



PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE VIGO

ACTUALIZACIÓN 2014/2020



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 1 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 2 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



EPTISA SERVICIOS DE INGENIERÍA, S.L.

DECEMBRO 2020



Índice

PMUS

Páx.

1. INTRODUCCIÓN	9
1.1. SITUACIÓN ACTUALE ANTECEDENTES	9
1.1.1. PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DE VIGO (2014)	11
1.1.2. OUTRAS LIÑAS DE ACTUACIÓN LEVADAS A CABO POLO CONCELLO DE VIGO EN RELACIÓN COA MOBILIDADE E A ACCESIBILIDADE	12
1.1.3. ACTUACIÓNS CONCRETAS DE ESPECIAL INTERESE	17
1.2. IDENTIFICACIÓN DA PROBLEMÁTICA INICIAL	18
1.3. OBXECTO E OBXECTIVOS DA ACTUALIZACIÓN DO PLAN	19
1.4. METODOLOXÍA	20
1.5. CONTEXTO XERAL DA ACTUALIZACIÓN DO PMUS	20
1.5.1. ÁMBITO INTERNACIONAL E EUROPEO	21
1.5.2. ÁMBITO ESTATAL	22
1.5.3. ÁMBITO AUTONÓMICO, PROVINCIAL E MUNICIPAL	25
1.6. CONCLUSIÓNS XERAIS DO PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE	27
2. FASE I: TOMA DE DATOS E ANÁLISE	31
2.1. OBXECTIVOS	31
2.2. ANÁLISE FÍSICO E CONTEXTO TERRITORIAL	31
2.2.1. LOCALIZACIÓN E SUPERFICIE	31
2.2.2. ORGANIZACIÓN TERRITORIAL	32
2.2.3. POBOACIÓN	33
2.2.4. ECONOMÍA	35
2.2.5. SERVIZOS COMERCIAIS	37
2.2.6. SERVIZOS SOCIAIS	37
2.2.7. PATRIMONIO CULTURAL	38
2.2.8. ESPAÇOS NATURAIS	38
2.2.9. PARROQUIAS DE VIGO	39
2.2.10. CLIMATOLOXÍA	52
2.2.11. TOPOGRAFÍA	53
2.2.12. XEOLOXÍA	55
2.2.13. HIDROLOXÍA FLUVIAL E MARÍÑA	56
2.2.14. CAMIÑO DE SANTIAGO	58
2.2.15. CLASES E CATEGORÍAS DO SOLO	58
2.2.16. PRAIAS	65
2.2.17. INFRAESTRUTURAS LINEALES	67
2.2.18. OFERTA VIARIA PEONIL E DA BICICLETA	73
2.3. ANÁLISE SOCIO – ECONÓMICA E DEMOGRÁFICA	86
2.3.1. MARCO TERRITORIAL	86
2.3.2. ESTRUCTURA E EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN	88
2.3.3. ACTIVIDADES PRODUCTIVAS E MERCADO DE TRABALLO	98
2.3.4. NIVEL E CARACTERIZACIÓN DA MOTORIZACIÓN	101
2.3.5. CENTROS ATRACTORES E XERADORES DE DESPRAZAMENTOS	104
2.3.6. CENTROS DOTACIONAIS E DE LECER	113
2.3.7. CENTROS CULTURAIS E PATRIMONIAIS	119
2.3.8. PARQUE DE VIVENDAS E ESTADO	122
2.4. CARACTERIZACIÓN DA MOBILIDADE	124
2.4.1. SITUACIÓN DE PARTIDA DA MOBILIDADE (ANO 2014)	125
2.4.2. EVOLUCIÓN DA MOBILIDADE ATA A SITUACIÓN ACTUAL (ANO 2019)	138
2.5. ANÁLISE DO TRANSPORTE E A CIRCULACIÓN	151

Índice

PMUS

Páx.

2.5.1. TRANSPORTE PÚBLICO	151
2.5.2. TRANSPORTE PRIVADO	161
2.5.3. ESTACIONAMENTO E APARCADOIROS	177
2.6. ANÁLISE ENERXÉTICA E MEDIOAMBIENTAL	182
2.6.1. INTRODUCCIÓN	182
2.6.2. CALIDADE DO AIRE	182
2.6.3. CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	185
2.6.4. BALANCE ENERXÉTICO E DE EMISIÓNS	190
2.7. ANÁLISE DA SEGURANZA VIARIA	194
3. FASE II: IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS	197
3.1. FÍSICOS E TERRITORIAIS	197
3.2. SOCIO – ECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS	201
3.3. CARACTERIZACIÓN DA MOBILIDADE	203
3.4. TRANSPORTE E CIRCULACIÓN	205
3.5. ENERXÍA E MEDIO AMBIENTE	207
3.6. SEGURANZA VIARIA	209
3.7. ANÁLISE DAFO	210
3.7.1. FÍSICOS, TERRITORIAIS, MEDIO AMBIENTE E ENERXÍA	210
3.7.1. SOCIO-ECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS	211
3.7.2. CARACTERIZACIÓN DA MOBILIDADE, TRANSPORTE, CIRCULACIÓN E SEGURANZA VIARIA	212
4. FASE III: OBXECTIVOS E PROPOSTAS DE ACTUACIÓN	214
4.1. INTRODUCCIÓN	214
4.2. OBXECTIVOS DO PLAN	215
4.2.1. OBXECTIVOS XERAIS DO PLAN	215
4.2.2. OBXECTIVOS ESPECÍFICOS DO PLAN	216
4.3. ESCENARIOS E HORIZONTES FUTUROS DO PLAN	221
4.3.1. HORIZONTES TEMPORAIS DO PLAN	221
4.3.2. ESCENARIOS FUTOS CONTEMPLADOS NO PLAN	221
4.4. ACTUACIÓNS DO PMUS (2014) E DA EDUSI "VIGO-VERTICAL"	227
4.5. ESTRUCTURA DAS PROPOSTAS DE ACTUACIÓN FUTURAS. PLANS SECTORIAIS	231
4.5.1. PLAN DE TRANSFORMACIÓN URBANA PARA UNHA MOBILIDADE MÁIS SOSTIBLE	235
4.5.2. PLAN DE ORDENACIÓN DO TRÁFICO E ESTRUCTURA VIARIA	236
4.5.3. PLAN DE FOMENTO DA MOBILIDADE PEONIL	243
4.5.4. PLAN DE FOMENTO DA MOBILIDADE CICLISTA	248
4.5.5. PLAN DE FOMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO	252
4.5.6. PLAN DE ESTACIONAMENTO	257
4.5.7. PLAN DE MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA	263
4.5.8. PLAN DE MELLORA DA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	265
4.5.9. PLAN DE MELLORA DA CALIDADE AMBIENTAL E AFORRO ENERXÉTICO	270
4.5.10. PLAN DE XESTIÓN DA MOBILIDADE	274
4.5.11. PLAN DE MOBILIDADE E XÉNERO	279
4.5.12. PLAN DE FOMENTO DA MOBILIDADE ELÉCTRICA	281
4.5.13. PLAN ESTRATÉXICO DE DIXITALIZACIÓN E FERRAMENTAS TIC	283
4.5.14. PLAN DE MOBILIDADE TURÍSTICA	285
4.5.15. PLAN DE DIFUSIÓN DO PMUS E PROMOCIÓN DE BOAS PRÁCTICAS	287
4.5.16. OFICINA TECNOLÓXICA E OPERATIVA DE MOBILIDADE	291



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 3 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



Índice

PMUS

Páx.

5. CONSIDERACIÓNS FINAIS.....	295
-------------------------------	-----



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 4 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



Índice

Figuras

Páx.

FIGURA 1: ÁREA DA ESTRATEXIA DUSI "VIGO VERTICAL" PARA A MELLORA DA ACCESIBILIDADE E A MOBILIDADE SOSTIBLE..... 16

FIGURA 2: EVOLUCIÓN SINÓPTICA DO CRECEMENTO URBANO ENTORNO AO CASCO VELLO E ENSANCHE..... 19

FIGURA 3: OBXECTIVOS XERAIS DA ACTUALIZACIÓN DO PMUS DE VIGO..... 20

FIGURA 4: PANORAMA URBANO DO CENTRO DE VIGO E DO PORTO, ONDE SE PODEN APRECIAR DIVERSOS PARQUES DENTRO DA CIDADE, A RÍA E AS ILLAS DE TORALLA, SAN MARTIÑO E FARO..... 32

FIGURA 5: DIVISIÓN ADMINISTRATIVA DO CONCELLO DE VIGO EN DISTRITOS..... 32

FIGURA 6: DIVISIÓN ADMINISTRATIVA DO CONCELLO DE VIGO EN PARROQUIAS..... 33

FIGURA 7: EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA DE VIGO ENTRE OS ANOS 1842 E 2019..... 33

FIGURA 8: DENSIDADE DE POBOACIÓN DO CONCELLO DE VIGO (HAB/KM²)..... 34

FIGURA 9: EXTENSIÓN DOS 14 MUNICIPIOS QUE INTEGRAN A ÁREA METROPOLITANA DE VIGO E A SÚA POBOACIÓN..... 34

FIGURA 10: VISTA DA SEDE CENTRAL DO CONSORCIO DA ZONA FRANCA DE VIGO EN BOUZAS..... 35

FIGURA 11: LOCALIZACIÓN DE ALCABRE NO CONCELLO DE VIGO..... 39

FIGURA 12: LOCALIZACIÓN DE BEADE NO CONCELLO DE VIGO..... 40

FIGURA 17: LOCALIZACIÓN DAS ILLAS CÍES NO CONCELLO DE VIGO..... 43

FIGURA 20: LOCALIZACIÓN DE LAVADORES NO CONCELLO DE VIGO..... 45

FIGURA 24: LOCALIZACIÓN DE SAIÁNS NO CONCELLO DE VIGO..... 47

FIGURA 26: LOCALIZACIÓN DE TEIS NO CONCELLO DE VIGO..... 49

FIGURA 27: LOCALIZACIÓN DE VALADARES NO CONCELLO DE VIGO..... 49

FIGURA 28: LOCALIZACIÓN DE VIGO NO CONCELLO DE VIGO..... 50

FIGURA 29: LOCALIZACIÓN DE ZAMÁNS NO CONCELLO DE VIGO..... 52

FIGURA 33: DIRECCIÓN DO VENTO..... 53

FIGURA 34: REPRESENTACIÓN DA PENDENTE EN PORCENTAXE AO LONGO DO MUNICIPIO..... 54

FIGURA 35: MAPA XEOLÓXICO DO CONCELLO DE VIGO..... 56

FIGURA 37: CUNCAS HIDROGRÁFICAS QUE INTERFIREN NO TERMO MUNICIPAL DE VIGO..... 57

FIGURA 38: RUTA DO CAMIÑO PORTUGUÉS POLA COSTA A TRAVÉS DO MUNICIPIO DE VIGO..... 58

FIGURA 39: SOLO URBANO DO CONCELLO DE VIGO..... 59

FIGURA 40: SOLO URBANIZABLE DO CONCELLO DE VIGO..... 60

FIGURA 41: SOLO DE NÚCLEO RURAL DO CONCELLO DE VIGO..... 60

FIGURA 42: SOLO RÚSTICO DO CONCELLO DE VIGO..... 61

FIGURA 43: ZONAS VERDES EXISTENTES ACTUALMENTE NO CONCELLO DE VIGO..... 62

FIGURA 44: SISTEMA DE ZONAS VERDES RECOLLIDO NA REVISIÓN DO PXOM DE VIGO..... 64

FIGURA 45: PRAIAS DE VIGO (EXCEPTO ILLAS CÍES)..... 66

FIGURA 46: PRAIAS DAS ILLAS CÍES..... 67

FIGURA 47: CATEGORÍAS DO VIARIO DA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO..... 68

FIGURA 48: CATEGORÍAS DO VIARIO DO MUNICIPIO DE VIGO..... 69

FIGURA 49: TITULARIDADE DAS VÍAS DE COMUNICACIÓN DO MUNICIPIO DE VIGO..... 70

FIGURA 50: XERARQUÍA FUNCIONAL ACTUAL DAS INFRAESTRUTURAS VIARIAS NO MUNICIPIO DE VIGO..... 71

FIGURA 51: CAPACIDADE DAS INFRAESTRUTURAS VIARIAS NO MUNICIPIO DE VIGO..... 71

FIGURA 52: SERVIZO DE TRANSPORTE POR FERROCARRIL EXISTENTE..... 72

FIGURA 53: CONXUNTO DE RÚAS DO CONCELLO DE VIGO CON PRIORIZACIÓN PEONIL E REGULADAS AO TRÁFICO RODADO..... 74

FIGURA 54: HUMANIZACIÓN DA RONDA DON BOSCO E RÚA EDUARDO IGLESIAS, CON PRIORIDADE PEONIL..... 74

FIGURA 55: HUMANIZACIÓN E ASFALTADO NA RÚA ESTORNIÑO, ENTRE AV. ALCALDE GREGORIO ESPINO E RÚA XILGARO..... 75

FIGURA 56: CONXUNTO DE ACTUACIÓNS DE MELLORA LEVADAS A CABO DENTE O 2007 AO 2019 NO CONCELLO DE VIGO..... 77

FIGURA 57: EXEMPLOS DE ACTUACIÓNS DE HUMANIZACIÓNS LEVADAS A CABO POLO CONCELLO DE VIGO..... 78

FIGURA 58: ACTUACIÓNS DE MOBILIDADE VERTICAL DO PROXECTO VIGO VERTICAL..... 81

FIGURA 59: CORREDORES ESTRATÉXICOS PARA A CONTINUIDADE DA ESTRATEXIA VIGO VERTICAL..... 82

Índice

Figuras

Páx.

FIGURA 60: FACTORES QUE AFECTAN Á CAMIÑABILIDADE: PENDENTE..... 83

FIGURA 61: ÍNDICE DE CAMIÑABILIDADE NO MUNICIPIO DE VIGO..... 83

FIGURA 62: EXEMPLOS DE ACTUACIÓNS DE MELLORA DAS BEIRARRÚAS EN ZONAS RURAIS..... 84

FIGURA 63: CARRÍS BICI DO MUNICIPIO DE VIGO E RUTA CICLISTA SEGURA NA COMARCA DO BAIXO MIÑO E VIGO..... 85

FIGURA 65: TRAMO BIDIRECCIONAL SEGREGADO NA RÚA VENEZUELA DO NOVO CARRIL BICI ENTRE TEIS E SAMIL..... 86

FIGURA 66: GRAO DE URBANIZACIÓN DAS PARROQUIAS DO MUNICIPIO DE VIGO..... 87

FIGURA 67: HABITANTES POR CONCELLOS NA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO..... 88

FIGURA 68: EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA DE VIGO DENTE MEDIADOS DO SÉCULO XIX ATA A ACTUALIDADE..... 88

FIGURA 69: EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN NOS ÚLTIMOS 15 ANOS..... 88

FIGURA 70: EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN NA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO NA ÚLTIMA DÉCADA..... 89

FIGURA 71: DISTRIBUCIÓN DA POBOACIÓN DE VIGO E DA SÚA ÁREA METROPOLITANA POR SEXO E IDADE..... 90

FIGURA 72: TAXA DE NATALIDADE DO CONCELLO DE VIGO ENTRE O 2009 E O 2019..... 91

FIGURA 73: ÍNDICE DE ENVELLECIMENTO POR CONCELLOS NA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO..... 92

FIGURA 74: ÍNDICE DE ENVELLECIMENTO POR DISTRITOS DE VIGO..... 93

FIGURA 75: DISTRIBUCIÓN DA POBOACIÓN DE VIGO POR PARROQUIAS..... 93

FIGURA 77: DISTRIBUCIÓN DA POBOACIÓN POR NÚCLEOS E PARROQUIAS DE VIGO. SUPERFICIE DOS NÚCLEOS..... 98

FIGURA 78: EVOLUCIÓN ANUAL (2006-2019) DA TAXA DE PARO REXISTRADO NA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO..... 100

FIGURA 79: EVOLUCIÓN DA TAXA DE PARO ANUAL EN VIGO (2006-2019)..... 100

FIGURA 80: PARQUE MÓBIL DE VEÍCULOS NA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO (2019)..... 101

FIGURA 81: PARQUE MÓBIL DE VEÍCULOS DO CONCELLO DE VIGO NO ANO 2019..... 101

FIGURA 82: PORCENTAXE DE VEÍCULOS SEGUNDO OS MUNICIPIOS DA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO NO ANO 2019..... 103

FIGURA 83: TAXA DE MOTORIZACIÓN (VEH/1000 HAB) DA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO NO ANO 2019..... 103

FIGURA 84: TIPO DE CARBURANTE DO PARQUE DE VEÍCULOS DO CONCELLO DE VIGO NO ANO 2017..... 104

FIGURA 85: PLANO ESQUEMÁTICO DO POLÍGONO DE BALAIÓS..... 105

FIGURA 86: ÁREAS DOS SERVIZOS PORTUARIOS DE VIGO..... 106

FIGURA 87: PLANO XERAL DO PARQUE TECNOLÓXICO E LOXÍSTICO DE VIGO..... 106

FIGURA 88: LOCALIZACIÓN DAS PRINCIPAIS ZONAS INDUSTRIAIS DO MUNICIPIO DE VIGO..... 107

FIGURA 89: SITUACIÓN DOS CENTROS SANITARIOS NO CONCELLO DE VIGO..... 108

FIGURA 90: IMAXE DUN HOSPITAL E UN CENTROS DE SAÚDE DO CONCELLO DE VIGO..... 108

FIGURA 91: SITUACIÓN DOS CENTROS EDUCATIVOS DE INFANTIL E PRIMARIA NO CONCELLO DE VIGO..... 111

FIGURA 92: IMAXES DE CENTROS EDUCATIVOS DE INFANTIL E PRIMARIA DO CONCELLO DE VIGO..... 111

FIGURA 93: SITUACIÓN DOS CENTROS PRIVADOS, DE SECUNDARIA E DA UNIVERSIDADE NO CONCELLO DE VIGO..... 112

FIGURA 94: IMAXES DE CENTROS PRIVADOS, DE SECUNDARIA E DA UNIVERSIDADE DO CONCELLO DE VIGO..... 112

FIGURA 95: SITUACIÓN DOS CENTROS DE MÚSICA, EDUCACIÓN ESPECIAL E OUTROS NO CONCELLO DE VIGO..... 112

FIGURA 96: IMAXES DE CENTROS DE MÚSICA, EDUCACIÓN ESPECIAL E OUTROS DO CONCELLO DE VIGO..... 112

FIGURA 97: SITUACIÓN DOS EQUIPAMENTOS ADMINISTRATIVOS DO CONCELLO DE VIGO..... 117

FIGURA 98: IMAXES DE CENTROS ADMINISTRATIVOS DO CONCELLO DE VIGO..... 117

FIGURA 99: SITUACIÓN DOS EQUIPAMENTOS ASISTENCIAIS DO CONCELLO DE VIGO..... 117

FIGURA 100: IMAXES DE CENTROS ASISTENCIAIS DO CONCELLO DE VIGO..... 117

FIGURA 101: SITUACIÓN DOS EQUIPAMENTOS DEPORTIVOS DO CONCELLO DE VIGO..... 118

FIGURA 102: IMAXES DE CENTROS DEPORTIVOS DO CONCELLO DE VIGO..... 118

FIGURA 103: SITUACIÓN DOS EQUIPAMENTOS COMERCIAIS DO CONCELLO DE VIGO..... 118

FIGURA 104: IMAXES DE CENTROS COMERCIAIS DO CONCELLO DE VIGO..... 118

FIGURA 105: SITUACIÓN DOS CENTROS CULTURAIS E DE PATRIMONIAIS DO CONCELLO DE VIGO..... 122

FIGURA 106: IMAXES DE CENTROS CULTURAIS E PATRIMONIAIS DO CONCELLO DE VIGO..... 122

FIGURA 108: CLASIFICACIÓN DOS FOGARES POR SUPERFICIE ÚTIL..... 123

FIGURA 109: CLASIFICACIÓN DOS FOGARES POR NÚMERO DE PERSOAS..... 123

FIGURA 110: RESUMO DO PROXECTO DE ORDENACIÓN DO BARRIO DO CURA..... 124

FIGURA 111: REPARTO MODAL RECOLLIDO NO PMUS (2014)..... 124



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 5 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Índice

Figuras

Páx.

FIGURA 112: ZONIFICACIÓN EMPREGADA POLO PITGAL (2006).....	125
FIGURA 113: ZONIFICACIÓN DE VIGO EMPREGADA POLO PITGAL (2006).....	126
FIGURA 114: MOBILIDADE XERAL CON ORIXE VIGO.....	126
FIGURA 115: MOBILIDADE XERAL CON DESTINO VIGO.....	126
FIGURA 120: MOBILIDADE INTERIOR DO CONCELLO DE VIGO.....	132
FIGURA 122: MOBILIDADE INTERIOR CON DESTINO EN ZONAS DO CONCELLO DE VIGO.....	134
FIGURA 123: MOBILIDADE INTERIOR DO CONCELLO DE VIGO POR XÉNERO.....	136
FIGURA 124: MOBILIDADE INTERIOR DO CONCELLO DE VIGO POR XÉNERO.....	136
FIGURA 125: VIAXES DIARIAS POR GRUPOS DE MOBILIDADE OBRIGADA: TRABALLO E ESTUDOS.....	137
FIGURA 126: LUGAR DE ACTIVIDADE POR GRUPOS DE MOBILIDADE OBRIGADA: TRABALLO E ESTUDOS.....	137
FIGURA 127: TEMPO DE DESPRAZAMENTO AO CENTRO DE TRABALLO OU DE ESTUDO NO CONCELLO DE VIGO.....	138
FIGURA 128: ÁREAS DE MOBILIDADE NO ÁMBITO DA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO.....	139
FIGURA 129: ÁREAS DE MOBILIDADE NO ÁMBITO DO CENTRO URBANO DE VIGO.....	140
FIGURA 130: MOBILIDADE XERAL CON ORIXE E DESTINO VIGO.....	140
FIGURA 131: MOBILIDADE INTERURBANA CON ORIXE VIGO.....	142
FIGURA 132: MOBILIDADE INTERURBANA CON ORIXE EN "ÁREAS DE MOBILIDADE" DE VIGO.....	142
FIGURA 133: MOBILIDADE INTERURBANA CON DESTINO VIGO.....	142
FIGURA 134: MOBILIDADE INTERURBANA CON DESTINO EN "ÁREAS DE MOBILIDADE" DE VIGO.....	143
FIGURA 137: LIÑAS DE TRANSPORTE URBANO EN AUTOBÚS DO CONCELLO DE VIGO.....	152
FIGURA 138: VIAXES TOTAIS (CON TRANSBORDOS) ANUAIS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIGO.....	153
FIGURA 139: COBERTURA DAS PARADAS DE AUTOBÚS URBANO DO CONCELLO DE VIGO.....	154
FIGURA 140: LIÑAS DO SERVIZO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAXEIROS EN GALICIA. LOTES XG621, XG622, XG623, XG624, XG625, XG626 e XG670.....	155
FIGURA 141: LIÑAS DO SERVIZO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAXEIROS EN GALICIA. LOTE XG817.....	155
FIGURA 142: LIÑAS DO SERVIZO PÚBLICO DE TRANSPORTE REGULAR DE VIAXEIROS EN GALICIA. LOTES XG883 e XG888.....	156
FIGURA 143: ZONIFICACIÓN DO TRANSPORTE METROPOLITANO DA ÁREA DE VIGO.....	156
FIGURA 144: VISUALIZACIÓN POR ORDENADOR DA FUTURA ESTACIÓN INTERMODAL DE VIGO.....	157
FIGURA 145: EVOLUCIÓN DO NÚMERO DE VIAXEIROS POR FERROCARRIL NA CIDADE DE VIGO.....	158
FIGURA 146: TRÁFICO DE TRANSPORTE NO AEROPORTO DE VIGO (PEINADOR).....	158
FIGURA 147: USUARIOS E USUARIAS DO TRANSPORTE MARÍTIMO DA RÍA DE VIGO.....	160
FIGURA 148: TRANSPORTE MARÍTIMO DE CRUCEIROS NO PORTO DE VIGO.....	161
FIGURA 149: FONTES DE DATOS DE INTENSIDADES DE TRÁFICO EN VIGO.....	162
FIGURA 150: MAPA DE SITUACIÓN DE PUNTOS DE AFORAMENTO NO MUNICIPIO DE VIGO.....	162
FIGURA 151: MEDICIÓN DAS ESTACIÓNS DE AFORAMENTO DA XUNTA DE GALICIA.....	164
FIGURA 152: MEDICIÓN DAS ESTACIÓNS DE AFORAMENTO DO MINISTERIO DE FOMENTO.....	164
FIGURA 153: INTENSIDADES DE TRÁFICO NAS PRINCIPAIS VÍAS DE VIGO.....	165
FIGURA 154: EVOLUCIÓN HORARIA DO TRÁFICO NUN DÍA MEDIO LABORAL NAS ESTRADAS DA DEPUTACIÓN DE PONTEVEDRA DENTRO DO CONCELLO DE VIGO.....	165
FIGURA 155: EVOLUCIÓN HORARIA DO TRÁFICO NUN DÍA MEDIO LABORAL NAS ESTRADAS DA XUNTA DE GALICIA DENTRO DO CONCELLO DE VIGO.....	166
FIGURA 156: TRAMOS DE VÍAS MUNICIPAIS CON MAIOR IMD (VEH/DÍA) PROMEDIO ANUAL DURANTE O ANO 2019 E VARIACIÓN RESPECTO O ANO 2014.....	168
FIGURA 157: VÍAS ONDE SE SITUÁN OS PUNTOS DE MEDICIÓN MUNICIPAIS CON MAIOR IMD (VEH/DÍA) DURANTE O ANO 2019.....	169
FIGURA 158: IMAXE DAS DÚAS VÍAS CON MAIOR IMD DURANTE O ANO 2019.....	169
FIGURA 159: VÍAS ONDE SE SITUÁN OS PUNTOS DE MEDICIÓN MUNICIPAIS CON MAIOR CRECEMENTO PORCENTUAL DE IMD (VEH/DÍA) ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	169
FIGURA 160: TRAMOS DE VÍAS MUNICIPAIS CON MAIOR CRECEMENTO PORCENTUAL DE IMD (VEH/DÍA) PROMEDIO ANUAL ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	170

Índice

Figuras

Páx.

FIGURA 161: IMAXE DAS DÚAS VÍAS CON MAIOR AUMENTO PORCENTUAL ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	171
FIGURA 162: IMAXE DAS DÚAS VÍAS CON MAIOR AUMENTO DE VEH/DÍA ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	171
FIGURA 163: VÍAS ONDE SE SITUÁN OS PUNTOS DE MEDICIÓN MUNICIPAIS CON MAIOR CRECEMENTO DE IMD (VEH/DÍA) ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	171
FIGURA 164: TRAMOS DE VÍAS MUNICIPAIS CON MAIOR CRECEMENTO DE IMD (VEH/DÍA) PROMEDIO ANUAL ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	172
FIGURA 165: IMAXE DAS DÚAS VÍAS CON MAIOR DESCENSO PORCENTUAL ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	173
FIGURA 166: VÍAS ONDE SE SITUÁN OS PUNTOS DE MEDICIÓN MUNICIPAIS CON MAIOR DIMINUCCIÓN PORCENTUAL DE IMD (VEH/DÍA) ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	173
FIGURA 167: TRAMOS DE VÍAS MUNICIPAIS CON MAIOR DIMINUCCIÓN PORCENTUAL DE IMD (VEH/DÍA) PROMEDIO ANUAL ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	174
FIGURA 168: VÍAS ONDE SE SITUÁN OS PUNTOS DE MEDICIÓN MUNICIPAIS CON MAIOR DIMINUCCIÓN DE IMD (VEH/DÍA) ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	175
FIGURA 169: IMAXE DAS DÚAS VÍAS CON MAIOR DESCENSO DE VEH/DÍA ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	175
FIGURA 170: TRAMOS DE VÍAS MUNICIPAIS CON MAIOR DIMINUCCIÓN DE IMD (VEH/DÍA) PROMEDIO ANUAL ENTRE O ANO 2014 AO ANO 2019.....	176
FIGURA 171: SITUACIÓN DOS PRINCIPAIS APARCAMENTOS DE VIGO.....	178
FIGURA 172: APARCAMENTO EN SUPERFICIE NO CONCELLO DE VIGO.....	179
FIGURA 173: PRAZAS PARA PMR E PUNTOS DE RECARGA DE COCHE ELÉCTRICO.....	179
FIGURA 174: SITUACIÓN DAS ESTACIÓNS DE MEDICIÓN DA CALIDADE DO AIRE NO CONCELLO DE VIGO.....	180
FIGURA 175: PRAZAS REGULADAS DO SISTEMA X.E.R. DURANTE O ANO 2019.....	181
FIGURA 176: ZONAS DE GALICIA PARA A AVALIACIÓN DO NO2 E CO.....	182
FIGURA 177: ZONAS DE GALICIA PARA A AVALIACIÓN DO O3.....	182
FIGURA 178: ZONAS DE GALICIA PARA A AVALIACIÓN DO SO2.....	183
FIGURA 179: ZONAS DE GALICIA PARA A AVALIACIÓN DO PM10 E PM2,5.....	183
FIGURA 180: SITUACIÓN DAS ESTACIÓNS DE MEDICIÓN DA CALIDADE DO AIRE NO CONCELLO DE VIGO.....	183
FIGURA 181: MAPA DO NIVEL DE RÚIDO (L _{den}) DE VIGO.....	186
FIGURA 182: COMPARATIVA DE POBOACIÓN EXPOSTA EN VIGO CON MÉTODOS END E CNOSS.....	187
FIGURA 183: DELIMITACIÓN DE ZONAS ACUSTICAMENTE SATURADAS (ZAS) DE VIGO.....	188
FIGURA 184: PROPOSTA DE ZONIFICACIÓN ACÚSTICA DO TERMO MUNICIPAL DE VIGO.....	189
FIGURA 185: METODOLOXÍA DE CÁLCULO.....	191
FIGURA 186: REPARTO DE EMISIÓN CONTAMINANTES E DE EFECTO INVERNADOIRO POR MODOS DE TRANSPORTE NO CONCELLO DE VIGO.....	193
FIGURA 187: ACCIDENTES DE TRÁFICO EN VIGO.....	194
FIGURA 188: PRINCIPAIS TIPOS DE ACCIDENTES EN VIGO.....	194
FIGURA 189: ATROPELOS SEGUNDO A IDADE EN VIGO.....	196
FIGURA 190: CENTRO URBANO DE VIGO E ZONA DAS AFORAS DA CIDADE.....	198
FIGURA 191: DIVISIÓN ADMINISTRATIVA EN PARROQUIAS DO CONCELLO DE VIGO.....	198
FIGURA 192: DIVISIÓN ADMINISTRATIVA EN DISTRITOS DO CONCELLO DE VIGO.....	198
FIGURA 193: REPRESENTACIÓN DA PENDENTE EN PORCENTAXE AO LONGO DO MUNICIPIO DE VIGO.....	199
FIGURA 194: DOCUMENTO "PDB E VMP" XUNTO CUN TRAMO DO CARRIL BICIL TEIS-SAMIL EN CONSTRUCCIÓN.....	200
FIGURA 195: EVOLUCIÓN DA TAXA DE PARO ANUAL EN VIGO (2006-2019).....	202
FIGURA 197: MAPAS DE AVALIACIÓN DA CONCENTRACIÓN DOS DISTINTOS CONTAMINANTES EN GALICIA NO ANO 2019 PARA A PROTECCIÓN DA SAÚDE HUMANA.....	208
FIGURA 198: MAPAS DE AVALIACIÓN DA CONCENTRACIÓN DOS DISTINTOS CONTAMINANTES EN GALICIA NO ANO 2019 PARA A PROTECCIÓN DA VEXETACIÓN E ECOSISTEMAS.....	208
FIGURA 199: REPARTO MODAL DE VIAXES/DÍA INTERIORES POR MODO DE TRANSPORTE NO ESCENARIO TENDENCIAL (SEN PMUS).....	223
FIGURA 201: REPARTO MODAL DE VIAXES/DÍA INTERIORES POR MODO DE TRANSPORTE NO ESCENARIO ESPERADO (CON PMUS).....	224



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 6 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



Índice

Figuras

Páx.

FIGURA 202: REPARTO MODAL DE VIAXES/DÍA EXTERIORES POR MODO DE TRANSPORTE NO ESCENARIO ESPERADO (CON PMUS).....	225
FIGURA 203: COMPARACIÓN ENTRE OS ESCENARIOS CONSIDERADOS DO REPARTO MODAL DE VIAXES/DÍA INTERIORES POR MODO DE TRANSPORTE.....	226
FIGURA 204: COMPARACIÓN ENTRE OS ESCENARIOS CONSIDERADOS DO REPARTO MODAL DE VIAXES/DÍA EXTERIORES POR MODO DE TRANSPORTE.....	226
FIGURA 205: TIPO DE SINLIZACIÓN DE ACOUGADO DE TRÁFICO	239
FIGURA 206: TIPOS DE ESTACIONAMENTO PARA PMR E ÁREAS DE ACERCAMENTO.....	259



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 7 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



Índice

Táboas

Páx.

TÁBOA 1: CLASIFICACIÓN DO SOLO NO TERMO MUNICIPAL DE VIGO.....	59
TÁBOA 2: SISTEMA XERAL DE ESPAZOS LIBRES E ZONAS VERDES PÚBLICAS DO CONCELLO DE VIGO.....	63
TÁBOA 3: TIPOLOXÍA E CARACTERÍSTICAS DAS PRAIAS DO CONCELLO DE VIGO.....	65
TÁBOA 4: TITULARIDADE DO SISTEMA VIARIO DO CONCELLO DE VIGO.....	70
TÁBOA 5: TIPOLOXÍA ADOPTADA DO VIARIO ACTUAL.....	70
TÁBOA 6: ACTUACIÓNS DE HUMANIZACIÓN, ASFALTADO E ACCESIBILIDADE MÁIS IMPORTANTES NO PERÍODO 2014-2019.....	75
TÁBOA 7: INVENTARIO DE ESCALEIRAS E RAMPLAS MECÁNICAS DE USO PÚBLICO EN RÚAS DE VIGO.....	80
TÁBOA 8: INVENTARIO DE ELEVADORES MECÁNICOS DE USO PÚBLICO EN RÚAS DE VIGO.....	80
TÁBOA 9: TAXA DE CRECEMENTO MEDIA INTERANUAL DA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO NA ÚLTIMA DÉCADA (2009–2019).....	89
TÁBOA 10: VARIACIÓN NATURAL DA POBOACIÓN E SALDO MIGRATORIO DO CONCELLO DE VIGO.....	89
TÁBOA 11: ÍNDICES DE IDADE NA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO.....	91
TÁBOA 12: DISTRIBUCIÓN DA POBOACIÓN DE VIGO POR NÚCLEOS SINGULARES DE POBOACIÓN.....	93
TÁBOA 13: TAXA DE PARO POR MUNICIPIO E DISTRIBUCIÓN DE PARADOS POR SECTORES ECONÓMICOS NA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO.....	99
TÁBOA 14: PARO REXISTRADO SEGUNDO O SEXO, IDADE E SECTORES DE ACTIVIDADE ECONÓMICA DA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO.....	99
TÁBOA 15: PORCENTAXES DE PARO SEGUNDO A ACTIVIDADE ECONÓMICA DA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO.....	99
TÁBOA 16: EVOLUCIÓN ANUAL (2006-2019) DA TAXA DE PARO REXISTRADO NA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO.....	100
TÁBOA 17: PARQUE MÓBIL E TAXA DE MOTORIZACIÓN DO CONCELLO DE VIGO.....	101
TÁBOA 18: PARQUE MÓBIL E TAXA DE MOTORIZACIÓN DOS MUNICIPIOS DA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO NO ANO 2019.....	102
TÁBOA 19: PARQUE MÓBIL DE VIGO DE ACORDO AO TIPO DE COMBUSTIBLE.....	104
TÁBOA 20: LISTADO DE HOSPITAIS NO CONCELLO DE VIGO.....	107
TÁBOA 21: LISTADO DE CENTROS DE SAÚDE NO CONCELLO DE VIGO.....	107
TÁBOA 22: LISTADO DE CENTROS EDUCATIVOS NO CONCELLO DE VIGO.....	108
TÁBOA 23: LISTADO DE CENTROS DOTACIONAIS E DE LECER DO CONCELLO DE VIGO.....	113
TÁBOA 24: LISTADO DE CENTROS CULTURALS E PATRIMONIAIS DO CONCELLO DE VIGO.....	119
TÁBOA 25: MATRIZ DE ORIXES E DESTINOS PRINCIPAIS DE MOBILIDADE XERAL DE VIGO.....	126
TÁBOA 26: DESPRAZAMENTOS DIARIOS DE MOBILIDADE INTERURBANA CON ORIXE\DESTINO VIGO.....	131
TÁBOA 27: DESPRAZAMENTOS DIARIOS DE MOBILIDADE INTERNA CON ORIXE\DESTINO EN ZONAS DO MUNICIPIO DE VIGO.....	135
TÁBOA 28: NÚMERO DE VIAXES DIARIOS NO CONCELLO DE VIGO PARA A SITUACIÓN DE PARTIDA (2014).....	136
TÁBOA 29: TEMPO DE DESPRAZAMENTO MEDIO NAS VIAXES DIARIAS DE VIGO SEGUNDO O MODO DE TRANSPORTE.....	137
TÁBOA 30: MATRIZ DE ORIXES E DESTINOS DE MOBILIDADE XERAL DE VIGO.....	141
TÁBOA 31: REPARTO MODAL DAS VIAXES INTERURBANAS INTERPOLADO PARA O ANO 2019.....	143
TÁBOA 32: DESPRAZAMENTOS DIARIOS DE MOBILIDADE INTERURBANA CON ORIXE\DESTINO VIGO.....	144
TÁBOA 33: DESPRAZAMENTOS DIARIOS DE MOBILIDADE INTERURBANA CON ORIXE\DESTINO NAS "ÁREAS DE MOBILIDADE" DE VIGO.....	145
TÁBOA 34: REPARTO MODAL DAS VIAXES INTERIORES INTERPOLADO PARA O ANO 2019.....	148
TÁBOA 35: DESPRAZAMENTOS DIARIOS DE MOBILIDADE INTERNA CON ORIXE\DESTINO NAS "ÁREAS DE MOBILIDADE" DE VIGO.....	149
TÁBOA 36: LIÑAS DE AUTOBÚS URBANO NO CONCELLO DE VIGO.....	152
TÁBOA 37: PRINCIPAIS AEROLIÑAS OPERANDO NO AEROPORTO DE VIGO (PEINADOR) NO ANO 2019.....	158
TÁBOA 38: HISTÓRICO DE RUTAS DO AEROPORTO DE VIGO (PEINADOR).....	159
TÁBOA 39: DESTINOS NACIONAIS E INTERNACIONAIS CON MAIOR DEMANDA NO AEROPORTO DE VIGO (PEINADOR).....	159
TÁBOA 40: ESTACIÓNS DE AFORAMENTO NAS VÍAS DA ZONA DE INFLUENCIA DE VIGO.....	163
TÁBOA 41: DATOS DOS PUNTOS DE AFORAMENTO NAS VÍAS DA ZONA DE INFLUENCIA DE VIGO.....	163
TÁBOA 42: HISTÓRICO DE MEDICIÓNS DAS ESTACIÓNS DE AFORAMENTO DA XUNTA DE GALICIA.....	164

Índice

Táboas

Páx.

TÁBOA 43: HISTÓRICO DE MEDICIÓNS DAS ESTACIÓNS DE AFORAMENTO DO MINISTERIO DE FOMENTO.....	164
TÁBOA 44: TRAMOS DE VÍAS MUNICIPAIS CON MAIOR IMD (VEH/DÍA) PROMEDIO ANUAL DURANTE O ANO 2019 E VARIACIÓN RESPECTO O ANO 2014.....	168
TÁBOA 45: TRAMOS DE VÍAS MUNICIPAIS CON MAIOR CRECEMENTO PORCENTUAL DE IMD (VEH/DÍA) PROMEDIO ANUAL ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	170
TÁBOA 46: TRAMOS DE VÍAS MUNICIPAIS CON MAIOR CRECEMENTO DE IMD (VEH/DÍA) PROMEDIO ANUAL ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	172
TÁBOA 47: TRAMOS DE VÍAS MUNICIPAIS CON MAIOR DIMINUCCIÓN PORCENTUAL DE IMD (VEH/DÍA) PROMEDIO ANUAL ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	174
TÁBOA 48: TRAMOS DE VÍAS MUNICIPAIS CON MAIOR DIMINUCCIÓN DE IMD (VEH/DÍA) PROMEDIO ANUAL ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	176
TÁBOA 49: PRINCIPAIS APARCAMENTOS DE USO PÚBLICO EN EDIFICACIÓNS NO CONCELLO DE VIGO.....	177
TÁBOA 50: RESUMO DAS PRAZAS DE APARCAMENTO POR GRANDES ZONAS AGREGADAS.....	178
TÁBOA 51: PRAZAS DISPOÑIBLES DE APARCAMENTO XER NO CONCELLO DE VIGO NO ANO 2016.....	180
TÁBOA 52: CONTAMINANTES AVALIADOS POR CADA ESTACIÓN DO CONCELLO DE VIGO.....	183
TÁBOA 53: RESUMO DOS DATOS DE SO ₂ (µG/M3) REXISTRADOS EN 2019.....	184
TÁBOA 54: RESUMO DOS DATOS DE NO ₂ (µG/M3) REXISTRADOS EN 2019.....	184
TÁBOA 55: RESUMO DOS DATOS DE NO _x (µG/M3) REXISTRADOS EN 2019.....	184
TÁBOA 56: RESUMO DOS DATOS DE PM ₁₀ (µG/M3) REXISTRADOS EN 2019.....	184
TÁBOA 57: RESUMO DOS DATOS DE PM _{2,5} (µG/M3) REXISTRADOS EN 2019.....	185
TÁBOA 58: RESUMO DOS DATOS DE O ₃ (µG/M3) REXISTRADOS EN 2019.....	185
TÁBOA 59: RESUMO DOS DATOS DE CO (µG/M3) REXISTRADOS EN 2019.....	185
TÁBOA 60: SUPERFICIE EXPOSTA A FONTES DE RUÍDO NO CONCELLO DE VIGO.....	187
TÁBOA 61: POBOACIÓN EXPOSTA A FONTES DE RUÍDO NO CONCELLO DE VIGO.....	188
TÁBOA 62: RÚAS DO CONCELLO DE VIGO DECLARADAS ZAS.....	188
TÁBOA 63: CORRESPONDENCIA TEP POR TIPO DE COMBUSTIBLE.....	190
TÁBOA 64: GASTO ENERXÉTICO EQUIVALENTE AOS 100 KM POR MODO DE TRANSPORTE.....	191
TÁBOA 65: RESUMO DE VEHÍCULOS-QUILÓMETRO POR MODO DE TRANSPORTE. MOBILIDADE INTERIOR.....	192
TÁBOA 66: RESUMO DE VEHÍCULOS-QUILÓMETRO POR MODO DE TRANSPORTE. MOBILIDADE EXTERIOR.....	192
TÁBOA 67: RESUMO DOS VEHÍCULOS-QUILÓMETRO ACTUAIS POR MODO DE TRANSPORTE. TOTAL.....	192
TÁBOA 68: GASTO ENERXÉTICO POR MODO DE TRANSPORTE NUN DÍA TIPO.....	192
TÁBOA 69: FACTORES DE EMISIÓN POR MODO DE TRANSPORTE E COMBUSTIBLE.....	193
TÁBOA 70: FACTORES DE EMISIÓN POR TIPO DE COMBUSTIBLE.....	193
TÁBOA 71: EMISIÓNS CONTAMINANTES E DE EFECTO INVERNADOIRO TOTAIS EN VIGO (KG/DÍA).....	193
TÁBOA 72: ACCIDENTES DE TRÁFICO EN VIGO.....	194
TÁBOA 73: PRINCIPAIS TIPOS DE ACCIDENTES EN VIGO.....	195
TÁBOA 74: PRINCIPAIS CAUSAS DE ACCIDENTES NO CONCELLO DE VIGO.....	195
TÁBOA 75: ATROPELOS PEONÍS EN VIGO.....	195
TÁBOA 76: ÍNDICES DE IDADE NA ÁREA METROPOLITANA DE VIGO.....	201
TÁBOA 77: VARIACIÓN DO REPARTO MODAL ENTRE O ANO 2014 E O ANO 2019.....	204
TÁBOA 78: INFORMACIÓN SOBRE AS SUPERACIÓNS DO VALOR LÍMITE HORARIO DE NO ₂ EN VIGO-COIA.....	207
TÁBOA 79: PRINCIPAIS EIXOS VIARIOS CON ALTA INTENSIDADE DE TRÁFICO E RELEVANTE AFECCIÓN SOBRE A POBOACIÓN.....	208
TÁBOA 80: RELACIÓN DOS OBXECTIVOS ESPECÍFICOS DO PMUS DE VIGO COS OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS DA AUE, COS ODS, CAS METAS DA AXENDA 2030 E CON OUTROS PROXECTOS INTERNACIONAIS.....	218
TÁBOA 81: TAXAS DE CRECEMENTO DEMOGRÁFICO SEGUNDO O PERÍODO CONSIDERADO.....	222
TÁBOA 82: POBOACIÓN A FUTURO ESTIMADA.....	222
TÁBOA 83: NÚMERO DE FOGARES A FUTURO ESTIMADOS.....	222
TÁBOA 84: VARIABLES SOCIO-ECONÓMICAS DA MOBILIDADE NA ACTUALIDADE E NOS HORIZONTES DO PLAN.....	222
TÁBOA 85: VIAXES/DÍA POR MODOS DE TRANSPORTE. ESCENARIO TENDENCIAL (SEN PMUS).....	223



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 8 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



Índice

Táboas

Páx.

TÁBOA 86: EVOLUCIÓN DAS VIAXES/DÍA POR MODO DE TRANSPORTE. ESCENARIO TENDENCIAL (SEN PMUS)	224
TÁBOA 87: VIAJES/DÍA POR MODOS DE TRANSPORTE. ESCENARIO ESPERADO (CON PMUS)	224
TÁBOA 88: EVOLUCIÓN DAS VIAJES/DÍA POR MODO DE TRANSPORTE. ESCENARIO ESPERADO (CON PMUS).....	225
TÁBOA 89: COMPARATIVO ENTRE OS ESCENARIOS PROPOSTOS. HORIZONTE A LONGO PRAZO.	225
TÁBOA 90: PROGRAMAS ESTRATÉXICOS CONTIDOS NO PMUS DO ANO 2014.....	227
TÁBOA 91: LIÑAS DE ACTUACIÓN DA ESTRATEXIA DUSI VIGO-VERTICAL (2016).....	229
TÁBOA 92: PLANS SECTORIAIS PROPOSTOS NESTA ACTUALIZACIÓN DO PMUS DO ANO 2020.....	231
TÁBOA 93: ACTUACIÓNS DO PLAN DE TRANSFORMACIÓN URBANA PARA UNHA MOBILIDADE MÁIS SOSTIBLE	235
TÁBOA 94: MEDIDAS CONCRETAS DO PLAN DE TRANSFORMACIÓN URBANA PARA UNHA MOBILIDADE MÁIS SOSTIBLE.....	235
TÁBOA 95: ACTUACIÓNS DO PLAN DE ORDENACIÓN DO TRÁFICO E ESTRUCTURA VIARIA.....	237
TÁBOA 96: CARACTERÍSTICAS XERAIS DA XERARQUIZACIÓN VIARIA PROPOSTA	237
TÁBOA 97: DISTANCIAS MÁXIMAS ENTRE DÚAS MEDIDAS DE ACOUGADO DO TRÁFICO.....	238
TÁBOA 98: ACTUACIÓNS DO PLAN DE FOMENTO DA MOBILIDADE PEONIL	243
TÁBOA 99: ACTUACIÓNS DO PLAN DE FOMENTO DA MOBILIDADE CICLISTA.....	249
TÁBOA 100: ACTUACIÓNS DO PLAN DE FOMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO.....	252
TÁBOA 101: ACTUACIÓNS DO PLAN DE ESTACIONAMENTO	257
TÁBOA 102: ACTUACIÓNS DO PLAN DE MELLORA DE SEGURIDADE VIARIA.....	263
TÁBOA 103: ACTUACIÓNS DO PLAN DE MELLORA DA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS.....	266
TÁBOA 104: ACTUACIÓNS DO PLAN DE MELLORA DA CALIDADE AMBIENTAL E AFORRO ENERXÉTICO	270
TÁBOA 105: ACTUACIÓNS DO PLAN DE XESTIÓN DA MOBILIDADE	274
TÁBOA 106: ACTUACIÓNS DO PLAN DE MOBILIDADE E XÉNERO	279
TÁBOA 107: ACTUACIÓNS DO PLAN DE FOMENTO DA MOBILIDADE ELÉCTRICA	281
TÁBOA 108: ACTUACIÓNS DO PLAN ESTRATÉXICO DE DIXITALIZACIÓN E FERRAMENTAS TIC	284
TÁBOA 109: ACTUACIÓNS DO PLAN DE MOBILIDADE TURÍSTICA	285
TÁBOA 110: ACTUACIÓNS DO PLAN DE DIFUSIÓN E PROMOCIÓN DE BOAS PRÁCTICAS	287
TÁBOA 111: ACTUACIÓNS DO OFICINA TECNOLÓXICA E OPERATIVA DE MOBILIDADE.....	291

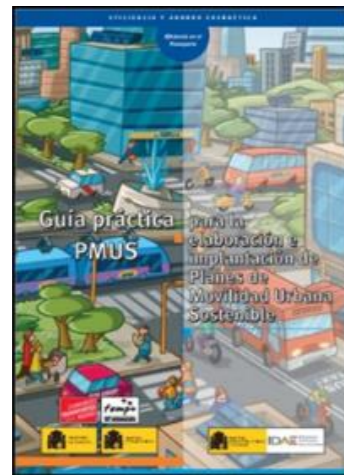


Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 9 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

1. INTRODUCCIÓN

Os hábitos actuais de mobilidade da poboación son o resultado dunha **expansión urbana continua**, non sempre acertada, baseada nun modelo de crecemento cada vez máis disperso e afastado dos centros urbanos, que se caracteriza por unha dependencia crecente dos medios de transporte motorizados e, en especial, do vehículo privado.

O resultado desta **dependencia do vehículo privado** tradúcese nun aumento dos custos enerxéticos, nun maior impacto ambiental e, en definitiva, nun deterioro do medio ambiente e da calidade de vida das persoas.



É a partir da identificación destes problemas cando xorden os **Plans de Mobilidade Urbana Sostible (PMUS)** como unha iniciativa que expón un **conxunto de actuacións para reducir os impactos negativos do transporte e establecer formas de desprazamento máis sostibles**, empregando modos de transporte eficientes e reducindo o impacto sobre as persoas e o medio natural.

O Instituto para a Diversificación e Aforro da Enerxía (IDAE) no documento “PMUS: Guía práctica para a elaboración e implantación de Plans de Mobilidade Urbana Sostible”, establece a seguinte definición sobre do que é un PMUS:

“Un Plan de Mobilidade Urbana Sostible, PMUS, é un conxunto de actuacións que teñen como obxectivo a implantación de formas de desprazamento máis sustentables (camiñar, bicicleta e transporte público) dentro dunha cidade; é dicir, dos modos de transporte que fagan compatibles crecemento económico, cohesión social e defensa do medio ambiente, garantindo, desta forma, unha mellor calidade de vida para os cidadáns”.

Do mesmo xeito, a Comisión Europea, a través da Plataforma Europea sobre Plans de Mobilidade Urbana Sostible, na “Guía de desenvolvemento e implantación de plans de mobilidade urbana sostible”, define o que é un PMUS da seguinte forma:

“Un Plan de Mobilidade Urbana Sostible (PMUS) é un plan estratéxico deseñado para satisfacer as necesidades de mobilidade das persoas e empresa nas cidades e os arredores na procura dunha mellor calidade de vida. Basease nas prácticas de planificación existentes e ten en conta os principios de integración, participación e avaliación”.

Unha **estratexia de mobilidade urbana sostible**, por tanto, ten por obxecto garantir que tanto o sistema de transporte urbano, como a xestión do mesmo, responden as necesidades económicas, sociais e ambientais, reducindo ao mínimo as súas repercusións negativas.

O **PMUS** convértese, en resumo, **nunha ferramenta de planificación e nun instrumento de concienciación e sensibilización para os cidadáns e cidadás, as administracións públicas e para o resto de axentes implicados na mobilidade**, que confire garantías e fundamentos técnicos ás decisións relativas do transporte e da mobilidade, todas elas orientadas á consecución dun sistema de transporte eficiente e sustentable.

Comeza coa realización dun diagnóstico do sistema de mobilidade da zona en cuestión na situación de partida, detectando as súas debilidades e fortalezas, continúa cunha fase de análise dos resultados e previsión de posibles escenarios e conclúe cunha proposta de medidas que dan resposta ás necesidades de mobilidade

1.1. SITUACIÓN ACTUAL E ANTECEDENTES

Vigo é un municipio de tamaño medio con 295.364 habitantes (INE 2019) do noroeste da península ibérica, na comunidade autónoma de Galicia, sendo deste xeito **o municipio máis poboado desta comunidade**. Foi a cidade con maior crecemento demográfico durante o século XX en Europa. Do conxunto dos seus habitantes, o 68% vive no núcleo urbano e o 32% restante nas parroquias periurbanas.

Vigo ten case 300.000 habitantes pero **cada día viven, traballan e estudan nesta cidade case**



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 10 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

medio millón de persoas, representando o 32% da poboación da provincia de Pontevedra e o 12% da poboación de Galicia.

Está situado na parte occidental da provincia de Pontevedra, da que forma parte como municipio costeiro



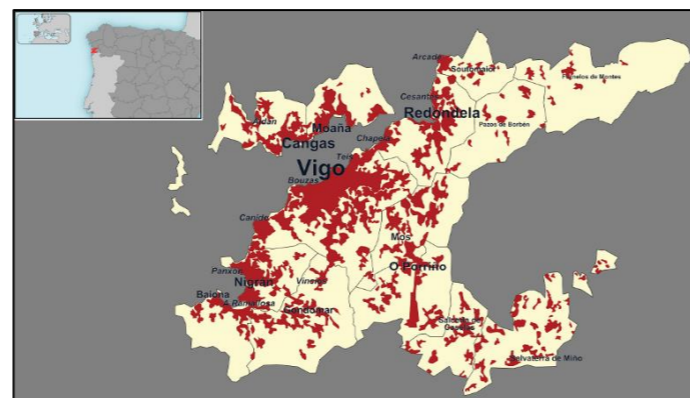
das denominadas Rías Baixas, e que limita ao norte coa Ría de Vigo, ao nordés co municipio de Redondela ao leste co de Mos, ao sur cos municipios de Porriño e Gondomar e ao suroeste co de Nigrán. Ao outro lado da ría, xusto en fronte da cidade atópanse as vilas de Cangas e Moaña, a 5 e 3,6 km de distancia, respectivamente. Enclávase na

comarca histórica do Val do Fragoso, cuxas terras ocupan actualmente o termo municipal de Vigo, que forma parte ademais da comarca de Vigo, xunto con outros 10 concellos da súa área metropolitana.

O municipio está formado por 18 parroquias máis as Illas Cíes: Alcabre, Beade, Bembrive, Cabral, Candean, Castrelos, Vigo (Centro, Bouzas, Coia, Freixeiro, San Paio e San Xoan do Monte), Comesaña, Coruxo, Lavadores, Matamá, Navia, Oia, Saians, Sárdoma, Teis, Valadares e Zamáns.

Ademais, Vigo tamén é a cabeceira e capital da área metropolitana de Vigo, que engloba a outros 14 municipios, cunha conurbación de 480.525 habitantes (INE 2019), sendo a 12ª de España por poboación. Abarca unha área de influencia socioeconómica directa de máis de 540.000 persoas, e dista soamente 27 km de Pontevedra e 37,8 km de Portugal.

A orografía marcou a historia deste municipio que medrou e foise articulando en torno á ladeira do monte O Castro. Vigo é unha urbe que ao longo dos séculos se foi transformando nun municipio cunha gran estrutura urbana, que a súa vez está rodeada de moitas parroquias rurais, nos arredores da cidade, con moitas interdependencias cos núcleos veciños e outros máis afastados. Isto convértea nunha cidade cunha distribución complexa na que os desprazamentos dende fora da urbe provocaron un incremento dos viaxes en vehículo privado e unha dependencia do mesmo.



Actualmente Vigo conta con varias **liñas de comunicación terrestre** importantes, como son a Autovía das Rías Baixas (A-52), que o conecta co conxunto das poboacións de España, a Autopista do Atlántico



(AP-9), que recorre as principais cidades do Eixo Atlántico, a autovía A-57 a Baiona, que recorre a Ría de Vigo polo sur, etc. Ademais conta con **liñas de autobuses de longa distancia** con frecuencias elevadas e que conectan Vigo con gran parte das principais cidades nacionais e europeas, caracterizando a Vigo como unha cidade ben interconectada co exterior.

Igualmente, conta con **conexións ferroviarias** coas principais capitais nacionais e con Oporto, un

transporte marítimo de pasaxeiros de gran relevancia, xa que hoxe en día practicamente todos os continentes enlazan no porto de Vigo cun gran número de liñas regulares, ademais de contar con **aeroporto propio**, Peinador, situado a 10 km do centro da urbe. Este último conta cunha ampla oferta de viaxes regulares á cidades españolas e europeas ademais dos vos chárter. Por outra banda, Vigo atópase a menos dunha hora do aeroporto de Santiago de Compostela e a menos de dúas horas de A Coruña e Oporto.



Ante esta realidade, a planificación da mobilidade actual do municipio de Vigo enmarcase nun momento de intensa **convivencia de diferentes ideas e proxectos relacionados coa sostibilidade e a calidade de vida** no municipio, todo isto propiciado polas políticas nacionais e internacionais, que cada vez poñen máis en valor a importancia da mobilidade sostible nas urbes.

O Concello de Vigo, dende diversos instrumentos, implicouse para definir outras accións tamén relacionadas coa mobilidade futura, que permitirán coordinar actuacións, aproveitar sinerxías e que aportarán valor engadido a diferentes ámbitos e horizontes temporais, definindo obxectivos integrais para todo o municipio e pensando en todos os seus habitantes.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 11 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

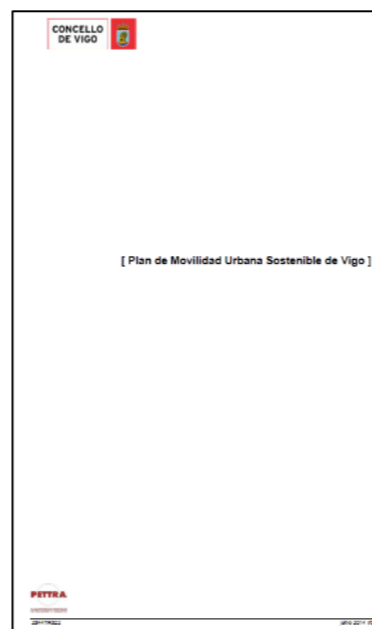
1.1.1. PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DE VIGO (2014)

O Concello de Vigo elaborou no 2014 un **Plan de Mobilidade Urbana Sostible (PMUS)** que se desenvolveu como integración e síntese das estratexias do Concello de Vigo para a mellora e optimización da mobilidade urbana, integrando os programas en curso naquel momento, e axuntando a proposta dos distintos programas implementados de forma estruturada e completa. Por outra banda no contido deste Plan realízase unha revisión das medidas que xa foron aplicadas en materia de mobilidade.

Deste xeito, algúns dos plans que serviron de base para a elaboración do antigo Plan de Mobilidade Urbana Sostible son o Plan de Mobilidade de Vigo, Plan de actuación para a optimización do transporte colectivo urbano de viaxeiros en Vigo, o Estudo de mellora da rede de transporte público da cidade de Vigo, a Análise do servizo público de transporte ao Campus Universitario, o Plan de seguridade viaria do Concello de Vigo ou a Proposta para a remodelación do servizo de transporte público urbano da cidade de Vigo.

Os **principais obxectivos** que se recollen neste plan pódense diferenciar en función da temática principal, pero en xeral, as actuacións están interrelacionadas. Os obxectivos que establece son os seguintes:

- ✓ Coordinación de actuacións
 - Coordinar todas as actuacións en marcha ou previstas en Vigo de forma que o seu efecto sobre a mobilidade sexa positivo, minimizando ou resolvendo aqueles impactos que puidesen desprenderse das análises do Plan.
- ✓ Modificación do reparto modal
 - Aumentar a porcentaxe de viaxes que no ámbito de Vigo se realizan en modos compatibles coa "mobilidade amigable" (a pé, bicicleta ou en transporte público).
 - Reducir a dependencia dos cidadáns e cidadás de Vigo do automóbil, ofertando alternativas de transporte público eficaces (regulares, fiables, comparativamente rápidas e seguras).
 - Mellorar a intermodalidade, incluíndo o uso e fomento de novos modos como a bicicleta.



- ✓ Incrementar a seguridade dos viaxes intra-urbanos
 - Incremento do nivel de seguridade viaria nas interseccións tanto para os vehículos como para os viandantes.
- ✓ Facilitar o uso do transporte público para todos os seus potenciais usuarios e usuarias
 - Mellora da lexibilidade dos servizos e infraestruturas asociadas ao transporte (rutas, horarios).
 - Facer accesible os servizos ás persoas de mobilidade ou sensibilidade reducida.
- ✓ Mellorar a oferta de infraestrutura para a mobilidade amigable
 - Incrementar a lonxitude da oferta de carril bici.
 - Conectar zonas verdes.
 - Orientar a malla cara o seu uso na mobilidade obrigada.
 - Mellorar as condicións de seguridade en cruces e interseccións.
- ✓ Simplificar a mobilidade dos cidadáns e cidadás por motivos de ocio
 - Mellora da accesibilidade ás praias de Vigo.
 - Conectar zonas verdes e zonas de estancia mediante as redes de transporte amigables (bici/bus/a pé).
- ✓ Reducir os custos da mobilidade
 - Redución dos tempos e custos de viaxe dentro da cidade, e nos accesos a Vigo.
 - Redución das emisións.
- ✓ Promover a actividade económica optimizando a loxística
 - Reducir os efectos negativos da presenza de vehículos pesados na cidade.
 - Facilitar o tránsito de mercadorías e as operacións de carga e descarga.
- ✓ Optimizar a funcionalidade e racionalizar a oferta de aparcamento
 - Facilitar o acceso ao aparcamento a aquelas persoas para as que a mobilidade en transporte público non é unha opción viable, ou para as que polo menos una das etapas da viaxe debe ser realizada en vehículo privado.

As **liñas de actuacións** contempladas no mencionado Plan de Mobilidade Urbana Sostible son as seguintes:

- ✓ Reordenación de sentidos de circulación e mellora de interseccións
- ✓ Mellora da mobilidade en transporte colectivo e da intermodalidade
- ✓ Mellora das condicións da mobilidade peonil e ciclista
- ✓ Reparto máis racional e ambientalmente óptimo do espazo público urbano



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 12 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

- ✓ Racionalización dos tráfico de mercancías e da loxística urbana
- ✓ Incidir sobre a conduta de mobilidade da cidadanía
- ✓ Divulgación do Plan

O PMUS do ano 2014 parte como a principal referencia para a elaboración do presente documento, polo que o que se pretende é analizar e comprobar o grado de cumprimento do mesmo xunto cunha actualización das condición actuais da mobilidade no Concello de Vigo.

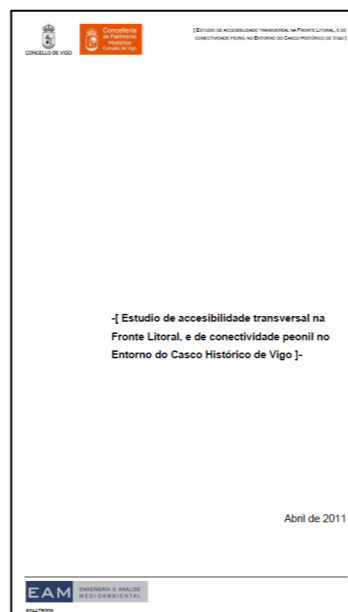
1.1.2. OUTRAS LIÑAS DE ACTUACIÓN LEVADAS A CABO POLO CONCELLO DE VIGO EN RELACIÓN COA MOBILIDADE E A ACCESIBILIDADE

Ademais do PMUS (2014), cabe destacar o intenso traballo realizado nos últimos 10 anos pola administración municipal en políticas relacionadas coa mobilidade sostible e de accesibilidade universal, que están logrando transformar e dirixir a cidade e o territorio cara un presente e un futuro máis sostible en canto a mobilidade urbana e a accesibilidade.

- ESTUDO DE ACCESIBILIDADE TRANSVERSAL E DE CONECTIVIDADE PEONIL (2011)

Debido a situación orográfica particular do centro de Vigo, que se asenta sobre as ladeiras do Monte de O Castro, e cuxa localización inflúe de maneira decisiva na morfoloxía urbana da cidade condicionando o trazado do rueiro, e a accesibilidade viaria, con pendentes máximas que se conseguen na orientación perpendicular á liña litoral, o Concello elaborou un **Estudo de Accesibilidade Transversal e de Conectividade Peonil** no ano 2011 para analizar dita problemática e tomar medidas que contrarreste este condicionante natural.

Os condicionantes orográficos son especialmente determinantes no contorno do centro histórico da cidade, de forma tal que coartan a mobilidade do Centro histórico, e a súa conectividade co resto do tecido urbano anexo. A accesibilidade debe verse como un feito multimodal, onde interveñen medios e modos que se complementan de forma efectiva.



Neste contexto, nace este estudo marco a través do cal se analiza e cuantifica a problemática identificada para propoñer solucións sostibles que melloren as citadas problemáticas de mobilidade e conectividade urbana.

Este Estudo analiza e propón unha estrutura de acceso que permite mellorar a mobilidade transversal ao litoral, condicionada pola localización e potencia das pendentes do Monte de O Castro. Devanditos condicionantes esixen considerar, en principio, solucións mecánicas de acceso, que permitan unha maior facilidade de acceso peonil nos devanditos corredores.

A análise realizase de forma conxunta, entendendo a mobilidade como un aspecto integral das políticas de transporte, onde intervén tanto a infraestrutura viaria, como o plan, así como a localización de equipamentos dentro da trama urbana consolidada.

Tense en conta a estrutura e oferta dos distintos modos de transporte, e os programas de reserva e fomento da mobilidade postos e marcha pola cidade de Vigo.

O estudo propón un total de **16 actuacións repartidas en 8 áreas diferentes:**

- ✓ Conexión por rúa Juan Ramón Jiménez, entre o Palacio de Congresos Mar de Vigo, Monte de O Castro
- ✓ Conexión Berbés, Paseo de Alfonso XII – rúa Pi y Margall, e Praza do Rei
- ✓ Conexión Berbés e Praza do Rei, a través do interior do tramado urbano do Casco Histórico
- ✓ Extensión da conexión entre a Praza do Rei e rúa Camelias
- ✓ Conexión de rúa Abeleira Menéndez, con rúa San Sebastián
- ✓ Conexión de rúa Doutor Cadaval con rúa Abeleira Menéndez a través de rúa Segunda República con baixada a rúa Príncipe
- ✓ Conexión de Santiago de Vigo coa Praza de Portugal, e da rúa Hernán Cortés con rúa Venezuela
- ✓ Conexión entre rúa de García Barbón, rúa Vía Norte e rúa de Urzaiz, a través da estación intermodal



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 13 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

- **PLAN DIRECTOR DE INNOVACIÓN DE VIGO (2015)**

O Plan Director de Innovación de Vigo é o documento que contén a proposta de actuacións enfocadas a deseñar un novo modelo de cidade baseado no uso das novas tecnoloxías para mellorar a sustentabilidade do desenvolvemento de cidade e eficiencia da xestión, que integre a modernización da administración e á súa vez sirva para impulsar a innovación.

A innovación é un proceso necesario para o desenvolvemento económico. O Concello de Vigo considera o proceso innovador como unha motor clave para lograr vantaxes competitivas da súa economía asumindo o liderado neste campo a través da incorporación de melloras nos servizos públicos, orientación á cidadanía e ás empresas, entre outros.

En conclusión, o Plan Director de Innovación é unha estratexia común para impulsar a innovación potenciando desta maneira a calidade, a sustentabilidade e a eficiencia do Concello de Vigo, atraendo talento así como apoiando as iniciativas das empresas, como pezas angulares no desenvolvemento económico vigués.

Os **principais obxectivos** de dito Plan son:

- ✓ Impulsar Vigo Cidade Intelixente VCI + e Vigo Destino Intelixente. Continuar o desenvolvemento da estratexia Vigo Smart City e a de Vigo Smart Destination que supón a implantación de solucións innovadoras con base tecnolóxica co obxectivo de que os servizos públicos sexan intelixentes, mellórese a súa eficiencia ao mesmo tempo que se aposta pola sustentabilidade e pola maior satisfacción tanto dos cidadáns e cidadás e empresas como dos visitantes.
- ✓ Promover o desenvolvemento industrial, económico e do emprendemento local. Dinamización do tecido empresarial e apoio ás empresas e ao emprendemento local a través da creación de ecosistemas de innovación. Ademais quérese impulsar o emprendemento na cidade mediante a colaboración coa Universidade de Vigo.
- ✓ Modernizar, dixitalizar, “smartizar” a Administración Pública. Garantir unha administración pública 100% dixital onde a cidadanía sexa o centro da estratexia para así asegurar a súa accesibilidade a todos os servizos públicos.
- ✓ Optimizar o uso das TIC no Concello de Vigo. Asegurar que a tecnoloxía é o medio e non o fin para desenvolver ferramentas que faciliten unha maior comunicación e interacción cos cidadáns e cidadás, empresas locais e visitantes cos obxectivos de mellorar a súa

experiencia de visita, a súa relación empresa-administración e a calidade de vida dos cidadáns e cidadás.

Por outra banda, as **actuacións** que contempla son:

- ✓ Promover a administración electrónica mediante o aumento dos servizos electrónicos á cidadanía e ás empresas.
- ✓ Aplicación de novas tecnoloxías nas áreas de Enerxía e Medio Ambiente, Mobilidade Urbana, Goberno e Economía Local para ofrecer servizos que melloren a eficiencia nos procesos e racionalicen o uso dos recursos dispoñibles.
- ✓ Reducir a carga administrativa para cidadáns e cidadás e empresas establecendo sistemas dixitais e electrónicos que se estendan a todos os trámites administrativos.
- ✓ Dar acceso á información pública en formatos dixitais, estandarizados e abertos, co obxectivo de favorecer a transparencia e a reutilización dos datos.
- ✓ Impulsar espazos físicos e virtuais onde se fomente a actividade emprendedora e se impulse a innovación mediante o uso de novas tecnoloxías por parte das persoas emprendedoras e desenvolvedoras de programas locais, a través de modelos de Open Innovation.
- ✓ Promover a cooperación administrativa interna favorecendo o uso de plataformas comúns por parte de concellerías e departamentos, a redución do papel e o uso de firma electrónica.
- ✓ Impulso de sectores estratéxicos como o turismo, a través da xestión da información turística en todo o ciclo.

Ademais, no ano 2015, o Concello de Vigo foi galardoado co **Premio Smart City 2015**, da Fundación SocInfo (Sociedade da Información), que valora o avance na eficiencia da administración e a prestación de mellores servizos á cidadanía, recoñecendo así o esforzo integral do proxecto **“Vigo Smart City”** onde se poñen en valor os numerosos proxectos innovadores da cidade.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Página 14 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Neste sentido, Vigo leva anos traballando para consolidar e construír paso a paso unha cidade máis intelixente ao servizo dos seus cidadáns e cidadás. O proxecto “Vigo Smart City” recolle todas as actuacións “smart” das distintas áreas que conforman a cidade (goberno, mobilidade, medio ambiente, enerxía, auga, xestión de residuos, humanización da cidade, turismo, cultura, servizos sociais, innovación, etc.). Este traballo pódese resumir na procura de 4 bloques básicos para a cidade, como son a xestión intelixente, a sostibilidade intelixente, a vida e o territorio intelixente e a economía intelixente.

- **ESTRATEGIA DE DESENVOLVEMENTO URBANO SOSTIBLE INTEGRADO (2016)**

Seguindo coa liña de traballo de converter a cidade de Vigo nun lugar de progreso social, de atracción e motor de crecemento económico, de diálogo cultural e ambientalmente sustentable, e preocupado pola mellora



da mobilidade e o logro da accesibilidade universal, naceu a **Estratexia de Desenvolvemento Urbano Integral “Vigo Vertical” (EDUSI)**. Esta estratexia aséntase sobre catro Obxectivos Temáticos que pretenden potenciar unha cidade accesible, referente e innovadora:

Obxectivo Temático 2: Mellorar o acceso, o uso e a calidade das tecnoloxías da información e da comunicación. É un dos ámbitos que teñen unha gran influencia no desenvolvemento urbano sostible e intelixente, pola súa aplicación transversal.

- ✓ Liña de actuación 1. Modernización da administración
Esta liña ten por obxectivo o avance na implantación da administración electrónica e a xestión da información a través das novas tecnoloxías en beneficio do servizo prestado á cidadanía.
- ✓ Liña de actuación 2. Lanzamento dunha estratexia de accesibilidade TIC.
O obxectivo desta liña é a mellora na accesibilidade da información e dos servizos TICs por parte da cidadanía de forma xeral e con especial atención a colectivos desfavorecidos.
- ✓ Liña de actuación 3. Deseño e implantación da identidade dixital do cidadán.
O seu obxectivo é mellorar a calidade do servizo que o concello presta aos cidadáns e cidadás, simplificando os trámites e xestións para o uso dos servizos municipais a través dunha “Identidade dixital”, multidispositivo, que poderá utilizarse non só de forma física senón en aplicacións móbiles e outros dispositivos compatibles.
- ✓ Liña de actuación 4. Plataforma global de xestión Cidade Smart City.

O obxectivo principal é despregar e consolidar un Sistema Central de Xestión e Análise de Datos da Cidade.

- ✓ Liña de actuación 5. Posta en marcha dunha estratexia de Open Government a nivel municipal.

O obxectivo correspondente a esta liña é desenvolver o Goberno aberto e participativo, promover a transparencia, a reutilización de datos abertos da Cidade (Open Data) e ofrecer novos servizos de comunicación coa cidadanía máis modernos, áxiles e interactivos.

As actuacións levadas a cabo para lograr os obxectivos contemplados nas liñas estratéxicas deste obxectivo temático son:

- Rede sen fíos “wifi”.
- Sistema de accesibilidade web multifuncional para as webs municipais.
- Adquisición de equipos lectores para a tarxeta cidadá PASSVIGO.
- Plataforma global de xestión da cidade intelixente (SMART CITY).
- Sistema de xestión de rutas, puntos de interese e exposicións interactivas, mediante o uso de beacons e a súa integración coa app VIGO MUNICIPAL e a plataforma SMART CITY VCI+ 2.0.

Obxectivo Temático 4: Favorecer o paso a unha economía de baixo nivel de emisións de carbono en todos os sectores.

- ✓ Liña de actuación 6 e 7. Incorporación de elementos de transporte mecánico multimodal favorecedores da mobilidade urbana e potenciación de infraestruturas de transporte sostible e accesible.

O obxectivo principal destas liñas é a mellora da mobilidade urbana desde un enfoque sostible, desenvolvendo actuacións dirixidas a minimizar a accidentada orografía das zonas de actuación, facilitando así a comunicación entre diferentes vías ou zonas urbanas e xerando unha sinerxía na mobilidade xeral das contornas de actuación. As actuacións para desenvolver céntranse na incorporación de elementos de transporte mecánico que favorezan a mobilidade peonil.

- ✓ Liña de actuación 8. Implantación de dispositivos tecnolóxicos de intercambio de fluxos de enerxía e información do transporte e servizos públicos.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 15 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

O seu obxectivo é a adopción de medidas para a optimización do transporte e os servizos públicos, executando actuacións tales como a instalación de elementos de intercambio de información, propoñendo, ademais, rutas alternativas e en tempo real, fomentando un maior uso do transporte público e en consecuencia unha alternativa ao vehículo particular.

- ✓ Liña de actuación 9. Implantación de dispositivos de aforro enerxético por optimización de recursos e por redución de consumos directos.

Esta liña ten por obxectivo incrementar a eficiencia e optimizar a xestión intelixente da enerxía mediante a implantación de dispositivos de aforro enerxético co punto de mira posto na redución do consumo enerxético que levará a redución de emisións contaminantes, mellorando a habitabilidade da zona. Entre os dispositivos de aforro enerxético a establecer, destacar os dispositivos de baixo consumo en infraestruturas, servizos e equipamentos urbanos, así como a implantación de sensores de detección que faciliten unha regulación máis eficiente dos consumos das instalacións.

- ✓ Liña de actuación 10. Mellora da eficiencia enerxética das infraestruturas, equipamentos e servizos públicos.

O obxectivo principal é implementar medidas de mellora da eficiencia no abastecemento de augas que permitirán reducir o índice de fugas co correspondente aforro de consumo de auga e mellora da eficiencia enerxética.

- ✓ Liña de actuación 11. Incorporación de elementos para captación de enerxía solar, eólica e xeotérmica para abastecer redes municipais.

Ten como obxectivo a implantación de elementos de captación de enerxía solar para o auto-abastecemento incorporados de modo integrado no deseño funcional e estético da actuación global (pantallas de información, balizamento luminoso, etc.).

Obxectivo Temático 6: Conservar e protexer o medio ambiente e promover a eficiencia dos recursos.

- ✓ Liña de actuación 12. Creación de rutas en ámbitos históricos, artísticos e culturais con fomento do uso peonil e ciclista

O seu obxectivo é promover os activos turísticos e culturais da cidade mediante rutas, conservación das vías, novos elementos de sinalización, etc., o que á súa vez permitirá reducir os índices de contaminación ambiental e acústica.

- ✓ Liña de actuación 13 e 14. Posta en valor artística e cultural de entornas urbanas e creación de recunchos urbanos

O seu obxectivo é a creación e rexeneración de novas contornas urbanas no ámbito de Porta do Sol mediante a liberación da superficie da zona, logrando así, a creación dun marco urbano idóneo para un novo epicentro cultural e turístico.

- ✓ Liña de actuación 15. Posta en marcha dun plan de zonas verdes para Vigo

Con esta liña perséguese o obxectivo de revitalizar a habitabilidade e mobilidade sostible na área de intervención, mediante a posta en marcha de ampliacións de zonas verdes existentes, a xeración de novas zonas verdes de estancia, a implantación de elementos vexetais puntuais descontinuos e a posta en valor e coñecemento de ámbitos urbanos verdes.

- ✓ Liña de actuación 16. Reordenación e regulación de viario urbano con potenciación do transporte público, peonil e bicicletas

O obxectivo desta liña estratéxica é a mellora da ordenación urbana existente priorizando transportes sostibles e públicos; a mellora da regulación dos viais existentes, a incorporación de dispositivos de seguridade e balizamento que conviden o uso peonil e ciclista das infraestruturas e a ampliación dos ámbitos de circulación peonil coa consecuente redución de ámbitos de circulación motorizada xeradora de ruído e contaminación.

As actuacións postas en marcha para lograr os obxectivos contemplados nas liñas estratéxicas dos obxectivos temáticos OT4 e OT6 son as seguintes:

- Mellora da accesibilidade peonil entre Porta do Sol e Abeleira Menéndez.
- Implantación das políticas de desenvolvemento urbano sostible entre San Salvador e a Praza de Isabel a Católica.
- Implantación das políticas de desenvolvemento urbano sostible no Parque Camilo José Cela e a Rúa Juan Ramón Jiménez.
- Rehabilitación e transformación da contorna urbana de Gran Vía entre María Berdiales e Rúa Venezuela.
- Soterramento do tráfico rodado da Porta do Sol e humanización e transformación da actual rede viaria.
- Humanización da Praza Francisco Fernández del Riego.
- Humanización da Rúa Marqués de Valterra (fase II).



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 16 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

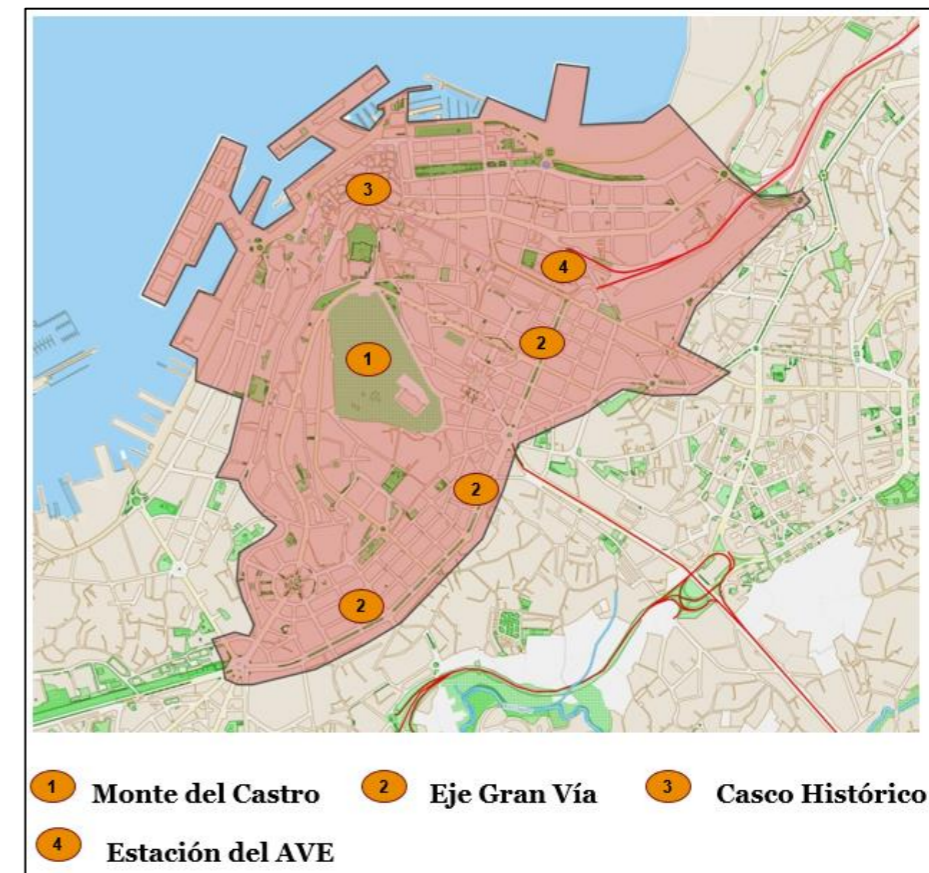
Obxectivo Temático 9: Promover a inclusión social e loitar contra a pobreza e calquera discriminación. É necesario apoiar a rexeneración das comunidades das áreas urbanas desfavorecidas, tendo en conta a perspectiva de xénero.

- ✓ Liña de actuación 17. Implantación de plans de acción directa para fomentar a inserción laboral
O obxectivo é mellorar a formación e facilitar a adquisición de maiores habilidades profesionais das persoas con dificultades de atopar emprego, mellorando así, a súa capacitación e competencia profesional.
- ✓ Liña de actuación 18. Lanzamento de estratexias de asesoramento para PEMES e emprendedores
O obxectivo é ofrecer un servizo de información e asesoramento a emprendedores e pequenas e medianas empresas (PEMES) para apoiar a súa consolidación, co fin de promover o emprego de acordo co previsto na estratexia DUSI VigoVertical.
- ✓ Liña de actuación 19. Realización de accións formativas e de especialización para colectivos en risco de exclusión
A través desta liña acométese un proxecto global que comprende a rehabilitación dun edificio para o seu destino a centro de formación e para a impartición de accións formativas dirixidas tanto a persoas con posibilidade de reincorporación ao mercado laboral como a aquelas que non dispoñendo da devandita posibilidade.
- ✓ Liña de actuación 20. Servizos de atención ao cidadán e optimización de procesos de xestión interna
Exponse a mellora dos servizos sociais e de atención ao cidadán e, en particular, o acceso ás diferentes prestacións públicas mediante a implantación de novas tecnoloxías e ferramentas informáticas.
- ✓ Liña de actuación 21. Lanzamento dun proxecto de reestruturación da asistencia social na zona centro de Vigo
Rehabilitaranse e reestruturarán os espazos comúns e instalacións de servizos sociais do Concello de Vigo situados na zona centro de Vigo, a fin de desenvolver diferentes programas de inserción.

As actuacións postas en marcha para lograr os obxectivos contemplados nas liñas estratéxicas deste obxectivo temático son as seguintes:

- Implantación de plans de acción directa para fomentar la inserción laboral mediante o programa Vigo Emprega.
- Reforma interior e ampliación del centro municipal de servizos sociais na Praza da Princesa.
- Programa Municipal de asesoramento de Pymes e emprendedores mediante programa Vigo Emprende.
- Rehabilitación integral de edificación como centro de formación, na rúa Alta nº 23, e realización de accións formativas e de especialización para colectivos en risco de exclusión.
- Subministración e implantación dunha plataforma “on premise” para a xestión integral dos expedientes do servizo de Benestar Social do Concello de Vigo e o hardware necesario para o seu despregamento.

Figura 1: Área da estratexia DUSI “Vigo Vertical” para a mellora da accesibilidade e a mobilidade sostible



Fonte: Páxina web do Concello de Vigo



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 17 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

1.1.3. ACTUACIÓNS CONCRETAS DE ESPECIAL INTERESE

Cabe destacar a gran cantidade de proxectos innovadores que levou a cabo a cidade nos últimos anos relacionados coas novas tecnoloxías e coa mellora da sostibilidade como meta. entre eles podemos destacar:

- ✓ **“Plataforma Vigo Cidade Intelixente (VCI+)”**, gañadora do premio Galicia 2015, que mellora de forma integral a xestión e eficiencia municipal e que ademais ofrecerá novos e innovadores servizos a través de Apps á cidadanía, empresas e emprendedores. No 2018 ampliouse esta plataforma á versión 2.0 con tecnoloxía **FIWARE**.
- ✓ **Proxectos de Mobilidade Intelixente;**
 - **“Proxecto europeo Compass4D”** con despregamento de comunicacións cooperativas entre vehículos e a vía.
 - **“Proxecto europeo Co-gistics”** primeiro proxecto europeo plenamente dedicado á implementación de sistemas de transporte intelixentes cooperativos (C-ITS) aplicados á loxística.
 - **“Proxecto europeo Co2Perautos2”** desenvolve novos servizos baseados en comunicacións cooperativas V2I.
 - **“Proxecto Información de tráfico en tempo real mediante Bluetooth”** que sitúa a Vigo entre as cidades punteiras en tecnoloxías ITS (Intelligent Transport Systems).
- ✓ O **“Plan de aforro e eficiencia enerxética”** xunto cos proxectos europeos Life Green City e GreenPlay e o impulso de enerxías renovables (eólica e solar) que conseguiron importantes aforros de enerxía.
- ✓ **“Fomento do Coche eléctrico”**. Vigo foi a cidade elixida para 3 proxectos europeos de mobilidade sostible e coche eléctrico. O Concello de Vigo foi líder do proxecto SUM project, participa no proxecto Mobi.Europe e realizou numeras actuacións para impulsar o vehículo eléctrico.
- ✓ **“Plan director de Humanizacións”** que fixo de Vigo unha cidade máis habitable, moderna e accesible, fomentando a mobilidade peonil e mellorando a calidade de vida da cidadanía.
- ✓ **“Plan de Modernización de Administración Electrónica”** que levou a Vigo a ser unha cidade referente en Servizos electrónicos á cidadanía.

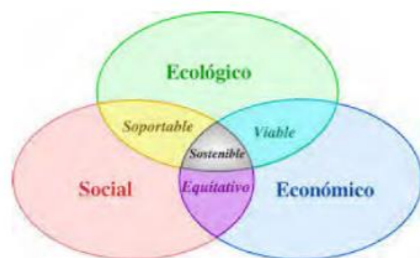
- ✓ **Aforro e xestión eficiente da auga**. Grazas ao proxecto de automatización e tele-xestión do abastecemento, implantación de rega intelixente, xestión de baldeos e ao novo sistema de detección de fugas de auga intelixente.
- ✓ **Proxecto europeo “GreenPlay”**. No período 2015-2018, xunto con Francia e Hungría, o concello participou no proxecto europeo “GreenPlay” (Game to promote energy efficiency actions) para motivar e apoiar o cambio de comportamento dos cidadáns e cidadás para lograr unha maior eficiencia enerxética aproveitando as TIC.
- ✓ **Proxecto “AutoPilot”**. En 2017 Vigo inicia o proxecto “AutoPilot” de **coche autónomo**, en colaboración entre concello co **Grupo PSA** e o **CTAG** (Centro Tecnolóxico de Automoción de Galicia)
- ✓ **Proxecto “5G-MOBIX”**. No 2018 arrincou o proxecto 5G-MOBIX, tamén con participación do concello, que probará diferentes casos de uso que requiren unha conectividade de alto rendemento no corredor Vigo-O Porto e vehículos automatizados con tecnoloxía 5G.
- ✓ **IESE Cities in Motion 2018**. No 2018, Vigo foi unha das 10 cidades españolas seleccionadas para participar no informe IESE Cities in Motion 2018 (ICIM) que mide a sustentabilidade e calidade de vida de 165 urbes de 80 países a nivel mundial.
- ✓ **“Vigo Edificios Intelixentes (VEI)”**. No 2018 presentouse un proxecto de innovación no ámbito dos **smart buildings**, con 173 edificios implicados repartidos nas 18 parroquias, así como o porto, aeroporto e a estación de tren, co obxectivo de mellorar a calidade de vida da cidadanía a través da innovación. Trátase dun proxecto piloto que se integra na convocatoria “Pilotos Edificios Intelixentes” da entidade pública Red.es que se centra en promover actuacións dirixidas ao tratamento dos edificios existentes como “obxectos internos de cidade”, capaces de integrarse nas necesidades da cidade intelixente do século XXI.

O **Concello de Vigo**, sentou, polo tanto, as bases para o desenvolvemento dunha serie de accións, tendentes a mellorar a calidade de vida dos seus cidadáns e cidadás, actualizando o seu actual Plan de Mobilidade Urbana Sostible e insistindo na necesidade dun plan feito por e para toda a cidadanía, un plan que ofrezca solucións de mobilidade adaptadas ao entorno e que permita dirixir o cambio de tendencia cara a sostibilidade da mobilidade, entendendo por sostible a que o sexa economicamente, ecoloxicamente e socialmente.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 18 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

A actualización do Plan, de ámbito municipal, desenvólvese pois, co obxectivo de establecer un marco favorable para o **desenvolvemento de políticas nacionais e internacionais** que permitan actuacións que dean resposta aos problemas de mobilidade no ámbito de estudo e para mellorar a calidade de vida dos vigueses e viguesas e a súa área de influencia; cun marcado enfoque cara “as persoas”, xa que todas elas reciben os efectos dos distintos aspectos a tratar no PMUS, tanto dende o punto de vista da mobilidade, como do medio ambiente, da seguridade, da accesibilidade e, tamén, da calidade da xestión, entendéndoa coa perspectiva da xestión da calidade integrada.



Faise imprescindible aportar solucións aos retos que presentan as novas formas de mobilidade como son o uso compartido de vehículos colectivos (car-sharing, moto-sharing o bike-sharing), os vehículos de mobilidade persoal (VMP), as viaxes compartidas en coche con outras persoas (car-pooling e ridesharing) ou os vehículos de transporte con condutor (VTC ou ride-hailing).

Todo isto xúntase cos novos horizontes e cambios na lexislación e normativas estatais e europeas, polo que se expón a **necesidade de actualización do actual Plan de Mobilidade Urbana Sostible (PMUS)**, co obxectivo de adaptarse ao novo marco estratéxico Estatal e Europeo.

1.2. IDENTIFICACIÓN DA PROBLEMÁTICA INICIAL

A **mobilidade urbana** destaca en Vigo como un dos principais retos, e de acordo cos proxectos xa iniciados, seguirá sendo nos próximos anos unha das principais liñas estratéxicas de actuación. A orografía accidentada do municipio, a tendencia ao envellecemento da pirámide de poboación, e o índice de persoas con algún tipo de capacidade funcional especial, poñen en relevo a gran importancia que ten para este Concello dar continuidade a proxectos que poidan resolver estes condicionantes. Coa posta en marcha do Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Vigo deuse o primeiro paso firme cara unha solución sostible. Do mesmo xeito, considérase unha problemática transversal, xa que incidindo na súa solución, melloraránse en maior ou menor medida, o resto de problemas identificados.

Para por en contexto a importancia desta problemática na cidade de Vigo, é preciso facer un breve resumo da evolución da configuración urbana do municipio. O crecemento da cidade de Vigo apoiase ao redor do núcleo primitivo da cidade, na Zona Vella e no Ensanche de finais do XIX. Os primeiros fitos de desenvolvemento urbano de Vigo, extra muros da cidade antiga, confórmanse a través das antigas vías de acceso.

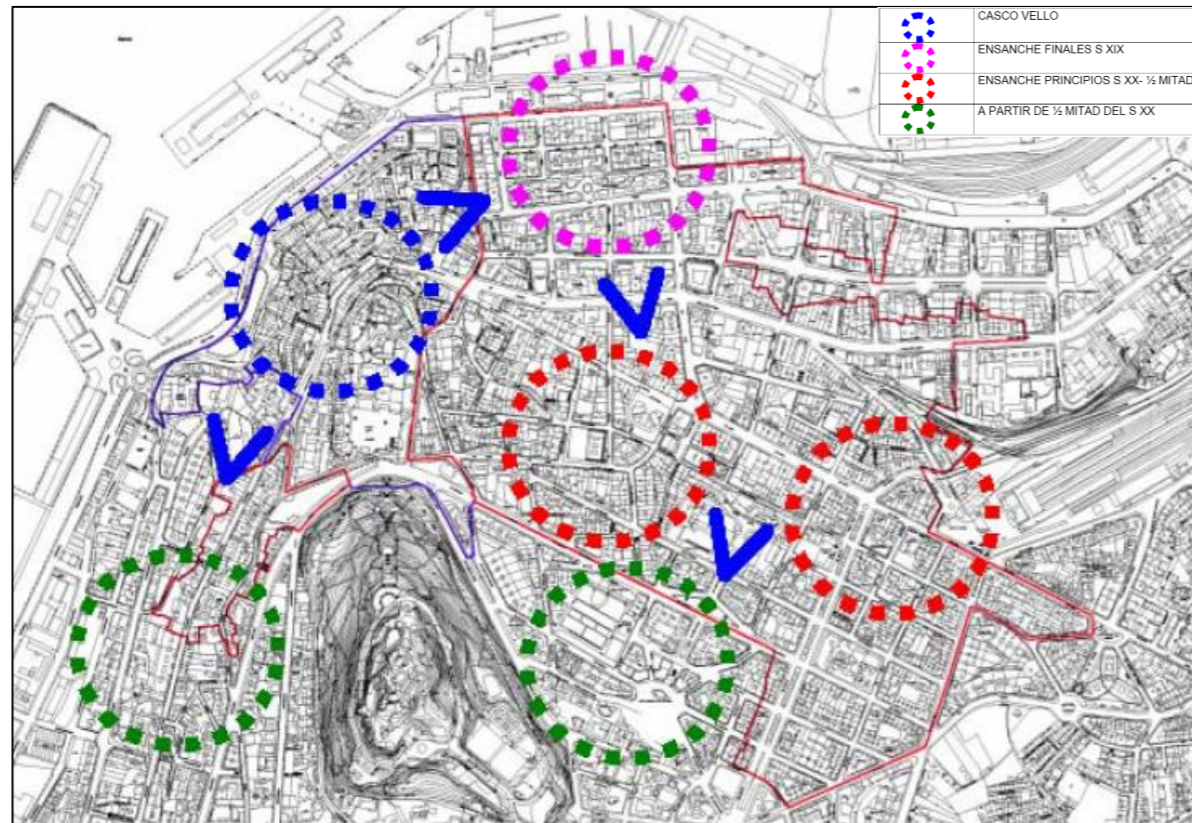
Estas vías superpóñense aos corredores naturais, dispostos tanto de forma paralela ao litoral, como cara ao interior da cidade, e aglutinan parte dos conglomerados residenciais da contorna no antigo recinto amurallado. Os principais fitos que se distinguen na evolución da cidade son os seguintes:

- **Asentamento da Zona Vella:** ao redor das praias e baluartes costeiros do Berbés e A Laxe, cun armazón ligado ás actividades pesqueiras, verdadeiro motor económico do Vigo antigo, e distribuído cara as ladeiras do Monte do Castro. A estrutura da rúa Real, comunica dita parte baixa coa alta, onde se localizan importantes construcións relixiosas, públicas e espazos públicos de certa relevancia.
- **Ensanche:** desde a metade do século XIX, xorde ante o crecemento industrial e da poboación da antiga urbe, ligado ao desenvolvemento industrial da conserva e metalurxia. A expansión da cidade expónse sobre o Areal, en terreos de recheo, e ao redor das vías de comunicación da estrada de Pontevedra e Castela, articulado cos da zona da estación de ferrocarril.
- **Crecedemento ata metade do século XX:** trátase dun crecemento prefixado por un plan de aliñacións, completando a malla existente entre os eixos viarios consolidados (Rolda Don Bosco, armazón das rúas perpendiculares a Urzáiz, etc.).
- **Crecedemento a partir de 1950:** planifícase o desenvolvemento de sectores importantes da cidade. As primeiras actuacións xorden das oportunidades que xera a apertura da Gran Vía. A partir de aí, o crecemento industrial e económico da cidade, e a inmigración masiva sobre todo desde o interior de Ourense, multiplican o tamaño da cidade. Océpanse zonas en principio illadas: Travesas, Calvario, etc. Posteriormente desenvólvese os tránsitos inmediatos: ladeira de Orillamar, Travesía, Zona de Venezuela, etc.

Na seguinte figura pódese ver de maneira esquemática a evolución do crecemento urbano do centro da cidade.



Figura 2: Evolución sinóptica do crecemento urbano entorno ao Casco Vello e Ensanche



Fonte: Plan de Mobilidade e Accesibilidade ao Centro Histórico de Vigo

Obsérvase claramente como o centro de Vigo e o seu casco urbano aséntase sobre os contrafortes do Monte do Castro, localización que inflúe de maneira decisiva e na morfoloxía urbana da cidade.

Dita morfoloxía condiciona o trazado do rueiro e, polo tanto, a mobilidade urbana con pendentes máximas que se conseguen na orientación perpendicular á liña litoral. Estes **condicionantes orográficos** son especialmente determinantes no contorno do **centro histórico da cidade e na zona centro** do casco urbano, de forma que coartan a mobilidade do centro histórico e dificultan a continuidade urbana de certas zonas co resto do tecido anexo.

1.3. OBXECTO E OBXECTIVOS DA ACTUALIZACIÓN DO PLAN

Este documento ten como obxecto a **actualización do PMUS existente** pondo de manifesto as últimas **actuacións levadas a cabo polo Concello de Vigo para a mellora da mobilidade sostible**, segura e accesible para todos e todas, caracterizando na medida do posible a mobilidade existente e **definindo**

un conxunto de propostas para potenciar a mobilidade urbana de forma sostible no municipio e a súa contorna, tendo sempre en conta as características propias do mesmo.

O Plan debe ser o marco regulador sobre mobilidade que aglutine as políticas a desenvolver en Vigo. Para iso estableceranse unha serie de obxectivos xerais, os cales constitúan o primeiro nivel programático ao que debe responder esta actualización do PMUS e reflictan a dirección na que pretende avanzar o municipio. Por tanto, enmarcaranse polo menos en dúas grandes consideracións:

- ✓ Por unha banda, nos principios e estratexias definidos polas institucións internacionais, nacionais e rexionais, no referente tanto ao transporte, como a cuestións marco como o desenvolvemento sostible. As conferencias internacionais sobre cambio climático e desenvolvemento sostible, as directivas da Unión Europea, o Plan Estratéxico de Infraestruturas de Transporte, etc. Son elementos concretos a ter en conta como marco destes obxectivos.
- ✓ As grandes opcións de futuro para Vigo, a súa aposta por modelos de desenvolvemento baseados na potenciación de determinados sectores económicos, as súas alternativas de crecemento, etc.

En definitiva, os **obxectivos xerais** constitúen unha declaración formal de intencións municipais en materia de mobilidade e estes foron definidos, de acordo coa corporación municipal, como a principal meta estratéxica desta actualización do PMUS:

- **Fomentar os modos de transporte alternativos**, potenciando o uso do transporte público e dos modos non motorizados.
- **Reducir o consumo de enerxía.**
- **Mellorar a calidade de vida das persoas.**
- **Mellorar a contorna e a imaxe urbana**, prestando especial atención ao rural.

Unha vez identificados os obxectivos xerais, a actualización do PMUS oríentase á súa consecución tratando de resolver, ademais, os problemas de mobilidade que van ser detectados na fase de diagnóstico da situación actual.



Figura 3: Obxectivos xerais da actualización do PMUS de Vigo



Fonte: Elaboración propia

1.4. METODOLOXÍA

Neste apartado describirase a metodoloxía a empregar no desenvolvemento dos traballos de actualización do PMUS, de forma que se adecúen aos obxectivos descritos no anterior epígrafe adaptándose á concreta realidade territorial e social do Concello de Vigo.

Na definición da metodoloxía tívose en conta a *GUÍA PRÁCTICA PARA A ELABORACIÓN E IMPLANTACIÓN DE PLANS DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE*, editada polo IDAE, xunto coa *GUÍA DE DESENVOLVEMENTO E IMPLANTACIÓN DE PLANS DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE*, da Plataforma Europea sobre Plans de Mobilidade Urbana Sostible.

Os traballos de actualización do PMUS dividiranse en varias **fases** ordenadas de maneira que o proceso metodolóxico sexa o máis eficaz posible.

Inclúese, a partir da documentación de partida, a elaboración dun completo **diagnóstico do estado actual** da mobilidade en Vigo, identificación de **problemas e retos**, definición de **liñas estratéxicas** e delimitación de **propostas e obxectivos específicos** coa definición de horizontes temporais (curto, medio e longo prazo), a definición de medidas que forman propostas de actuación clasificadas en plans sectoriais e a definición de indicadores para o seu seguimento. Por outra banda, queda pendente o programa de participación cidadá que permita tanto a achega de novos puntos de vista como a revisión do documento mediante a súa información pública como proposta de actuación desde Plan. Este

procedemento responde ao esquema xeral de definición das seguintes etapas (incluídas as que non son obxecto neste documento):

1. Recepción e **recompilación da información** relacionada coa mobilidade no municipio así como o inicio dos traballos de campo (se os houberse).
2. **Análise e diagnóstico da información** recompilada, así como dos datos xerados, para o coñecemento da situación de partida e para determinar a problemática e as oportunidades de actuación no municipio.
3. Proposta de **medidas específicas** para establecer o modelo de mobilidade para o municipio, en coordinación co persoal do Concello.
4. Definición dos **indicadores de seguimento** do Plan, que permitan a avaliación da eficacia e resultados do mesmo no seu marco temporal.
5. Posta en marcha das **propostas**. O **Plan de Actuación** é unha fase posterior á propia elaboración do PMUS.

No alcance deste documento, como se comprobará máis adiante, non se considera a elaboración dun Plan de Acción e un cronograma de implantación das medidas propostas, cuxo obxecto corresponderá a elaboración do PMUS definitivo nun futuro.

Con todo isto, conseguirase a elaboración dunha actualización útil, sostible e eficiente que sirva como potente ferramenta de planificación en materia de mobilidade, **perseguindo como fin último a mellora da calidade da vida dos habitantes de Vigo e da súa contorna**.

1.5. CONTEXTO XERAL DA ACTUALIZACIÓN DO PMUS

É indispensable a análise dos **marcos de referencia** que afectan a esta actualización do PMUS. A continuación recóllese aquela información principal que serve como referencia ao Plan de Mobilidade Sostible do Concello de Vigo na súa actualización 2014-2019.

A **temática tratada no PMUS é moi diversa** e engloba diferentes aspectos que afectan ás accións cotiás da poboación. Son numerosos os documentos que fan referencia a calquera aspecto relacionado coa mobilidade sostible. Por iso é necesario analizar as **determinacións ou recomendacións** recollidas en cada un deles.



Todos os **documentos internacionais, nacionais, autonómicos, supramunicipais, locais ou sectoriais** relativos ao desenvolvemento urbano, das infraestruturas, do transporte ou o aforro e eficiencia enerxética, téñense en conta como marco xeral ou específico no que se encadra este PMUS. A continuación, relaciónanse os **principais textos de referencia** que se tiveron en consideración.

1.5.1. ÁMBITO INTERNACIONAL E EUROPEO

Axenda 2030 (2015)

A Axenda 2030 para o Desenvolvemento Sostible é un plan de acción que nace do compromiso dos Estados membro das Nacións Unidas, cuxo obxectivo principal é velar pola protección das persoas, o planeta e a prosperidade.



En 2015, os 193 Estados membros comprometéronse a adoptar a "Axenda 2030", un programa impulsado pola ONU que forma parte do Programa das Nacións Unidas para o Desenvolvemento, e que aborda 17 Obxectivos de Desenvolvemento Sostible (ODS), que á súa vez se disgregan en 169 metas a alcanzar.

Os ODS representan un camiño cara ao desenvolvemento sostible abarcando as diferentes esferas económica, social e ambiental, coas que pasar do compromiso á acción. A innovación e a acción común son clave na implementación dos Obxectivos de Desenvolvemento Sostible, por iso, contan coa participación de novos actores, o sector privado e a sociedade civil.

Os 17 Obxectivos de Desenvolvemento Sostible son:

- | | | |
|---|---|--|
| 1. Fin da pobreza. | 9. Industria, innovación e infraestruturas. | 14. Vida submarina. |
| 2. Fame cero. | 10. Redución das desigualdades. | 15. vida de ecosistemas terrestres. |
| 3. Saúde e benestar. | 11. Cidades e comunidades sostibles. | 16. Paz, xustiza e institucións sólidas. |
| 4. Educación de calidade. | 12. Produción e consumo responsables. | 17. Alianza para lograr os obxectivos. |
| 5. Igualdade de xénero. | 13. Acción polo clima. | |
| 6. Auga limpa. | | |
| 7. Enerxía alcanzable e non contaminante. | | |
| 8. Traballo decente e crecemento económico. | | |

Lograr alcanzar as metas dos ODS require o compromiso e a participación activa de tres ordes de goberno: a **Administración Pública**, encargado de establecer as estruturas básicas e comúns; o **sector privado**, que xoga un papel decisivo na implementación da Axenda 2030; e a **sociedade civil**, a suma

das accións de todas as persoas favorecerá o cambio para legar un futuro próspero ás seguintes xeracións.

Nova Axenda Urbana das Nacións Unidas (2016)

A Nova Axenda Urbana aprobouse na Conferencia das Nacións Unidas sobre a Vivenda e o Desenvolvemento Urbano Sostible (Hábitat III) celebrada en Quito, Ecuador, o 20 de outubro de 2016. É un documento creado polos Estados Membros que se centra nas funcións dos gobernos nacionais sobre promoción da vivenda e desenvolvemento urbano sostible, pero tamén pon de relevo a necesidade de fomentar a participación dunha ampla gama de interesados non gobernamentais na súa aplicación.



A Nova Axenda Urbana representa un ideal común para lograr un futuro mellor e máis sostible, no que todas as persoas gocen de igualdade de dereitos e de acceso aos beneficios e oportunidades que as cidades poden ofrecer, e no que a comunidade internacional reconsidere os sistemas urbanos e a forma física dos nosos espazos urbanos como un medio para logralo.

A Nova Axenda Urbana presenta un cambio de paradigma baseado na ciencia das cidades; establece normas e principios para a planificación, construción, desenvolvemento, xestión e mellora das zonas urbanas nos seus cinco alicerces de aplicación principais: políticas urbanas nacionais, lexislación e normativas urbanas, planificación e deseño urbano, economía local e finanzas municipais e implementación local. Incorpora un novo recoñecemento da correlación entre a boa urbanización e o desenvolvemento. Subliña os vínculos entre a boa urbanización e a creación de emprego, as oportunidades de xerar medios de subsistencia e a mellora da calidade de vida, que deberían incluírse en todas as políticas e estratexias de renovación urbana. Isto pon aínda máis de relevo a conexión entre a Nova Axenda Urbana e a Axenda 2030 para o Desenvolvemento Sostible, en particular o Obxectivo 11, que trata das cidades e comunidades sostibles.

Axenda Urbana da Unión Europea (2016)

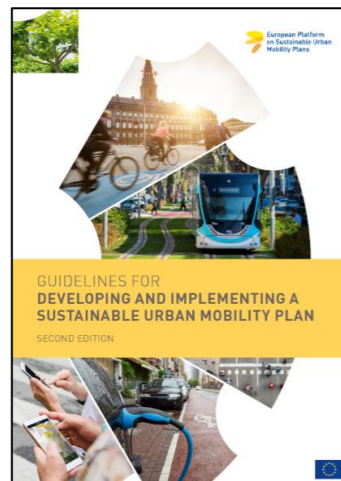
Preténdese que a Axenda Urbana da UE sexa un conxunto coherente de accións impulsadas por parte os actores europeos clave, destinadas a desenvolver o potencial pleno das zonas urbanas e impulsar a súa contribución á consecución dos obxectivos comúns a escala nacional e da UE. O seu obxectivo fundamental é por tanto fortalecer a dimensión urbana tanto das políticas nacionais como das da UE.



Exponse unha nova forma gobernanza multinivel, mediante a cal as institucións da UE, os Estados Membros, as cidades e outros actores interesados poidan traballar en conxunto.

Guía de Desenvolvemento e Implantación de Plans de Mobilidade Urbana Sostible (2ª ed. 2020)

Este documento é unha orientación sobre “O desenvolvemento e implementación de Plans de Mobilidade Urbana Sostible” que describe os principais pasos para a definición das políticas de mobilidade, e no marco dunha visión clara con obxectivos medibles, para abordar s retos a longo prazo, da mobilidade urbana. Dito proceso busca garantir a participación dos interesados nas etapas apropiadas e a colaboración entre as áreas e autoridades políticas.



Ao mesmo tempo, o desenvolvemento e a implementación dun Plan de Mobilidade Urbana Sostible non debe ser visto como unha parte adicional da planificación do transporte, senón que se debe considerar como adecuado cumprimento e debe basearse nos plans e procesos actuais. O seu concepto foi deseñado cos mellores exemplos europeos e debe formar parte da práctica da planificación diaria de todas as cidades e municipios europeos.

Ao mesmo tempo, o desenvolvemento e a implementación dun Plan de Mobilidade Urbana Sostible non debe ser visto como unha parte adicional da planificación do transporte, senón que se debe considerar como adecuado cumprimento e debe basearse nos plans e procesos actuais. O seu concepto foi deseñado cos mellores exemplos europeos e debe formar parte da práctica da planificación diaria de todas as cidades e municipios europeos.

Libro Branco do Transporte, 2050 (2011)

Dentro do novo “Libro Branco do Transporte”, publicado pola Comisión Europea expóñense os obxectivos a alcanzar para o ano 2050, así como as medidas a pór en marcha no mundo do transporte. O documento inclúe unha serie de propostas cuxa intención é reducir de forma drástica a dependencia en Europa do petróleo importado e diminuír as emisións de carbono por parte do transporte nun 60%. As determinacións que recolle en materia mobilidade urbana son as seguintes:

- Establece procedementos e mecanismos de apoio financeiro a nivel europeo para preparar plans e auditorías de mobilidade urbana.
- Establece un marcador europeo de mobilidade urbana baseado en obxectivos comúns.
- Supedita a concesión de fondos de desenvolvemento rexional e de cohesión á presentación por parte das cidades e rexións dun certificado de auditoría de rendemento e sostibilidade da mobilidade urbana.



- Posibilita a creación dun marco europeo de apoio á aplicación progresiva de plans de mobilidade urbana nas cidades europeas.
- Fomenta nas grandes empresas o desenvolvemento de plans empresariais de xestión da mobilidade.

1.5.2. ÁMBITO ESTATAL

Axenda Urbana Española (2019)

A Axenda Urbana Española é un documento estratéxico sen carácter normativo que, de conformidade cos criterios establecidos pola Axenda 2030, a Nova Axenda Urbana de Nacións Unidas e a Axenda Urbana para a Unión Europea persegue o logro da sustentabilidade nas políticas de desenvolvemento urbano.

Constitúe, ademais, un método de traballo e un proceso para todos os actores, públicos e privados, que interveñen nas cidades e que buscan un desenvolvemento equitativo, xusto e sostible desde os seus distintos campos de actuación.



Tras un intenso traballo de elaboración e un amplo proceso participativo que durou case un ano, esta estratexia de desenvolvemento urbano de carácter integrado ofrece un Decálogo de Obxectivos Estratéxicos que despregan, á súa vez, un total 30 obxectivos específicos, e 291 liñas de actuación, poñendo ao dispor de quen estea interesados na súa implementación, un verdadeiro “menú á carta” para que poidan elaborar os seus propios Plans de acción. Todo iso desde unha ampla visión que inclúe a todos os pobos e cidades con independencia do seu tamaño e poboación, e baixo o triplo prisma da sustentabilidade económica, social e medio ambiental.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 23 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Guía práctica para a elaboración e implantación de Plans de Mobilidade Urbana Sostible (2006)

Guía metodolóxica para o desenvolvemento de Plans de Mobilidade Urbana Sostible (PMUS) publicada polo Instituto para a Diversificación e Aforro da Enerxía (IDAE), co obxecto de dotar aos responsables da mobilidade no ámbito local dunha ferramenta que lles guíase no desenvolvemento dos numerosos plans deste tipo postos en marcha no marco das axudas concedidas por este organismo a través dos sucesivos Plans de Acción de Aforro e Eficiencia Enerxética.



Ademais de realizar unha introdución ao concepto dos PMUS e describir as súas fases de elaboración, a guía describe o marco institucional e legal asociado a este tipo de plans en Europa. Ademais, inclúe referencias, exemplos e un anexo cun Prego de Condicións Técnicas tipo para a contratación deste tipo de servizos.

Ata a data, constituíu a referencia fundamental para o desenvolvemento de PMUS en España. Con todo, na súa presentación, a propia guía establece o carácter orientativo da mesma.

Estratexia Española de Mobilidade Sostible (2009)

Documento que recolle e establece as políticas sectoriais que fomentan a mobilidade sostible e de baixo consumo de carbono, entre as que se inclúe a elaboración e implantación dos Plans de Mobilidade Urbana Sostible (medidas 6.1.12 e 6.1.17) para fomentar desprazamentos máis sostibles, que sexan compatibles co crecemento económico, alcanzando con iso unha mellor calidade de vida para os cidadáns e cidadás e futuras xeracións.



Englóbanse 48 medidas, en cinco áreas temáticas: territorio e transportes, cambio climático e dependencia enerxética, calidade do aire e ruído, seguridade e saúde. Fomenta a substitución do vehículo privado pola mobilidade alternativa, favorecendo outros modos de transporte máis eficientes como o transporte público.

Este documento está recostado tamén pola “Estratexia Española de Mobilidade Sostible e dos Gobiernos Locais”, que pretende apoiar a aplicación no ámbito municipal do texto anteriormente mencionado, polo que a súa tarefa principal é a de sistematizar, interpretar e sintetizar a extensa produción de plans,

programas, proxectos, accións e propostas prácticas e teóricas dedicadas á mobilidade que, con ou sen o apelativo da sostibilidade, veñen xerándose nos municipios españois.

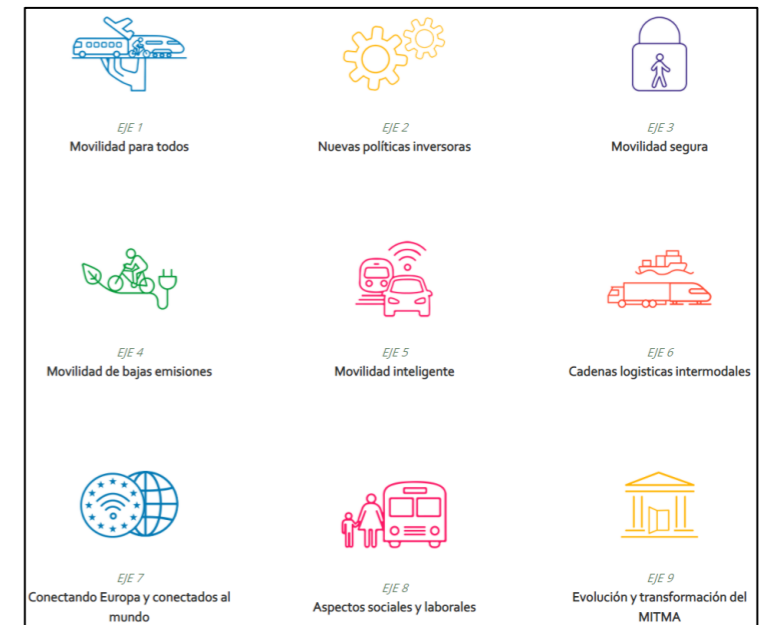
Estratexia de Mobilidade Segura, Sostible e Conectada 2030

O Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana (MITMA) desenvolveu a chamada “es.mobilidade”, a *Estratexia de Mobilidade Segura, Sostible e Conectada 2030*, que guiará as actuacións do MITMA en materia de mobilidade, infraestruturas e transportes nos próximos 10 anos.

Desde o MITMA quérese dar resposta aos retos en mobilidade e transporte que se expoñen no século XXI. Estes retos veñen marcados por cambios no contexto global, como a necesidade de descarbonizar a economía e dar resposta ao cambio climático, a irrupción de novas tecnoloxías e os desafíos producidos pola concentración cada vez maior de poboación nas grandes cidades.

A Estratexia de Mobilidade quere afrontar estes novos retos. Entendendo a mobilidade como un dereito, un elemento de cohesión social e de crecemento económico, pretende dar solucións aos problemas reais de mobilidade dos cidadáns e cidadás, así como garantir un sistema de transportes e loxística eficiente, sostible e resiliente, cuxa importancia se puxo especialmente de manifesto durante a pandemia da COVID-19 sufrida durante o 2020. Susténtase en tres pilares ou principios básicos:

- ✓ **A Seguridade:** Garantindo unha maior protección de persoas e bens, mellorando os estándares e reducindo a sinistralidade. Engloba a seguridade das infraestruturas, seguridade operacional, seguridade en casos de emerxencia e crise, seguridade contra actos ilícitos e ciberseguridade.
- ✓ **A sostibilidade no social, no económico e no medioambiental:** Priorizando a mobilidade cotiá, a equidade económico-social, a eficiencia enerxética, e a loita contra o cambio climático, tratando de minimizar a contribución do transporte ás emisións contaminantes,



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 24 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

tanto de viaxeiros como de mercadorías. Fomentando os modos limpos, a economía circular, a resiliencia climática e a mobilidade universal.

- ✓ **A Conectividade:** Desde tres vertentes: 1) a dixitalización e o avance tecnolóxico, gran oportunidade para a transformación do sector transporte, 2) a conectividade con Europa e o mundo, e 3) a conectividade multimodal.

Lei de Economía Sostible (2011)

A Lei de Economía Sostible promove a través das Administracións Públicas a mobilidade sostible. O



obxectivo é crear o marco estratéxico das medidas de actuación en materia de mobilidade sostible para a mellora do medio ambiente urbano, a saúde e seguridade dos cidadáns e cidadás así como a mellora da eficiencia enerxética. Para iso deberanse integrar políticas que minimicen os desprazamentos habituais promovendo unha accesibilidade eficaz cun mínimo impacto ambiental.

Estratexia Española de Economía Circular, España Circular 2030

A “Estratexia Española de Economía Circular, España Circular 2030” senta as bases para impulsar un



novo modelo de produción e consumo no que o valor de produtos, materiais e recursos mantéñanse na economía durante o maior tempo posible, na que se reduzan ao mínimo a xeración de residuos e aproveítense co maior alcance posible os que non se poden evitar. A Estratexia contribúe así aos esforzos de España por lograr unha economía sostible, descarbonizada, eficiente no uso dos recursos e competitiva.

A Estratexia Española de Economía Circular (EEEC) aliñase cos obxectivos dos dous plans de acción de economía circular da Unión Europea, “Pechar o círculo: un plan de acción da UE para a economía circular” de 2015 e “Un novo Plan de Acción de Economía Circular para unha Europa máis limpa e competitiva” de 2020, ademais de co “Pacto Verde Europeo” e a “Axenda 2030” para o desenvolvemento sostible.

A Estratexia ten unha visión a longo prazo, España circular 2030, que será alcanzada a través de sucesivos plans de acción trienales por desenvolver, que permitirán incorporar os axustes necesarios para culminar a transición en 2030. Neste contexto, a Estratexia establece unhas orientacións estratéxicas a modo de decálogo e márcase unha serie de obxectivos cuantitativos a alcanzar para o ano 2030:

- ✓ Reducir nun 30% o consumo nacional de materiais en relación co PIB, tomando como ano de referencia o 2010.
- ✓ Reducir a xeración de residuos un 15% respecto do xerado en 2010.
- ✓ Reducir a xeración residuos de alimentos en toda cadea alimentaria: 50% de redución “per cápita” a nivel de fogar e consumo comerciante polo miúdo e un 20% nas cadeas de produción e subministración a partir do ano 2020.
- ✓ Incrementar a reutilización e preparación para a reutilización ata chegar ao 10% dos residuos municipais xerados.
- ✓ Mellorar un 10% a eficiencia no uso da auga.
- ✓ Reducir a emisión de gases de efecto invernadoiro por baixo dos 10 millóns de toneladas de CO2 equivalente.

Plan Nacional de Adaptación ao Cambio Climático 2021-2030

O Plan Nacional de Adaptación ao Cambio Climático (PNACC) 2021-2030 constitúe o instrumento de planificación básico para promover a acción coordinada fronte aos efectos do cambio climático en España na próxima década. Sen prexuízo das competencias que correspondan ás diversas Administracións



Públicas, o PNACC define obxectivos, criterios, ámbitos de traballo e liñas de acción para fomentar a adaptación e a resiliencia fronte ao cambio do clima. Este Plan substitúe o anterior que era para o período 2006-2020.

Estratexias para a integración de criterios de sostibilidade en materia de transporte

A continuación, enuméranse e describen brevemente os plans e estratexias en materia de transporte máis destacados que afectan o municipio de Vigo

- **Plan de Acción de Eficiencia Enerxética (2017-2020).** Este Plan, que dá continuación ao Plan Nacional de Acción de Eficiencia Enerxética 2014-2020, configúrase como unha ferramenta central da política enerxética, cuxa execución está a permitir alcanzar os obxectivos de aforro e



eficiencia enerxética que se derivan da Directiva 2012/27/UE. Presenta tres grandes bloques de medidas que a continuación se expoñen:

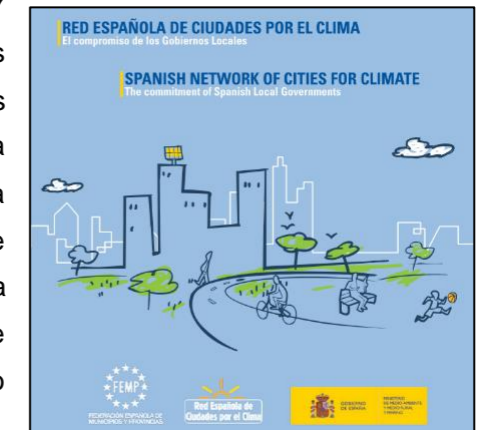
1. Accións encamiñadas a favorecer o cambio modal na mobilidade de persoas e mercadorías cara a aqueles modos máis eficientes enerxéticamente.
 2. Accións dirixidas a renovar as frotas de transporte para incorporar os avances tecnolóxicos ou unha maior eficiencia enerxética.
 3. Accións encamiñadas ao uso máis eficiente dos medios de transporte.
- **Plan Nacional de Asignación de Dereitos de Emisión (Período 2013-2020).** Aprobado polo RD 1722/2012, de 28 de decembro. Ten como obxectivo a redución das emisións de gases de efecto invernadoiro con criterios de eficiencia económica.
 - **Plan de Infraestruturas Transporte e Vivenda PITVI (2012-2024).** Proporciona a visión estratéxica no horizonte 2024, en sintonía coa liña europea trazada na nova definición da Rede Transeuropea de Transporte. Desta maneira, ambos instrumentos, de alcance e horizontes temporais distintos, son coherentes e refórzanse mutuamente.
 - **Estratexia Loxística de España.** Nunha contorna globalizada, a loxística converteuse nun dos principais motores de desenvolvemento económico, con enorme influencia na eficiencia económica e a competitividade dos sistemas produtivos nacionais e rexionais. Entre outras moitas referencias, o Libro Branco da Comisión Europea de 2011 "Folla de ruta cara a un espazo único europeo de transporte: por unha política de transportes competitiva e sostible" destaca en particular a súa función crave en relación co sistema de transporte e cos intercambios comerciais a escala nacional e internacional.
 - **Plan Estratéxico de Subvencións (2018-2021).** Os obxectivos estratéxicos que recolle o Plan Estratéxico de Subvencións 2018-2021 do Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana en relación a mobilidade son os seguintes:
 - ✓ **Obxectivo estratéxico 1:** Fomentar un sistema de transporte orientado a mellorar a mobilidade dos cidadáns e cidadás e a competitividade da nosa economía.
 - ✓ **Obxectivo estratéxico 2:** Potenciar a creación e o uso dunha rede de infraestruturas moderna e eficiente a servizo dos cidadáns e cidadás, especialmente orientada ao fomento da cohesión territorial e social de España.

- **Plan de Innovación para o Transporte e as Infraestruturas (2018-2020).** Este plan pretende integrar e coordinar toda a actividade que en materia de innovacións están executando e



desenvolvendo as distintas empresas e institucións do Grupo Fomento. É un plan de carácter transversal que permite coordinar unha gran diversidade de actuacións e situálas no marco de iniciativas comúns. O documento tenta favorecer e facilitar unha rede innovadora que integre todos os sectores da sociedade e articule unha rede innovadora de conexións entre todos eles.

- **Rede de Cidades polo Clima.** Na actualidade 347 entidades locais españolas subscribiron os compromisos de incorporación a esta Rede, con vistas a establecer os cambios necesarios nas políticas municipais para reducir a emisión de gases de efecto invernadoiro e para reducir a contaminación atmosférica. A partir do primeiro ano, entre as esixencias establecidas nunha segunda fase para pertencer á Rede figura a de aprobar un Plan de Mobilidade Municipal, no que se inclúan medidas de tédpo de tráfico e restrición do vehículo privado de forma agresiva, integrando o transporte público nos novos desenvolvementos urbanísticos e promovendo os medios alternativos ao transporte motorizado.



1.5.3. ÁMBITO AUTONÓMICO, PROVINCIAL E MUNICIPAL

PITGAL – Plan Integral de Transporte de Galicia (2009)

É un Plan da Xunta aprobado en 2009, no cal se fomenta o uso do transporte colectivo e doutros modos de transporte alternativos, fronte ao uso do vehículo particular. Á súa vez pretende incrementar e fomentar a competitividade do transporte e optimizar os recursos financeiros.

Plan Sectorial de Aparcadoiros Disuasorios ligados ao fomento do Transporte Público

A Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas, elaborou en 2012 un plan sectorial de aparcadoiros disuasorios, cuxo obxectivo principal é determinar a implantación das áreas destinadas ás



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 26 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

dotacións de aparcadoiros disuasorios que permitan a conexión coas redes de transporte público urbano e interurbano nas cidades de ámbito metropolitano.

Directrices de Ordenación do Territorio. (D.O.T.)

Segundo o BOE publicado o mércores 23 de febreiro de 2011, apróbanse as Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia elaboradas pola Xunta de Galicia. As Directrices de Ordenación do Territorio teñen como finalidade precisar a definición dun modelo territorial para Galicia, establecendo as pautas espaciais de asentamento das actividades. As propostas e determinacións das DOT definirán o camiño a seguir e establecen un escenario de futuro determinado pola perspectiva de sustentabilidade, fomentando a cohesión social e territorial de Galicia, eliminando diferenzas territoriais.

Plan Director de Mobilidade Alternativa de Galicia (PDMAG)

A Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestruturas da Xunta de Galicia en marzo de 2012, publica o Plan Director de Mobilidade Alternativa de Galicia. O plan recolle as principais determinacións en materia de mobilidade ciclista e desenvolve unha rede de vías ciclistas de ámbito interurbano e metropolitano (Rede Básica de Vías Ciclistas de Galicia). Á súa vez fomenta medidas para o uso da bicicleta e a marcha a pé, tanto desde o punto de vista do único modo de transporte ou combinado co transporte público colectivo.



Plan de Seguridade Viaria de Galicia

O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020 da Xunta de Galicia, ten como obxectivo principal obter unha taxa de 34 falecidos en accidente de tráfico por millón de habitantes no ano 2020. Este Plan dá continuidade ao anterior, que abarcaba o período 2011-2015, e foi elaborado cunha alta participación, posto que foi tratado na Comisión Autonómica de Tráfico e Seguridade Viaria onde están representadas todas as Administracións con competencias na xestión de infraestruturas viarias en Galicia, a DXT e a Agrupación de Tráfico da Garda Civil, ademais de contar coa implicación das distintas Consellerías da Xunta de Galicia e coa participación de diferentes axentes sociais. O Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020 desenvolve medidas e accións englobadas



dentro de 5 obxectivos estratéxicos, en consonancia co establecido no Plan Mundial de Acción para a Seguridade Viaria para o decenio 2011-2020: xestión da seguridade viaria, vías de tránsito e mobilidade máis seguras, vehículos máis seguros, usuarios e usuarias de vías de tránsito máis seguros e resposta tras os accidentes.

Plan de Transporte Metropolitano de Galicia

O Plan de Transporte Metropolitano de Galicia, realizado pola Xunta de Galicia, ten como obxectivo fundamental a mellora da mobilidade e accesibilidade na contorna das áreas metropolitanas. Trátase de que a poboación poida dispor dun mellor servizo de transporte público colectivo como alternativa ao vehículo privado.

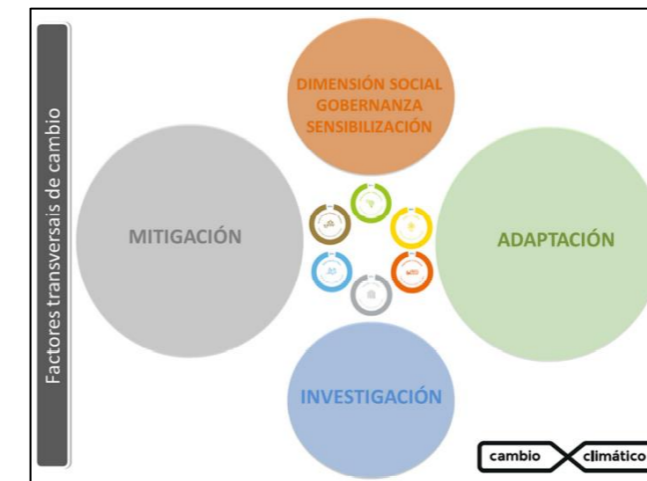


Nesta liña, a Xunta de Galicia e os concellos das diferentes Áreas Metropolitanas, están a traballar para a posta en marcha dos Novos Plans de Transporte Metropolitano, co obxectivo de mellorar a competitividade, calidade e eficiencia do servizo.

Os aspectos fundamentais do Plan de Transporte Metropolitano son: integración tarifaria, mellora da oferta de servizos e mellora das infraestruturas.

Estratexia Galega de Cambio Climático e Enerxía 2050

A magnitude e complexidade dos cambios que os patróns actuais de produción e consumo teñen que



experimentar nas próximas décadas fai indispensable a creación dun instrumento de planificación que, por unha banda, achegue un marco de actuación a longo prazo que oriente as políticas a realizar e, por outra, permita aliar as accións que se están a desenvolver a curto prazo cos obxectivos establecidos no Acordo de París.

A Estratexia Galega de Cambio Climático e Enerxía 2050 baséase nos seguintes principios reitores: sustentabilidade, participación efectiva,

cooperación e sinerxías, solidariedade, flexibilidade e custo-efectividade.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 27 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

- **Plan Rexional Integrado de Enerxía e Clima 2019-2023 para o desenvolvemento e implantación da “Estratexia Galega de Cambio Climático e Enerxía 2050”.**

O desenvolvemento e implantación da Estratexia Galega de Cambio Climático e Enerxía 2050 levarase a cabo a través de Plans Rexionais Integrados con horizontes temporais mas curtos. Estes marcos de programación permitirán desenvolver as liñas de acción establecidas para acadar os obxectivos da Estratexia mediante medidas específicas. Esta fórmula de implantación está orientada a facilitar a realización dunha avaliación continua e a introdución dos axustes precisos para maior eficacia da Estratexia na consecución do seus obxectivos. Esta Estratexia ten un carácter netamente transversal, incidindo practicamente en todas as políticas sectoriais e niveis da Administración polo que o seu desenvolvemento e implantación ten que incorporar todas as accións sectoriais que contribúan ao cumprimento dos obxectivos definidos. Para a súa implantación expónse un primeiro horizonte temporal 2019-2023 instrumentado a través do Plan Rexional Integrado 2019-2023 para o desenvolvemento e implantación da Estratexia Galega de Cambio Climático e Enerxía 2050.



Plan Xeral de Ordenación Urbana do Concello de Vigo (1993)

O Plan Xeral de Ordenación Urbana do Concello de Vigo é un instrumento de planeamento xeneral que queda definido pola normativa urbanística de España como un instrumento básico de ordenación integral do territorio, a través do cal se clasifica o solo, determínase o réxime aplicable a cada clase de solo e defínense os elementos fundamentais do sistema de equipamentos do municipio de Vigo.

O Plan de Mobilidade Urbana Sustentable, expón un novo enfoque de mobilidade urbana, ao ser o instrumento que establece o marco de ordenación en canto á mobilidade nas áreas urbanas.

O desenvolvemento urbano no municipio de Vigo debe considerar as accións establecidas no PMUS e da mesma forma o Plan de Mobilidade terá en conta as actuacións previstas en materia urbanística.

Instrumento de Ordenación Provisional (IOP) (2019)

Este instrumento normativo de ordenación territorial provisional está elaborado polos Servizos técnicos municipais da Xerencia Municipal de Urbanismo do Concello de Vigo a raíz de que en novembro de 2015, o Tribunal Supremo ditou unha sentenza anulando o PGOU de 2008, volvendo coller vixencia o PGOU 1993, con todo o que iso implica.

Ante esta situación, con data de 18 de decembro de 2015 acórdase polo Pleno do Concello de Vigo, proceder á elaboración dun novo Plan Xeral de Ordenación Municipal que se adapte á lexislación vixente que substitúa ao actual Plan Xeral de Ordenación Urbanística de 1993 en vigor tras a Sentenza do Tribunal Supremo.

Tras isto, a Xunta de Galicia, con data de 8 de febreiro, aproba a Lei 2/2017, de medidas fiscais, administrativas e de ordenación, publicada no DOG nº28, o xoves 9 de febreiro de 2017. Na citada Lei especificase que poderán adoptarse medidas provisionais de ordenación urbanística en varios supostos, dos cales Vigo cumpre.

1.6. CONCLUSIÓNS XERAIS DO PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE

Nos procesos de elaboración/redacción ou actualización dos Plans de Mobilidade Urbana Sostible obtéñense diversas conclusións, entre as que se encontran as seguintes:

- Aumenta o número de cidades ou municipios que se encamiñan cara a recuperación de amplos espazos urbanos, dende a formulación da mobilidade sostible. O impacto das accións a favor de priorizar o tránsito peonil e ciclista tradúcese nunha transformación importante do espazo público, que favorece a revitalización, o comercio, a creación de paseos e prazas, as actividades nas rúas e a re-apropiación da cidade por parte dos seus habitantes, facéndoas máis habitables.
- Prodúcese unha recuperación do espazo público no centro ou en áreas de prestixio do municipio que contan con apoios sociais e políticos na maioría dos casos.
- Os procesos de cambio son cada vez máis aceptados e os impactos positivos máis rápidos. Colectivos como os comerciantes debaten entre o recoñecemento das vantaxes destas novas



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 28 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

zonas urbanas e a reacción temerosa de que o afastamento do vehículo privado bascule a tendencia das compra a favor dos centros comerciais ou grandes superficies comerciais das aforas do municipio.

- Estes procesos de cambio no paradigma da mobilidade urbana inicianse dende diferentes ámbitos da administración local e por diversos motivos. A maioría das veces son os procesos de concienciación ambiental ou Plans de loita contra o cambio climático os que propoñen medidas favorables para as bicicletas, viandantes ou mellora do transporte público.

Outras veces é a racionalización dos plans de tráfico, a circulación ou a loita contra a conxestión, con intervencións a favor da intermodalidade e integración tarifaria dos servizos de transporte público. E en ocasións, é dende o planeamento urbanístico onde se aborda a necesidade dun cambio de rumbo nos criterios de deseño dos espazos públicos.



- O problema derivado destas múltiples vías á hora de iniciar os proxectos de intervención é que estes poidan necesitar dunha visión integrada da mobilidade urbana do municipio que a miúdo non teñen, coexistindo nun mesmo territorio, as veces, actuacións de mobilidade contraditorias ou de difícil aplicación a todo o municipio, sen espertar o interese necesario de todos os entes e organismos implicados para que as medidas xurdan o efecto proposto.

- Un Plan de Mobilidade Urbana Sostible (PMUS) é unha ferramenta fundamental e necesaria, pero non suficiente, para conseguir a coherencia e a integridade de aplicación das medidas nun ámbito tan complexo como a mobilidade urbana.

- Un PMUS será tanto máis eficaz na súa aplicación na medida en que sexa capaz de influír no resto dos instrumentos normativos que colaboran coa definición da cidade.

- Os equipos técnicos valoran os procesos de comunicación e participación como elementos clave do éxito dos procesos. Neste sentido, destácase a facilidade para integrar na axenda urbana os temas de mobilidade grazas a eventos como a Semana Europea da Mobilidade.



- As axudas financeiras europeas, como os proxectos "CIVITAS" (City VITALity and Sustainability), ou as subvencións estatais foron os desencadeantes de varios dos procesos sinalados.

- Os datos de desprazamentos a pé nas nosas cidades son modélicas respecto ao resto de Europa, tanto como o son as cidades Holandesas ou Alemañas en relación á bicicleta. As características



das cidades españolas permiten un cambio claro cara unha mobilidade máis sostible, principalmente a pé e en bicicleta, no caso de que se opte por políticas de impulso dos modos máis sostibles e polo control dos medios máis insostibles ou contaminantes. O cambio ten que basearse nunha serie de medidas claras e concretas, en caso

contrario os desprazamentos a pé e no transporte colectivo tenden a ser substituídos por desprazamentos motorizados. Como consecuencia, prodúcese un empeoramento das condicións de habitabilidade, salubridade e seguridade nos espazos públicos urbanos saturados de tráfico.

- Xeralmente no transporte público se non se toman decisións de cara a unha mellora das súas condicións de servizo e operatividade (en forma de velocidade nos traxectos, competitividade en custos, integración tarifaria, intermodalidade e accesibilidade universal), resulta afectado pola crecente conxestión de tráfico e prodúcese unha perda de viaxeiros na súa principal competencia co vehículo privado. O coche, sendo a principal causa deste círculo de retroalimentación segue gañando adeptos e ostentando o porcentaxe maioritario dos desprazamentos urbanos e interurbanos, ameazado unicamente pola conxestión crónica que presenta a maioría de zonas céntricas das urbes.



- Os modelos urbanos máis habituais nos novos desenvolvementos urbanísticos seguen dedicando un espazo elevado ás vías de tráfico, pensadas e deseñadas para satisfacer directamente unha



demanda ata agora crecente de tráfico privado á que de forma xeneralizada non se lle soen poñer trabas de ningún tipo. O conxunto dos espazos destinados ao coche supón máis do 50% do solo urbanizado e o seu deseño segue priorizando a circulación do vehículo privado sobre os demais modos de transporte.

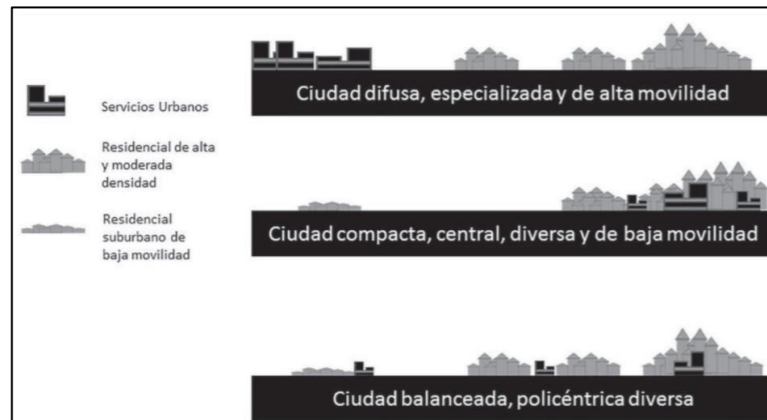


Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 29 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Os efectos destas tendencias son suficientemente coñecidos e analizados indican que un cambio de rumbo é necesario. Cambio que se propón nas estratexias marco de mobilidade, a nivel internacional, estatal, rexional e local. Este cambio de formulación parece que se pode asociar coa profusión de estratexias que se veñen desenvolvendo nestes últimos anos.



A pesar da implantación dos modelos dispersos, de difícil viabilidade a futuro, a maioría das cidades ou municipios medios teñen elementos para ancorar procesos de recuperación do urbano e a creación da proximidade e diversidade que poden revertir con certa facilidade o proceso de insostibilidade. O



Concello de Vigo aínda non está en situación de declive, ni de dispersión xeneralizada que sofren outros territorios galegos, españois ou europeos.

Hai que avaliar a presión do transporte interurbano revocado ás vías de alta capacidade. Os municipios son as portas dese territorio hiperconectado

por estradas e teñen que xestionar os elementos de entrada e saída destes fluxos tanto de mercadorías como de viaxeiros. As políticas ben planeadas de acceso e aparcamento son algún dos modos máis eficaces de formular boas alternativas a este importante problema.

As cidades e sobre todo as áreas metropolitanas ou municipios conxestionados son os ámbitos onde se producen os conflitos que o incremento do transporte motorizado vai inducendo e, por tanto, onde se formulan as primeiras alternativas en liña coas directrices que a Unión Europea foi elaborando dende a óptica dos países centrais, onde a conxestión é xa un mal crónico.

Para iso son necesarios cambios na planificación urbanística e na mobilidade, pero tamén na economía do transporte. E queda moito que facer en torno ao cambio de pensamento, cultura e formación de técnicos e técnicas, políticos e políticas e cidadáns e cidadás de a pé.

Finalmente, as **principais conclusións** que se poden extraer deste traballo de resúmense a continuación:

- INTEGRACIÓN DE POLÍTICAS E MEDIDAS DE MOBILIDADE SOSTIBLE

Como é patente, nos procesos estudados, as iniciativas que deseñan as condicións para unha mobilidade sostible poden vir dende os departamento de medio ambiente, dende a cidadanía e as suxestións cidadás, dende os departamentos de urbanismo, ou dende a preocupación polo declive económico dun centro histórico. E cada unha destas vías conta cos seus propios medios para producir o cambio necesario. O único modo de ter forza suficiente para revertir políticas de tráfico e o sólido dereito ao aparcamento tan interiorizado na nosa sociedade é conseguir unha sinerxía entre todos os obxectivos ambientais, sociais, de aforro de tempo, de comodidade, de seguridade e de eficacia que impulse a prioridade dos modos máis sostibles. Os procesos máis interesantes, os que parecen ofrecer unha garantía de irreversibilidade e durabilidade no tempo, son aqueles capaces de combinar accións que aglutinen a todos os actores dende varias perspectivas.



- INTERMODALIDADE XERARQUIZADA E COHERENCIA NO USO DOS DIVERSOS MODOS DE DESPRAZAMENTO

Non é posible facer competir os modos individuais e colectivos nun espazo común caracterizado pola ineficiencia (conxestión, contaminación, inhababilidade do espazo público, percepción de inseguridade, etc.). O desenvolvemento e a orde que ofrecen os Plans de Mobilidade Urbana Sostible son unha peza articuladora importante da serie de accións e plans que conxugan unha experiencia de éxito.



- PRIORIDADE PARA OS MODOS NON MOTORIZADOS OU MÁIS SOSTIBLES

Deseñar as políticas de mobilidade segundo a máxima de conseguir unha rede de itinerarios peonís e ciclistas en todos os ámbitos urbanos e de redes territoriais para os desprazamentos interurbanos, no radio de acción destes modos, é condición necesaria e suficiente para que exista o necesario protagonismo destes modos na mobilidade xeral, e sobre todo, na mobilidade urbana. Resulta relativamente fácil modificar as condición de uso en tecidos clásicos, nos centros históricos das vilas ou cidades pensados no seu inicio para unha mobilidade non motorizada.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 30 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

- O FOCO NOS INTERESES DOS CIDADÁNS E CIDADÁS

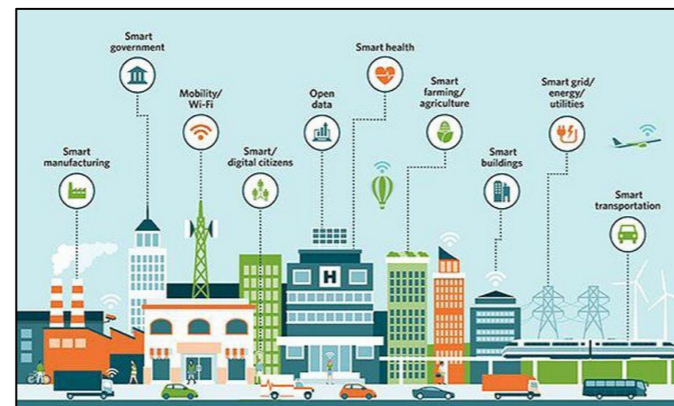
Entendendo por cidadanía a un grupo moito máis amplo que o dos condutores e condutoras ou o dos



grupos de opinión ou presión. O respecto á accesibilidade universal de todos os cidadáns e cidadás e o uso equitativo dos servizos do municipio deben estar sempre presentes en cada cidadán. Os proxectos destinados aos grupos vulnerables como os nenos ou os maiores, os aspectos de comodidade, habitabilidade, accesibilidade, información ou facilidade de uso foron elementos determinantes no cambio de políticas. Por iso, fomentar o uso dos modos máis sostibles e valorar aqueles que os utilizan debería ser obxecto de visibilidade pública.

- A MELLORA DOS SISTEMAS

Aproveitar a revolución das comunicacións para facer máis fácil a mobilidade dun modo máis razoable no municipio segundo cada traxecto. Os sistemas de mobilidade intelixente permiten predicir atascos e xestionar o transporte urbano para optimizar a circulación. Segundo Microsoft, no ano 2025, o 100% dos novos vehículos estarán conectados, e no 2030, o 15% dos coches novos serán autónomos, xa que enviarán, recibirán e analizarán “enormes cantidades de datos”.



O Concello de Vigo leva varios anos aplicando políticas de mellora da accesibilidade universal e de fomento da mobilidade peonil, como se recolle posteriormente neste documento. Ademais, sempre intenta estar a vangarda da aplicación das últimas tecnoloxías enfocadas a mellora dos espazos urbanos e da mobilidade urbana. Non obstante, sempre existe marxe de mellora en todos os ámbitos que se afrontarán neste Plan.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 31 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

2. FASE I: TOMA DE DATOS E ANÁLISE

2.1. OBXECTIVOS

A fase de toma de datos e análise é esencial para coñecer a situación de partida na elaboración dun Plan de Mobilidade. A análise da información recompilada ou dispoñible permite ter cuantificados e avaliados cada un dos aspectos da análise sectorial da mobilidade e o transporte, detectando os seus principais problemas e oportunidades.

O obxectivo principal desta fase é, por tanto, **describir o escenario actual de mobilidade de Vigo e as relacións cos municipios da súa Área metropolitana**. A partir do coñecemento da situación de base, realízase unha análise das potencialidades e os problemas do ámbito de estudo, considerando os seguintes obxectivos específicos:

- Establecer unha identificación concisa da **estrutura actual da mobilidade** no municipio e estimar os **aspectos estratéxicos e críticos** para cada un dos modos de transporte na cidade e a súa contorna.
- Caracterizar a **influencia entre as distintas zonas do municipio**, así como cos distintos municipios pertencentes á área metropolitana, considerando os distintos modos de transporte, de maneira que en fases posteriores pódanse expor actuacións concretas, que poidan producir variacións na repartición modal segundo orixe e destino de viaxe.
- Determinar a **xerarquización e estrutura da rede viaria actual**, analizando as características e a función das principais vías de conexión urbana e interurbana, determinando as consecuencias sobre o tráfico desta estrutura da rede viaria.
- Analizar e diagnosticar a **situación do aparcamento** en Vigo, observando as áreas de exceso ou carencia segundo tipoloxía, tanto de residentes como de rotación e intermodais.
- Analizar a **rede de transporte público** colectivo urbano e metropolitano, caracterizando funcionalmente os distintos servizos.
- Analizar os problemas de **accesibilidade e mobilidade peonil e tráfico non motorizados** á zonas e dotacións de interese na cidade. O cambio cara a unha mellora da mobilidade peonil e ciclista é un dos aspectos fundamentais na recuperación e a mellora da calidade do espazo público.
- Establecer a relación e previsión do **impacto dos novos desenvolvementos urbanísticos** contidos no Plan Xeral de Ordenación Municipal.

- Analizar e definir as accións na **xestión da mobilidade** que poidan incidir nos colectivos singulares da cidade encamiñados a mellorar a súa mobilidade.

2.2. ANÁLISE FÍSICO E CONTEXTO TERRITORIAL

2.2.1. LOCALIZACIÓN E SUPERFICIE

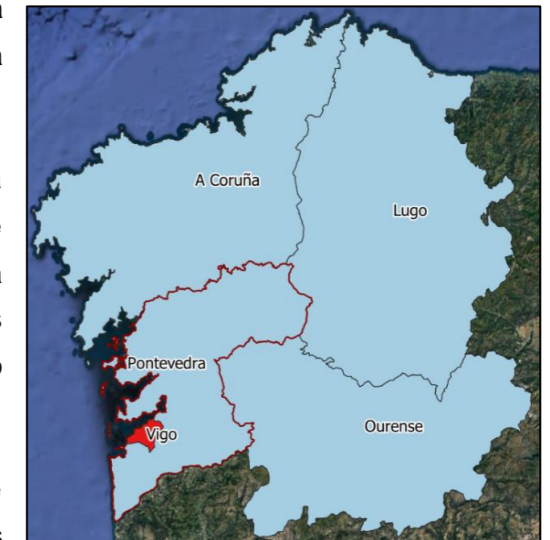
O Concello de Vigo está situado no suroeste de Galicia, na parte occidental da provincia de Pontevedra, da que forma parte como municipio costeiro das Rías Baixas.

Vigo ten unha poboación de case 300.000 habitantes aínda que cada día viven, traballan, e estudan nesta cidade case medio millón de persoas, representando o 32% da poboación de Galicia. Ademais de ser a cidade máis poboada de Galicia, é tamén a que máis fluxo migratorio rexistrou en toda a súa historia.

A cidade de Vigo está situada na metade da Ría á que lle dá o seu nome, a máis ao sur das Rías Baixas. Dende as Illas Cíes ata a enseada de San Simón, a cal se abre tras o estreitamento de Rande, o largo estuario vigués está salpicado por vilas mariñeiras, presididas pola urbe olívica.

O Municipio de 109,06 km² esténdese sobre unha orografía moi accidentada cunha densidade de poboación de 2.686,47 hab/km². Presidido polo Monte de O Castro e o Monte de A Guía, o seu perfil sinuoso crea as características costas do seu casco histórico e os magníficos miradores que, ca Ría de Vigo de protagonista, ofrecen ao visitante estampas prodixiosas. Nesta superficie combínanse unha estrutura urbana consolidada xunto a decenas de parroquias de carácter rural.

Vigo limita ao norte coa Ría de Vigo, ao nordeste co municipio de Redondela, ao este co de Mos, ao sur cos municipios de Porriño e Gondomar e ao suroeste co de Nigrán. Ao outro lado da ría, xusto en fronte da cidade atópanse as vilas de Cangas e Moaña, a 5 e 3,6 km de distancia, respectivamente. Enclávase na comarca histórica do Val do



Fragoso, cuxas terras ocupan actualmente o termo municipal de Vigo, que forma parte ademais da comarca de Vigo, xunto con outros 10 concellos da súa área metropolitana.

Figura 4: Panorama urbano do centro de Vigo e do porto, onde se poden apreciar diversos parques dentro da cidade, a Ría e as illas de Toralla, San Martiño e Faro.



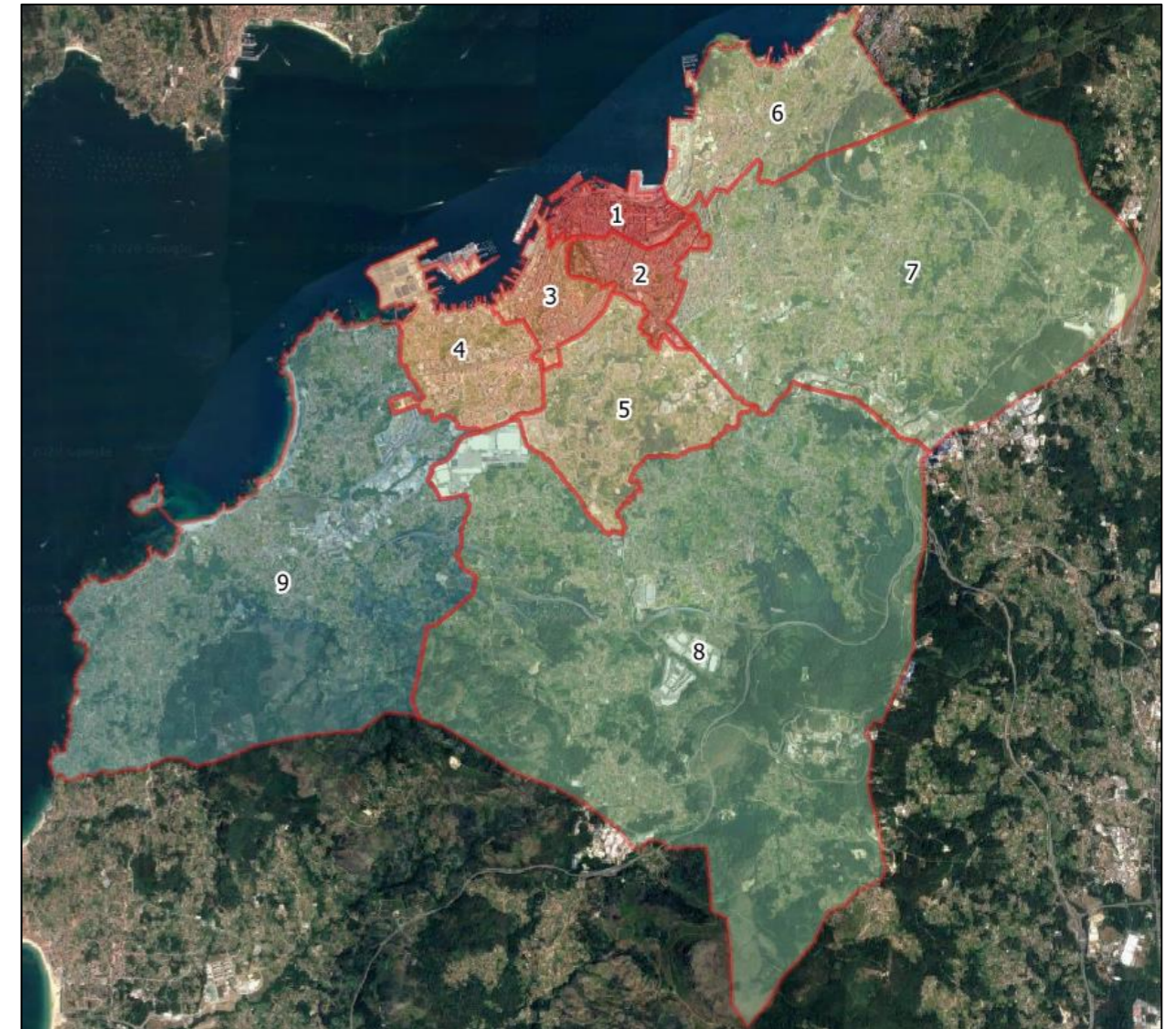
Fonte: Google imaxes

2.2.2. ORGANIZACIÓN TERRITORIAL

O Concello de Vigo ten un gran núcleo urbano, no que prima a división administrativa baseada nos barrios. Pero tamén posúe unha importante zona rural, onde a división tradicional en parroquias formadas por aldeas e lugares, segue estando moi viva, como en toda a comunidade galega.

O municipio de Vigo divídese en distritos segundo seguindo a Lei de Grandes Cidades, estes a súa vez divídense en barrios ou en parroquias. Vigo conta con 9 distritos clasificados segundo a tipoloxía da zona: zona urbana (distritos 1, 2, 3 e 4), zona semiurbana (distritos 5, 6 e 7) e zona rural (distritos 8 e 9).

Figura 5: División administrativa do Concello de Vigo en distritos.



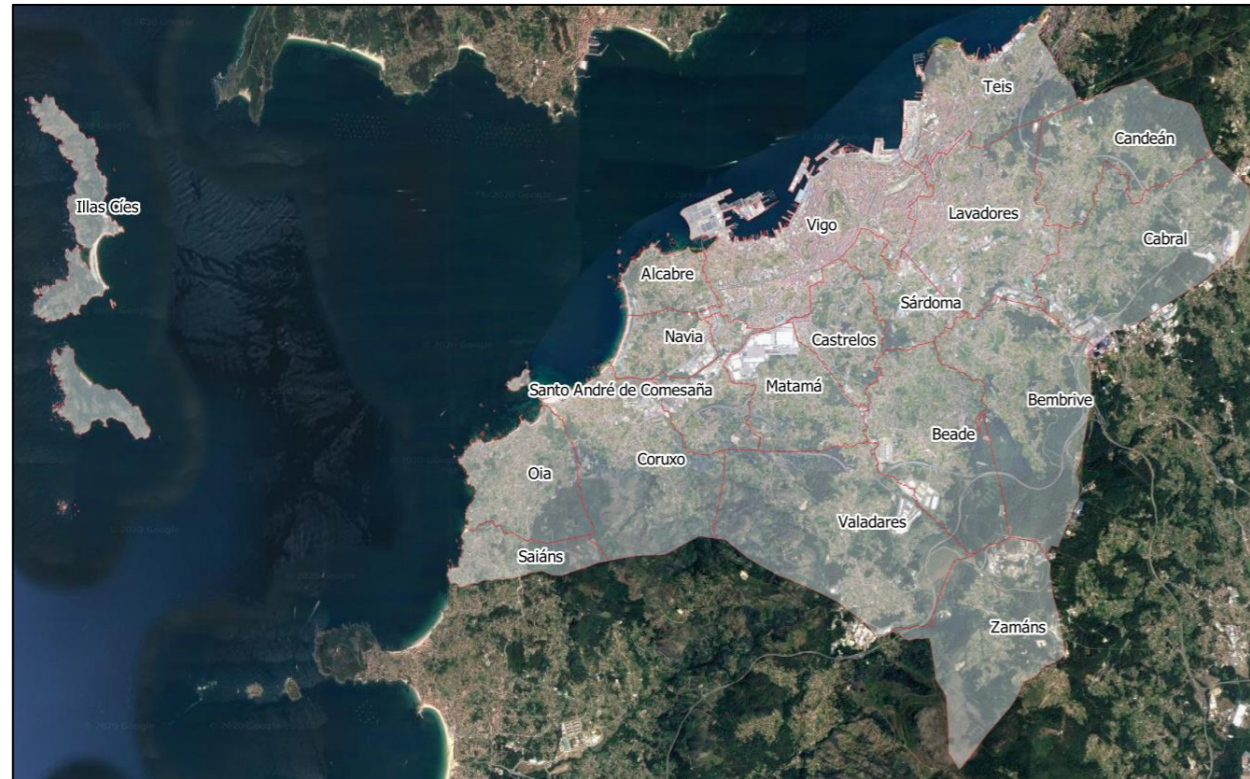
Fonte: Elaboración propia

Os distritos do municipio están formados por 18 parroquias mais as Illas Cíes: Alcabre, Beade, Bembrive, Cabral, Candean, Castrelos, Vigo (Centro, Bouzas, Coia, Freixeiro, San Paio e San Xoan do Monte), Comesaña, Coruxo, Lavadores, Matamá, Navia, Oia, Saians, Sárdoma, Teis, Valadares e Zamáns; que agrupan 303 entidades singulares de poboación, segundo o Instituto Nacional de Estatística. Estas entidades de poboación, na súa meirande parte posúen características intermedias entre o urbano e o rural, e conforman un continuo tecido cunha ocupación dispersa do territorio e que posúe características urbanas.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 33 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 6: División administrativa do Concello de Vigo en parroquias.



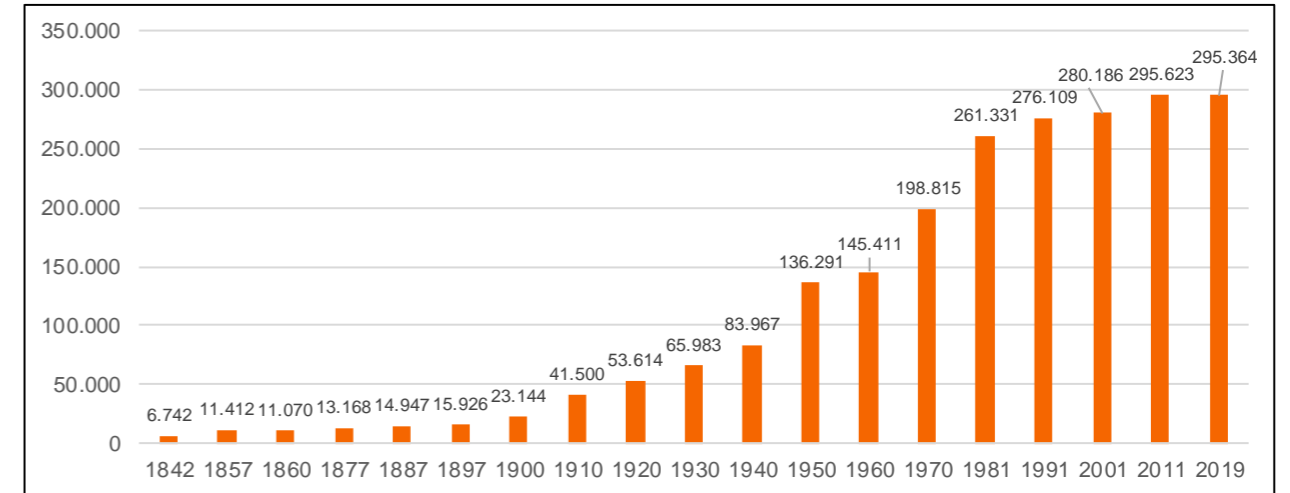
Fonte: Elaboración propia

2.2.3. POBOACIÓN

Vigo foi durante o século XX a cidade europea que rexistrou un maior crecemento demográfico, durante ese século a súa poboación multiplicouse por 12, pasando de ter 23.259 habitantes en 1900, aos 285.526 censados a finais de século. O século XXI comezou cun saldo vexetativo positivo ininterrompido durante a primeira década, pero que se freou entre os anos 2011 e 2015, coincidindo esta baixada demográfica coa crise económica que afectou a España. Non foi ata o ano 2016 cando Vigo volveu a recuperar unha tendencia a alza sostida na súa poboación.

Con 295.364 habitantes (INE 2019), Vigo é o municipio máis poboado da comunidade autónoma de Galicia. Segundo o padrón de poboación, 139.699 persoas son varóns (43,3%) e 155.665 mulleres (52,7%). Esta pequena diferenza na proporción masculina-feminina a favor das mulleres produce nos intervalos de idade situados por enriba dos 30 anos, e incrementase de forma máis evidente a partir dos 70 anos segundo a pirámide de poboación.

Figura 7: Evolución demográfica de Vigo entre os ano 1842 e 2019.



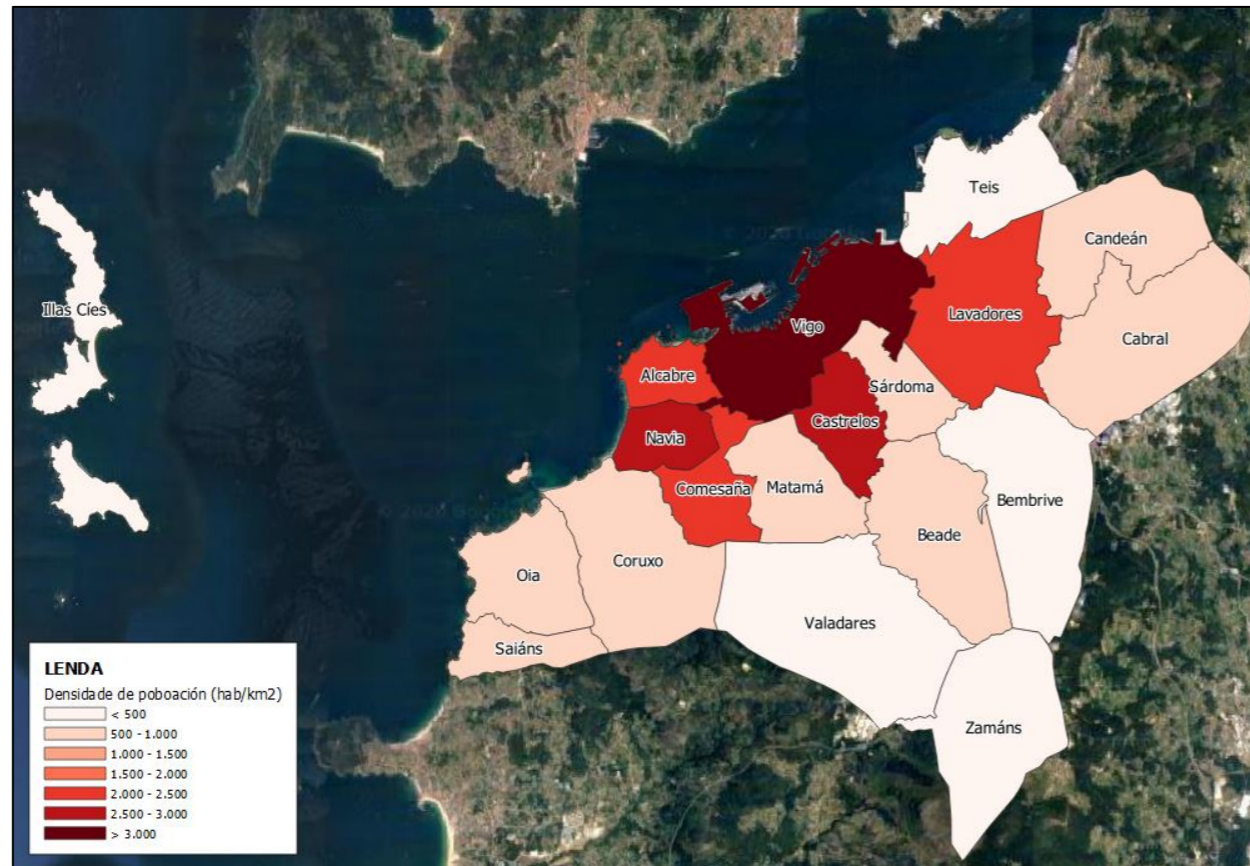
Fonte: Elaboración propia

A maior densidade de poboación do municipio de Vigo dáse na parroquia de Vigo Centro, seguida de Castrelos e Lavadores. Pola contra, as Illas Cíes presentan a o valor máis baixo deste parámetro, xunto con Teis, Valadares, Bembrive e Zamáns.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 34 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 8: Densidade de poboación do Concello de Vigo (hab/km²).



Fonte: Elaboración propia

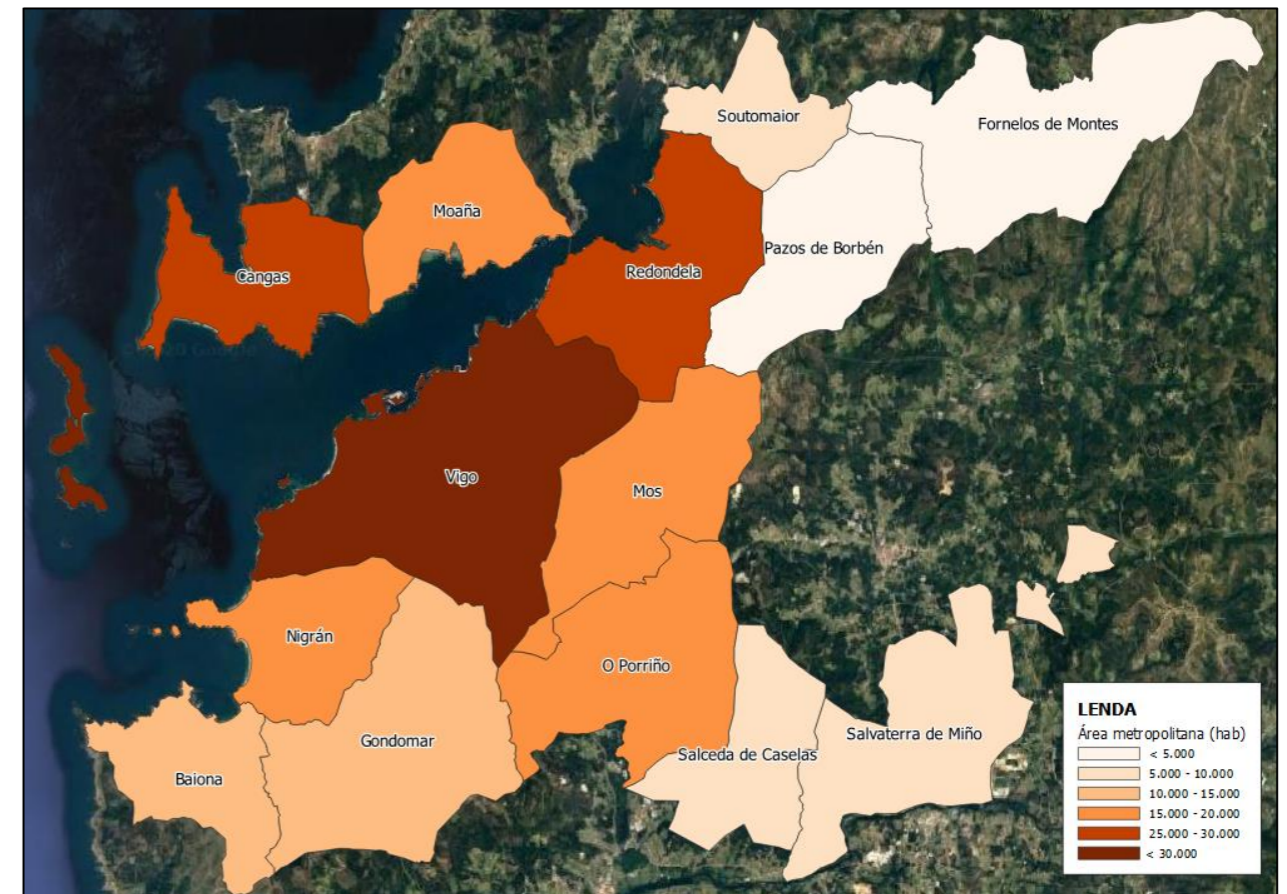
A Área Metropolitana de Vigo esténdese por todo o sur da provincia. Limita ao sueste coa comarca do Condado-Paradanta, ao sur coa do Baixo Miño e con Portugal, ao norte coa ría de Vigo, a comarca do Morrazo e a comarca de Pontevedra, mentres que ao oeste limita co océano Atlántico.

Segundo os datos achegados polo INE a 1 de xaneiro de 2019, a área metropolitana conta cunha poboación de 480.525 habitantes, dos que 295.364 habitantes viven no municipio de Vigo, o que significa o 61,47% do total da poboación da área.

Actualmente a área metropolitana de Vigo está formada polos seguintes municipios: Baiona, Cangas do Morrazo, Fornelos de Montes, Gondomar, Moaña, Mos, Nigrán, Pazos de Borbén, Porriño, Redondela, Salceda de Caselas, Salvaterra do Miño, Soutomaior e Vigo.

No municipio de Vigo residen 14.416 cidadáns e cidadás cunha nacionalidade diferente á española segundo a última publicación do INE do Padrón continuo (a data 1 de xaneiro de 2019).

Figura 9: Extensión dos 14 municipios que integran a Área Metropolitana de Vigo e a súa poboación.



Fonte: Elaboración propia

A colonia estranxeira máis numerosa de Vigo, con 1.662 habitantes, é a de cidadáns orixinarios de Portugal, en segundo lugar atópanse os cidadáns e cidadás procedentes de Venezuela con 1.370 habitantes censados, e en terceiro lugar cun total de 1.305 habitantes censados atópanse os cidadáns e cidadás brasileiros. Outras nacionalidades estranxeiras con gran presenza no municipio, son as de cidadáns e cidadás procedentes de Rumanía (1.014), Colombia (958), Italia (669), Senegal (623), Perú (572), China (509), Paraguai (491), Uruguai (484) ou Arxentina (462).

A poboación estranxeira de Vigo reside na súa maioría no centro urbano, principalmente no distrito 1 (zona centro e barrio histórico), distrito 2 (barrio de Casabranca e rúa Venezuela) e distrito 6 (Teis). Mentres que a presenza de cidadáns e cidadás foráneos nas parroquias periurbanas do municipio é menor que nos distritos pertencentes ao centro urbano, e é nalgúns casos moi reducida, como é o caso



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 35 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

das parroquias de Beade, Bembrive, Matamá ou Zamáns, onde a poboación estranxeira apenas representa o 1,5% do censo.

A conexión de Vigo cas súas áreas de influencia ten múltiples motivacións, entre as que se destacan a motivación laboral e a residencial. Moitas persoas traballadoras desempeñan as súas profesións en Vigo, e esta característica ten a súa influencia na alta actividade da mobilidade de entrada e saída do municipio e da cidade.

En canto á conexión cos grandes núcleos de poboación da Comunidade Autónoma, o centro do municipio está situado a 28 minutos de Pontevedra (capital provincial), a 73 minutos de Santiago de Compostela (Capital de Galicia), a 101 minutos da Coruña, a 113 minutos de Ferrol, a 100 minutos de Ourense e a 132 minutos de Lugo.

2.2.4. ECONOMÍA

A economía de Vigo caracterízase pola súa diversificación vinculada sobre todo aos sectores industrial, pesqueiro, servizos e turístico. Historicamente é o motor económico e industrial de Galicia, sendo o municipio con maior PIB da comunidade segundo o informe Ardán, elaborado anualmente polo Consorcio da Zona Franca de Vigo.

Unha institución moi importante para o desenvolvemento industrial de Vigo e da súa comarca foi a Zona Franca, organismo público que na actualidade funciona como axencia de desenvolvemento local, promovendo infraestruturas e chan de carácter eminentemente industrial e comercial.

A Zona Franca de Vigo ten como principal obxectivo incentivar o establecemento de empresas con vocación exportadora, mediante a aplicación de exencións tributarias e aduaneiras. Creouse mediante decreto lei do 20 de xuño de 1947, coa intención de aproveitar as favorables condicións estratéxicas de localización do porto vigués respecto ao comercio marítimo internacional para impulsar o desenvolvemento industrial na rexión.

A Zona Franca de Vigo conta con cinco áreas e polígonos industriais en funcionamento, que son os seguintes: a área portuaria de Bouzas, o parque empresarial e terciario Porto do Molle en Nigrán, o parque tecnolóxico e loxístico en Valadares, o polígono de Balaídos e o polígono industrial da Granxa en Porriño. A actividade destes cinco parques supón o 33% do valor agregado bruto (VAB) da comarca de Vigo, xerando ao redor de 18.000 postos de traballo directos e outros 40.000 indirectos.

Figura 10: Vista da sede central do Consorcio da Zona Franca de Vigo en Bouzas.



Fonte: Google imaxes

Á marxe dos polígonos integrados na zona franca, en Vigo e noutros municipios da súa área de influencia atópanse instalados outros parques e polígonos industriais, como os de: Bagunda en Lavadores, Caramuxo en Navia, Carneiras en Matamá, Cocho en Moaña, Gándaras en Porriño, Miraflores en Sárdoma, Morrazo en Cangas do Morrazo, Pasaxe-Vincios en Gondomar, Rebullón e Veigadaña en Mos, San Isidro en Pontearreas, etc.

Unha das actividades máis importantes da economía viguesa é a industria automobilística, encabezada pola fábrica PSA de Vigo. A factoría emprega a máis de 6.500 traballadores e o 88% da súa produción está destinada á exportación fóra de España, representando ao redor do 30% das exportacións totais de Galicia ao estranxeiro. A planta conta nas súas instalacións de Balaídos con talleres de embutición, montaxe, pintura e soldadura.



Á marxe da propia factoría de PSA, en Vigo e noutros municipios próximos están instaladas máis de 90 compañías da industria auxiliar do automóbil. Todas estas industrias están agrupadas na Agrupación industrial de Empresas de Automoción de Galicia (CEAGA).



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 36 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

A actividade portuaria representa un dos maiores núcleos económicos do municipio, o porto de Vigo é o de maior volume mercantil de Galicia, abarcando o 50% da mercadoría exportada e importada por vía marítima da comunidade. A maioría do seu tráfico corresponde a mercadorías xerais, destacando no movemento de contedores, así como tamén en tráfico Ro-Ro de carga rodada, pedra natural e granito, madeira, conservas e produtos pesqueiros.

O porto abarca unha extensión de máis de 20 km e conta con máis de 9 km de peiraos de atracada, que



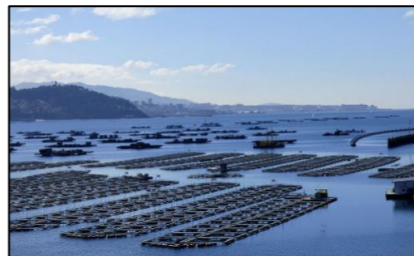
son: peiraos de Beiramar e Berbés, peirao deportivo, peirao de reparacións, peirao de transatlánticos e os peiraos do Arenal, comercial e transversal. Tamén dispón de dous terminais, a de Guixar en Teis destinada ao tráfico de contedores, e a de Bouzas destinada basicamente ao tráfico Ro-Ro de vehículos. Outra das principais actividades do porto é a pesca, xa que posúe a lonxa onde se descarga máis pescado fresco de Europa.

Estas actividades comerciais e económicas fan que moitas navieiras locais teñan como base o porto vigués. Mentres que outras navieiras foráneas que realizan parte da súa actividade no porto contan con sede ou oficinas na cidade.

A nivel turístico nos peiraos do porto é usual o embarque ou a escala de cruzeiros de pasaxeiros.

O sector pesqueiro xera en Vigo máis de 32.000 postos traballo directos e indirectos e unha cifra de negocio de máis de 1.000 millóns de euros anuais. No porto vigués están censados máis de 660 buques pesqueiros, o que supón que sexa un dos principais portos comercializadores de peixe fresco para consumo humano do mundo, con ao redor de 800.000 toneladas ao ano.

Outro referente do sector pesqueiro local é a cría de bivalvos propios das rías galegas (mexillóns e zamburiñas) en polígonos de bateas que se atopan distribuídos pola ría. No municipio e noutras poboacións próximas tamén se atopan instaladas empresas dedicadas ao procesado de produtos do mar en conserva.



En Vigo é habitual a celebración de congresos e feiras mercantís relacionadas coa pesca industrial, como a Conferencia Mundial do Atún, Conxemar, ou a World Fishing Exhibition.

En diversos puntos da ría de Vigo atópanse instalados máis de 10 estaleiros e peiraos secos dedicados á construción e reparación naval, 117 situados na súa maioría en Bouzas, Coia, Meira e Teis. A maioría están especializadas na construción ou reparación de buques de gran tonelaxe en aceiro.



No municipio e na súa comarca están establecidas empresas da industria auxiliar naval, moitas delas creadas a partir da reconversión industrial dos anos 80. Ademais, en Bouzas atópase situado o peirao de reparacións navais, que dispón dunha superficie de 200.000 m² destinados á reparación de buques a flote.

En Vigo a parte de estar instaladas empresas dedicadas á construción naval, tamén existen outras industrias do sector metalúrxico especializadas na construción de estruturas metálicas, por exemplo: depósitos, estruturas para pontes, naves industriais, plantas solares, tanques de auga, torres eólicas, etc.

En Vigo e noutros concellos da súa comarca atópanse instalados cinco centros e institucións dedicados ao progreso tecnolóxico (I+D+i), neles realízase o desenvolvemento e investigación de novos proxectos tecnolóxicos e científicos. Estes centros esporadicamente adoitan contar coa colaboración da universidade e da zona franca. No municipio tamén están situados centros de investigación mariña e oceanográfica, que son o Centro Oceanográfico de Vigo do IEO en Oia e o Instituto de Investigacións Mariñas (IIM) do CSIC en Bouzas.

Outras industrias manufactureiras importantes para a economía local son a extracción, transformación e exportación de granito procedente das canteiras de Porriño ou a industria química e farmacéutica, con factorías nos municipios de Mos e Porriño, algunhas delas pertencentes ao grupo empresarial PharmaMar-Zeltia. Así mesmo no municipio e noutras poboacións lindeiras atópanse presentes empresas doutros sectores industriais, tales como o aeronáutico, alimentación, editorial ou téxtil.



O municipio recibe un significativo número de visitantes durante todo o ano debido á súa gastronomía, festas e oferta cultural. Con todo é en época estival cando se incrementa a presenza de turistas que visitan Vigo, na súa maioría atraídos polas praias do municipio e polas Illas Cíes. Tamén é habitual a presenza de peregrinos en diversos lugares do termo municipal debido ao paso por Vigo do camiño de Santiago na súa ruta portuguesa pola costa.





2.2.5. SERVIZOS COMERCIAIS

Comercialmente Vigo atende a unha poboación de algo máis de 736.500 habitantes que inclúe o propio municipio, gran parte da provincia e algúns núcleos da provincia limítrofe de Ourense, así como tamén do norte de Portugal.

A principal zona comercial urbana de Vigo é rúa Príncipe e as súas adxacentes como Gran Vía, Rolda de Don Bosco, Urzáiz ou a Porta do Sol, que son rúas moi céntricas e concorridas, tanto por locais como por turistas. Outra área comercial urbana en crecemento durante estes últimos anos é a avenida de Madrid por ser a principal arteria de acceso a Vigo.



Actualmente no termo municipal de Vigo atópanse emprazadas 12 superficies e áreas comerciais de diferentes características, como grandes almacéns, hipermercados, ou centros e parques comerciais.

En Vigo atópanse situados diversos mercados e prazas de abastos de barrio, en concreto 8, sendo este os mercados municipais do Berbés, Bouzas, Cabral, Calvario, Teis, Progreso, Travesas e As Travesas.

No termo municipal de Vigo están emprazados variados hoteis e hostais, ofrecendo entre ambos os unha oferta hostaleira de máis de 4.700 prazas.

2.2.6. SERVIZOS SOCIAIS



A sanidade pública en Vigo está xestionada por competencias autonómicas mediante o Servizo Galego de Saúde da Xunta de Galicia, coñecido como SERGAS. O municipio dentro do mapa sanitario de Galicia pertence ao Complexo Hospitalario Universitario de Vigo (CHUVI), no que están integrados o Hospital Meixoeiro, o Hospital Nicolás Pena e o Hospital Álvaro Cunqueiro. A apertura deste último significou a centralización nesta infraestrutura dos servizos sanitarios que anteriormente prestaban o Hospital Xeral de Vigo, o Hospital do Rebullón e o Policlínico Cíes, entre outros centros sanitarios.

O concello de Vigo dispón dunha área de política social para prestar a axuda e o asesoramento necesario que poidan necesitar os colectivos e persoas máis desfavorecidas e necesitadas. Para iso o

departamento de política social do consistorio dispón de 5 Centros Municipais de Servizos Sociais (CMSS).

A educación en Vigo depende da Consellería de Cultura, Educación e Ordenación Universitaria da Xunta de Galicia, quen ostenta as competencias a nivel autonómico sobre a materia.

No que respecta á educación pública, Vigo conta con 105 centros dedicados á educación infantil e primaria, dos que 64 son públicos e 41 concertados. 57 centros de educación secundaria e bacharelato, dos que 17 son públicos e 40 concertados. 10 centros de formación profesional, dos que 7 son públicos e 3 concertados. E finalmente, destinados á educación universitaria, o municipio conta coa Universidade de Vigo e a sede da Universidade Nacional de Educación a Distancia.

En canto a outros ensinos destacan 5 centros de educación de adultos, 14 centros de educación especial, 1 centro de profesores, o conservatorio profesional de música, o conservatorio superior de música, a Escola Municipal de Artes e Oficios de Vigo (EMAO), a Escola Oficial de Idiomas (EOI) e o seminario diocesano.

A Universidade de Vigo dispón de dous campus no municipio, o campus de Lagoas-Marcosende en Zamáns e o campus de Vigo centro. Así mesmo estes dous campus contan con outros centros adscritos, como a escola universitaria de maxisterio María Sedes Sapientiae e as escolas universitarias de enfermería dos hospitais Meixoeiro e Povisa.



No campus de Lagoas-Marcosende é onde se concentran case todas as facultades de Vigo (172). No campus de Vigo centro están emprazadas as escolas universitarias de estudos empresariais e enxeñería industrial, ambas na rúa Conde de Torrecedeira e a estación de ciencias mariñas de Toralla (ECIMAT) na illa de Toralla.

Na cidade tamén se atopa unha aula universitaria da UNED, as súas dependencias están localizadas no Auditorio e Palacio de Congresos Mar de Vigo.

As administracións encargadas da seguridade cidadá en Vigo son tres: dun lado está o concello, do cal dependen o corpo de bombeiros municipal e a policía local; do Ministerio do Interior dependen a garda civil, a policía nacional e a policía autonómica, aínda que na xestión deste corpo de policía tamén intervén, en parte, a Xunta de Galicia; e finalmente está o Ministerio de Fomento do cal depende a policía portuaria, encargándose o porto da xestión deste corpo policial.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 38 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

2.2.7. PATRIMONIO CULTURAL

Ao longo das avenidas, rúas e prazas do municipio, pódese apreciar o carácter cosmopolita e marítimo de Vigo. No centro da cidade olívica leváronse a cabo diversas actuacións urbanísticas, como a humanización e peonalización de vías públicas, a construción de carrís bici, ou a recuperación de edificios históricos. Unha gran parte destes proxectos tiveron lugar no seu núcleo histórico coñecido como Zona vella, declarado Ben de Interese Cultural (BIC) como Conxunto Histórico Artístico por parte da Xunta de Galicia. Este patrimonio urbanístico vese complementado coa existencia de edificacións de diferentes épocas, tales como



ruínas romanas, murallas e igrexas medievais, ata unha gran variedade de edificios monumentais, desde os característicos edificios do modernismo vigués, pasando polos representativos das correntes arquitectónicas máis actuais

Tamén é posible identificar as pegadas dos fitos e ocupacións dos poboadores do pasado: mámoas e petróglifos, testemuñas da Idade de Bronce; pegadas da dominación romana (finca Mirambel na Illa de Toralla), etc. Todos estes elementos gozan da protección dispensada pola normativa autonómica de patrimonio cultural e estatal de patrimonio histórico que se proxecta sobre cruceiros, escudos e pedras heráldicas, hórreose canastros, fortalezas e castelos (fortaleza do Castro e San Sebastián), covas, abrigos e lugares con representación de arte rupestre (devesa do Fragoselo, petróglifo de Gondosende ou petróglifo do Outeiro do Castro) e outras pezas da cidade como os soportais da praza da Constitución, o pazo de Castrelos e os seus xardíns ou a rúa Real que teñen unha significada relevancia e substantividade cultural como a traza do Camiño Portugués pola costa (aínda sen delimitación oficialmente aprobada) que descorre polo municipio de Vigo.

Igualmente, forman parte da riqueza cultural inmaterial da cidade tanto a súa toponimia (importante polo seu número, variedade e orixe) como as súas manifestacións populares ligadas á historia, ás tradicións e á forma de vivir das súas xentes e que móstranse principalmente nas feiras, romarías e festividades que se suceden ao longo do ano.



2.2.8. ESPAZOS NATURAIS

Ao longo do termo municipal de Vigo están situadas 47 calas e praias, entre elas atópanse areas con ondas para a práctica de deportes náuticos, calas salvaxes, praias familiares, praias nudistas e praias urbanas. Algunhas destas calas e praias dispoñen de diversos equipamentos ou servizos para os seus usuarios e usuarias, tales como áreas deportivas, duchas, lavapés, megafonía, paseo marítimo, posto de vixilancia e salvamento da Cruz Vermella, zonas adaptadas para persoas mobilidade reducida, etc.



O municipio de Vigo conta con outras 9 praias emprazadas no arquipélago das Illas Cíes, que pertence ao Parque Nacional das Illas Atlánticas de Galicia.

Vigo dispón de máis dunha decena de xardíns públicos e parques urbanos distribuídos por todo o municipio, tendo unha media aproximada de 4,5 m² de espazo verde por habitante. Os máis coñecidos e concorridos destes parques e xardíns son os seguintes: xardín botánico Fundación Sales, xardíns de Elduayen, monte da Guía, monte do Castro, parque da Bouza, parque de Camilo José Cela, parque de Castrelos, parque da Alameda e parque da Riouxa.



O termo municipal de Vigo conta con 12 parques forestais situados nos outeiros que circundan o centro urbano, abarcando unha superficie total de 705.460 m². Da conservación e mantemento de cada un destes recintos encárgase a comunidade de montes correspondente. Dispoñen de diversas dotacións para os seus usuarios e usuarias, tales como grelladas, bares, circuítos de running, fontes, mesas, miradoiros, parques infantís, zonas de acampada, zonas de pícnic, etc.

Vigo conta ademais cun parque zoolóxico de 55.646 m² de extensión chamado Parque Natural das Ciencias - Vigozoo, atópase situado no monte da Madroa, na parroquia de Teis.

En Vigo existe unha ruta homologada de sendeirismo chamada GR-53 (sendeiro panorámico de Vigo), que comunica entre si a 11 dos 12 parques forestais localizados en diversos puntos do termo municipal.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 39 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

2.2.9. PARROQUIAS DE VIGO

A continuación, faise unha descrición das parroquias de Vigo, as cales son 18 mais a entidade singular das Illas Cíes como se mencionou anteriormente.

- ALCABRE (SANTA BAIA)

Alcabre é unha das parroquias de menor extensión, nela residen segundo os datos 4.241 habitantes (INE 2019) Esténdese sobre un desgastado outeiro, que abrangue as praias de Fontoura, Carril, Santabaia, Cocho, Mourisca, Fontes, Tombo de Gato, Espedrigada, Cocho das Dornas e Laxón de Samil.

Figura 11: Localización de Alcabre no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

As pegadas de habitantes na zona remóntanse ao período mesolítico (6.500 - 4.500 anos a.c.), na contorna do Monte das Cruces no que se atoparon pezas líticas. A zona acolleu tamén un poboado castrexo e posteriormente un asentamento romano do que se conservan tégulas, bases de columnas ou

muíños de man. Emporiso, a primeira referencia á parroquia de Alcabre data do 1469, co nomeamento de don Álvaro Mallo como párroco.

Alcabre alberga un interesante conxunto relixioso do século XVIII, formado pola igrexa, a casa reitoral e o cemiterio. A nova igrexa de Santa Baia foi rematada no ano 1999, próximo a ela o pazo de Sensat, edificado na década dos 40 do século pasado constitúe unha obra senlleira arquitectonicamente.



Doutra banda, entre Cocho e Mourisca, na Punta do Muíño, érguese o Museo do Mar, no que fora antigo matadoiro e ruínas dunha conserveira. A praia de Fontes, tristemente famosa polos asasinatos de veciños e veciñas despois do levantamento fascista do 1936, acolle hoxe un monólito de homenaxe ás vítimas.

Ademais, esta parroquia conta con numerosos servizos asociados ao uso estancial e cabe destacar a gran evolución urbana edificatoria acaecida nas últimas décadas.

- BEADE (SANTO ESTEVO)

A parroquia de Beade (Santo Estevo) comprende máis de 745 hectáreas suavemente inclinadas nunha das vertentes do Val do Fragoso, atravesadas polos ríos Xerxas, Mao, Babio e Quintián. A súa situación xeográfica convértea nunha verdadeira atalaia desde a que se divisa a cidade de Vigo e as Illas Cíes.

Aínda que presenta importantes ascensos cara ao sur nunca chegan a formarse ladeira inedificables. Este motivo provocou a forte presión edificatoria que experimentou, ademais da execución de tres actuacións viarias, a avenida Clara Campoamor, situada ao oeste acollendo parte do Parque Tecnolóxico e as instalacións do novo Hospital Álvaro Cunqueiro, instalacións que transformaron radicalmente a estrutura preexistente supoñendo a intrusión no sistema de núcleos. En segundo lugar e en sentido transversal a zona está atravesada ao sur pola VG-20, que supuxo o illamento dos núcleos de Quintián e Porto. Por último a nova autovía AG-57 que segregou a zona sur, que se corresponde fundamentalmente con terreos forestais asociados aos montes de man común parcialmente ocupados polo parque forestal e o Campus de Marcosende.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 40 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 12: Localización de Beade no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

- BEMBRIVE (SANTIAGO)

Parroquia singular ao conservar un rango administrativo propio cando se produce a súa anexión a Vigo. A Entidade Local Menor de Bembrive constituíuse en 1945, categoría tan só compartida con outras oito parroquias galegas. A Entidade está rexida por un alcalde pedáneo e catro vogais. A elección de alcalde celébrase ao mesmo tempo que as eleccións municipais pero de forma diferenciada: a elección de vogais é resultado dos votos obtidos polos partidos políticos no ámbito parroquial.

As vogalías están dedicadas a temas sobre os que a Entidade ten certa competencia: monte, relacións cidadás, urbanismo, obras e servizos. Basicamente, as súas funcións son a xestión do monte, 355 hectáreas, e estruturar unha rede de infraestruturas e servizos máis acorde coas necesidades da poboación.

As primeiras mencións á parroquia de Bembrive remóntanse ao ano 915 cando Ordoño II lle outorga ao bispo de Lugo, Recaredo, o poboado de terras de Benevivere, no coto de Turonio.

Respecto a o seu patrimonio artístico, son destacables a igrexa parroquial de Santiago de Bembrive, construída no século XII, e o cruceiro de O Cacheno, realizado no XVIII e motivo de lenda na zona. Doutra banda, dos 137 hórreos presentes na parroquia, a 85% conta máis de cen anos



A súa topografía é moi acusada. O territorio parroquial comprende as ladeiras que descenden desde os altos de As Pereiras e As Campás ao sur, A Pedra Aguada no Leste e o Calvario no norte. Os asentamentos agrúpanse ao longo dos vales do rego Eifonso.

Case a totalidade das entidades de poboación están inxeridas na trama urbana e a traza da AP-9 e AG-57 ao seu paso polo Sueste da parroquia configuran unha barreira física entre as zonas de poboación (ao norte) e as zonas forestais (ao sur).

Figura 13: Localización de Bembrive no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 41 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

- **CABRAL (SANTA MARIÑA)**

Cabral esténdese nunha superficie de 8,72 quilómetros cadrados algo montañosos que lindan co concello de Mos e Redondela. A primeira referencia á parroquia data de 1156, nunhas partidas establecidas entre o Cabildo da catedral e o bispado de Tui.

Respecto ao seu patrimonio etnográfico, sobresaen os preto dun centenar de hórreos inventariados, a maior parte deles con máis de cen anos de antigüidade, os lavadoiros e os petos de ánimas. A igrexa parroquial foi construída a mediados do século XVIII.



Cabral ten 6.581 veciños e veciñas, segundo o censo do INE 2019, que senten de preto a proximidade do aeroporto de Peinador. Nesta parroquia está situado tamén o recinto feiral de Cotogrande e diversas instalacións industriais como a fábrica do Grupo de Empresas Álvarez, que foi un dos motores do desenvolvemento económico de Vigo.

Figura 14: Localización de Cabral no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

Nesta parroquia atópanse varias zonas de esparcemento como o parque forestal da Becerreira, por exemplo.

A abrupta topografía con ladeiras de fortes pendentes provocou que a ocupación se concentrase no contorno dos viais de acceso, con pezas baleiras que amosan fortes desniveis. O ámbito aparece delimitado e cruzado polo treito mais sinuoso da estrada N-120/A-55.

O territorio desta zona estivo sometido a unha presión edificatoria importante nas últimas décadas, polo que presenta unha alta ocupación por vivendas unifamiliares en parcela illada, sobre todo naquelas zonas máis accesibles ou de topografía mais suave.

- **CANDEÁN (SAN CRISTOVO)**

Inicialmente pertencía ao antigo concello de Lavadores. En Candean viven 4.639 habitantes, segundo os datos do INE 2019. A parroquia está presidida por dúas cimas, as dos montes da Madroa e de O Vixiador, desde os que se pode ver unha ampla perspectiva da ría de Vigo. A parroquia conserva pegadas de asentamentos prehistóricos como petróglifos e dolmens. Tamén existen restos dunha vella construción medieval defensiva denominada polos veciños e veciñas Da Torre.



Nas saias da Madroa, ademais dun monumental dolmen coñecido por Casa dos Mouros, atópase o zoolóxico de Vigo, transformado hoxe nun parque de estudo e recuperación de especies autóctonas; e as instalacións deportivas auxiliares do Real Club Celta.

Trátase dunha zona que se configura no contorno da avenida do Aeroporto que a estrutura de este a oeste, caracterizada polas fortes diferencias altimétricas que xeran pendentes moi significativas nalgúns ámbitos. A traza da AP-9 discorre tamén por esta parroquia, creando un efecto barreira, porén, posúe un treito en túnel ao oeste que minimiza o impacto e este efecto.

Esta zona caracterízase pola ocupación en base a vivenda unifamiliar sobre parcela illada, fundamentalmente debido ás condicións topográficas dos terreos, escasos exemplos de edificacións residenciais en altura, xeralmente vinculados á traza da avenida do Aeroporto de certa antigüidade.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 42 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 15: Localización de Candeán no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

- CASTRELOS (SANTA MARÍA)

A parroquia ten a súa orixe na propiedade particular do marqués de Valadares que adquiriu as terras para expansión dos seus dominios e dalas en arrendamento a colonos que, aos poucos, fóronse independizando. Durante moito tempo o granito destas terras constituíu a súa principal fonte de riqueza, sendo moi coñecidas as canteiras de Serra e Porto Loureiro. En Castrelos viven 7.987 veciños e veciñas, segundo o censo do INE 2019.

O parque urbano máis grande de Vigo está nesta parroquia, cunha extensión de 22.000 metros cadrados. Nel localízase o pazo Quiñones de León, reconvertido en museo municipal, rodeado duns xardíns de gran beleza que limitan co río Lagares. No mesmo parque sitúase tamén un auditorio ao aire libre, aproveitando a pendente natural do terreo, que se utiliza para a celebración de concertos e festivais no verán.



A mestura de usos residenciais e de actividade é moi subliñable neste ámbito posto que aparte dos usos residenciais de diversas tipoloxías presenta ámbitos de usos de actividade, como por exemplo o Centro Comercial Gran Vía.

Figura 16: Localización de Castrelos no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

- ILLAS CÍES

As Illas Cíes constitúen un dos maiores atractivos turísticos do sur de Galicia e forman parte do Parque Nacional das Illas Atlánticas. O arquipélago, situado na boca da ría de Vigo, está formado por tres illas principais: Monteagudo, Monte Faro e San Martiño, xunto a pequenos illotes como Agoeiro, Penela dos Viños, Grabelos e Ruzo.

En total, as Illas Cíes suman unha superficie de 3.091 hectáreas, das cales 433 son terrestres e 2.658 son



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 43 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

mariñas. Distan aproximadamente 14,5 km da cidade de Vigo e teñen unha lonxitude de 7,1 km, abarcando unha anchura de 2 km.

As illas de Monteagudo e do Faro atópanse unidas por unha importante barreira areosa que conforma o sistema praia- lagoa de Rodas, de 1.200 metros de lonxitude.

Ademais das praias o outro gran atractivo de Cíes, que dispoñen de microclima, son os seus cantís e os denominados nenos de abellas e as cacholas, cavidades redondeadas producidas na superficie das rocas que acaban fusionándose dando lugar a furacos maiores como os de A Campá e o de O Alto do Príncipe. Un proceso similar dá lugar ás pías, xurdidas en superficies horizontais, e ás furnas, das que hai 18 nas illas.

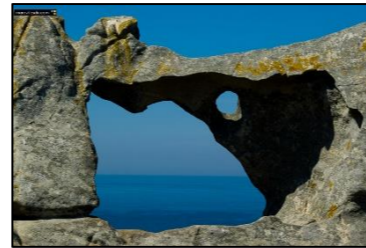


Figura 17: Localización das Illas Cíes no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

O primeiro asentamento humano do que se ten constancia é o poboado castrexo situado na ladeira do Monte Faro, datado nos inicios da Idade de Ferro. Os romanos tamén citaron e mesmo viviron nas Cíes, como reflicten as cerámicas, as tégulas e as referencias de Strabon, Plinio ou Ptolomeo. Na Idade Media

as illas recibiron a visita dos Normandos e no século XI aparecen as primeiras comunidades de eremitas beneditinos.

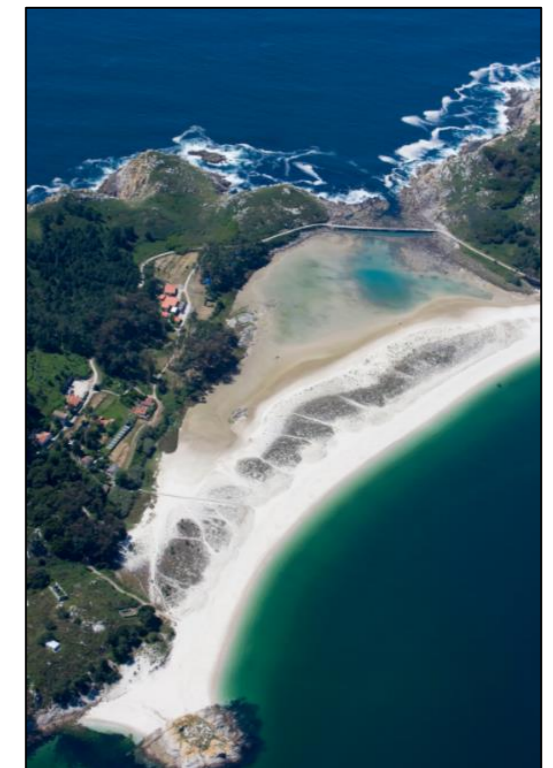
No XVI desembarcan nas Cíes o corsario inglés Drake e piratas berberiscos. As continuas invasións provocan o abandono das illas desde 1700 ata o século XIX, cando se constrúe o primeiro faro. Na segunda década do século XX as Cíes foron sede dunha factoría baleeira norueguesa. Actualmente, só os gardas forestais e un nativo permanecen nas illas durante todo o ano.

O arquipélago das Illas Cíes, destaca pola súa gran riqueza e alto valor natural, ecolóxico e ambiental, presentando unha extraordinaria biodiversidade, con ampla variedade de ecosistemas, entre os que destacan cantís, praias e sistemas dunares, matogueiras e a gran riqueza de hábitats mariños que albergan os seus fondos (de roca, de area, de cuncha, etc.).



Á súa vez, todas estas características dotan ao arquipélago dunha extraordinaria beleza paisaxística polo que resulta un lugar moi atractivo para o desenvolvemento de actividades de turismo e lecer. Con todo, prima a responsabilidade de protexer este espazo natural, representativo de procesos biolóxicos e ecolóxicos e de tal excepcional valor ambiental. É por iso crucial atopar un punto de encontro, de equilibrio, entre o uso responsable dos espazos naturais e o seu grao de conservación.

Neste contexto de poñer en valor este ben natural, así como de promover e asegurar o seu estado de conservación ambiental, é que se articula a **Candidatura das Illas Cíes Patrimonio Mundial UNESCO**, promovida polo Concello de Vigo. A candidatura trabállase desde un dobre enfoque: por unha banda, como unha oportunidade para a difusión dos valores ambientais e patrimoniais da contorna e, por outra banda, como ferramenta que permita potenciar e mellorar o deseño e aplicación de instrumentos de xestión para a protección e conservación dos recursos, de gran valor e riqueza ambiental e biolóxica.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 44 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

- **COMESAÑA (SANTO ANDRÉ)**

O río Lagares atravesa esta parroquia que se estende na ladeira sueste do Val do Fragoso. Comesaña (Santo André) ten, segundo o censo do INE 2019, 6.513 habitantes e acolle unha das principais zonas industriais de Vigo, aproveitando as dúas marxes do río.

Figura 18: Localización de Comesaña no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

Respecto ao patrimonio etnográfico, sobresaen as construcións relacionadas coa auga; fontes, lavadoiros e muíños. Outro conxunto de interese é o constituído pola igrexa parroquial, a casa reitoral e o palco do campo da festa. Ademais, catalogáronse tres cruceiros: o Cristo do Pazo, o do templo parroquial e o Cristo do Outeiro; un dos máis antigos conservados en Galicia.



A boa posición de toda a parroquia en relación á cidade e a costa fixo que no resto do territorio xurdiran numerosas actuacións, tanto de estudos de detalle previstos como de ocupación de parcelario vacante

nos asentamentos de orixe, o que supuxo un importante crecemento dende o punto de vista residencial e demográfico.

- **CORUXO (SAN SALVADOR)**

É unha das parroquias costeiras de Vigo, con algo máis de novecentas hectáreas de superficie e 5.289 habitantes, segundo os datos de poboación do INE 2019.

Figura 19: Localización de Coruxo no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

Aquí atopáronse algúns dos achados máis antigos do concello como os petróglifos localizados no sitio



de Fragoselo, ou en Casteñeirón; mostrando a importancia dos poboamentos da zona na Idade do Bronce. A cultura castrexa na parroquia pode ser reconstruída a través dos restos localizados en San Lourenzo e na illa de Toralla, onde tamén son evidentes a pegadas da romanización, do mesmo xeito que na leira Mirambell.



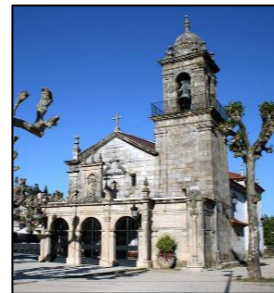
O rico pasado histórico da parroquia reflíctese tamén no folclore e lendas do lugar como as elaboradas en torno ao Penedo dá Moura, no monte de Pedra Longa, ou na Fonte Fría. A igrexa de San Salvador conserva tres vistosas ábsidas, vestixios románicos do templo, sección dun mosteiro beneditino desaparecido no século XIV.

Doutra banda, tamén cabe mencionar que esta parroquia contén as instalacións da EDAR de Lagares ao interior da Marisma da Carrasqueira.

- LAVADORES (SANTA CRISTINA)

Lavadores ten, segundo o censo do INE 2019, 17.522 veciños e veciñas, sendo unha das parroquias máis populosas. Tivo o rango de concello durante 104 anos, desde a desaparición administrativa do Reino de Galicia ata o ano 1941, cando Vigo anexionouno tras a guerra. Naquel tempo, a actividade sindical dos obreiros e mariñeiros de Lavadores fixo que a parroquia viguesa fose coñecida como "a pequena Rusia". Anteriormente, Lavadores converteuse nun dos núcleos do agrarismo, redactándose en 1912 o Manifesto de Agosto, encabezado polo frade Basilio Álvarez.

A actual igrexa parroquial de Santa Cristina, realizada no século XIX, ocupa o lugar dun antigo templo do XII, conservando deste tan só os canecillos do tellado. Encima da porta principal da igrexa gárdase nun nicho o Cristo do antigo cruceiro que deu nome ao barrio do Calvario. Xunto á igrexa atópase o pazo de Rivera Atienza, hoxe utilizado como escola-taller.



Esta parroquia estruturase como prolongación da cidade central sobre o eixe das rúas Ramón Nieto e avenida do Aeroporto (N-556) que a cruzan de oeste a leste e nordeste respectivamente. Así as tramas actuais son variadas e detéctanse nela áreas máis densas no contorno da Avenida Ramón Nieto, outras cun uso especializado vinculado coas actividades como as zonas de Gandarón, Gandariña ou Alcalde Lavadores ou Severino Cobas, preto do centro de Santa Cristina de Lavadores como prolongación dos centros de actividade situados na outra beira da avenida de Madrid, que perviven con outras zonas ocupadas con tipoloxías de baixa densidade e por último espazos máis baleiros.

O río Lagares atravesa esta zona en dirección leste suroeste para tras a avenida de Madrid discorrer pola zona contigua de Castrelos-Matamá-Sárdoma, integrado no Plan Especial de Protección do corredor natural do Río Lagares, aprobado definitivamente, que identificou zonas de interese asociadas ao río. Así é destacable neste treito a arboreda da zona de Savaxanes-Curros.

Figura 20: Localización de Lavadores no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

Como malla urbana preséntase a consolidación con naves industriais e almacéns apoiados na zona de influencia da avenida de Madrid como entrada da cidade e nos barrios de Gandarón e Gandariña, con baleiros nas zonas de Gandarón, A Bagunda e Naia.

Igualmente a fronte á avenida Ramón Nieto, presenta en xeral un nivel de urbanización e ocupación alto.

- MATAMÁ (SAN PEDRO)

A parroquia de San Pedro de Matamá esténdese ao longo de 4,67 quilómetros cadrados en suave pendente ata á beira do Lagares. A parroquia conta cun importante patrimonio arqueolóxico que mostra a existencia de asentamentos na zona xa na Idade do Bronce. Así, consérvanse varias estacións de arte rupestre como as do Monte Fabal, do barrio de Mo, de Gáspara, de As Tomadas ou de Os Sobreiros. Ademais, Matamá posúe dous dos vinte e catro poboados castrexos localizados en Vigo.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 46 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Con todo, non se pode falar dunha entidade parroquial ata o século XIV, pertencendo os primeiros libros parroquiais conservados ao ano 1632. A igrexa parroquial de San Pedro é de estilo neoclásico, construída a finais do século XVIII e dispón dun retablo que anteriormente pertencera á colexiata de Santa María.

Doutra banda, son numerosas as fontes e lavadoiros catalogados na zona, á parte dos muíños de auga dos barrios de Balsa e de As Carneiras. O cemiterio alberga o único cruceiro de Matamá, realizado en 1691.

Figura 21: Localización de Matamá no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

O número de habitantes rexistrado no censo do INE 2019 é de 3.716. O desenvolvemento demográfico da parroquia é inseparable do crecemento económico da década dos 60 do século pasado, en especial, da instalación da Factoría Citroën na zona.

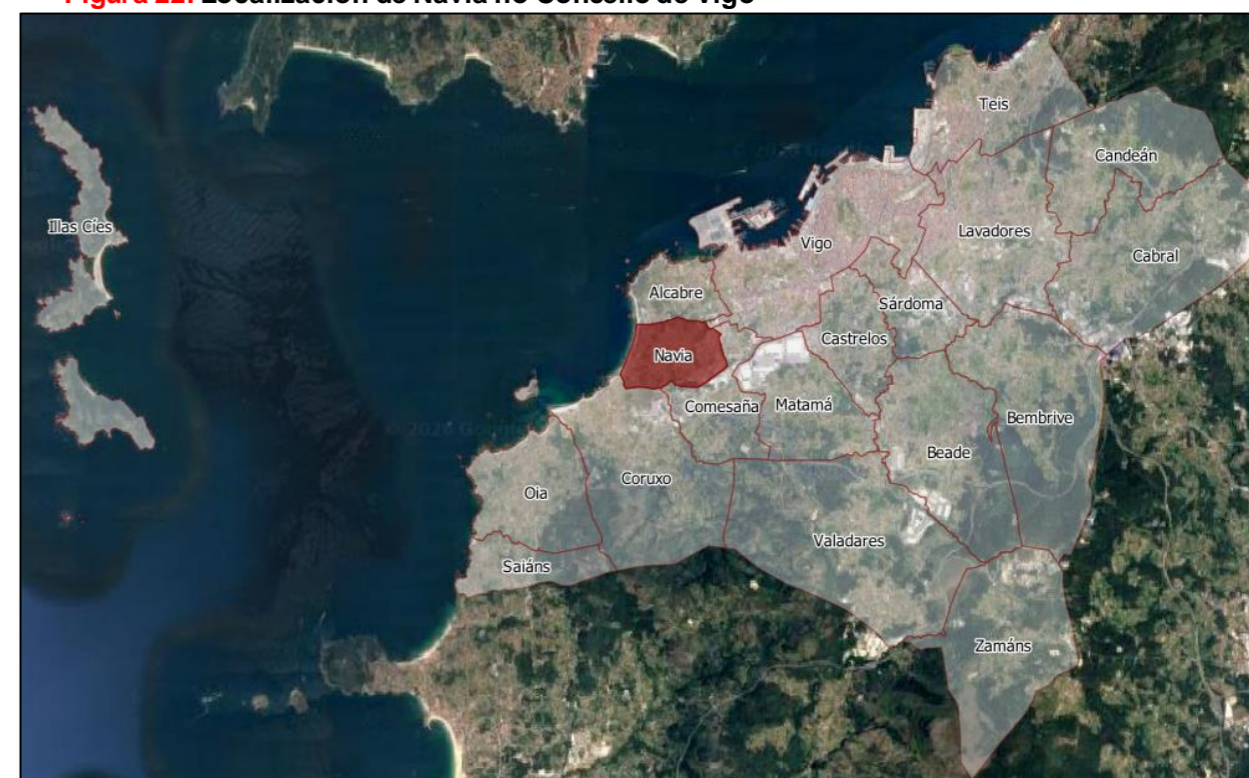
Situada ao sur da cidade continua, e caracterizada estruturalmente por ser unha área heteroxénea e carente dunha rede de comunicacións estruturada, xa que se articula sobre unha serie de asentamentos periurbanos e cunha base capilar de viarios de diferente sección, no que se mesturan asentamentos

residenciais, con variadas tipoloxías edificatorias, con outros de actividade espontáneos a carón dos eixes viarios principais ou con gran ocupación como Zona Franca.

- NAVIA (SAN PAIO)

É unha das parroquias con menor extensión do concello de Vigo, contando tan só con 2,45 quilómetros cadrados. Navia, ten, segundo o censo do INE 2019, 6.152 veciños e veciñas. Formou parte do Concello de Fragoso ata 1837, ano no que se integrou en Bouzas. No século XIX abundaban os bosques de carballos e castiñeiros, dos que hoxe apenas queda algún exemplar.

Figura 22: Localización de Navia no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

Respecto a o seu patrimonio etnográfico o máis relevante son o cruceiro da Devesa e os restos do



denominado Muíño do Vento, un dos escasos exemplos deste tipo de muíños no sur de Galicia. O desenvolvemento da parroquia a partir da década dos 60 do século pasado está estreitamente vinculada á praia de Samil, un amplo areal de 3 quilómetros de lonxitude, e á construción de segundas residencias, próximas á costa.



Nas marxes da VG-20, no leste e surlleste da parroquia existen varias edificacións en altura con zonas de estancia asociadas, e na fronte desta marxe, ao outro lado da VG-20, esténdese o Polígono de Balaídos, polo que este viario exerce unha limitación artificial entre os usos residenciais e industrias ou de actividades produtivas.

- OIA (SAN MIGUEL)

Parroquia costeira, cunha extensión de 7,2 quilómetros de orografía complicada que presenta grandes diferenzas entre o litoral e o interior. A creación da entidade parroquial remóntase á Idade Moderna, baixo o control do Cabildo de Tui. No século XVIII xorde na parroquia a Irmandade de Os Liñares, proba da importancia que adquiriu na zona o cultivo do liño e a artesanía derivada. En relación con esa actividade constrúese, séculos máis tarde, a capela de Os Liñares, lugar dunha popular romaría. Con todo, o desenvolvemento económico de Oia é inseparable da industria conserveira.



Figura 23: Localización de Oia no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

San Miguel de Oia alberga o importante xacemento arqueolóxico da leira Mirambell, correspondente a un momento tardío da romanización, entre os séculos III e o VI d. c.. Ademais na parroquia catalogáronse dous cruceiros, o do lugar denominado Cruceiro, de 1859, e o do atrio da igrexa. Respecto a o seu patrimonio etnográfico, en Oia existen 154 hórreos, a maior parte dos cales caracterízanse por estar dispostos sobre seis pés dereitos e, mesmo, ata oito.

Esta tamén é unha zona de importancia turística do municipio de Vigo (sobre todo no verán) xa que conta con varias praias como a de Canido que ten bandeira azul. Tamén é de mención a Isla de Toralla, que é unha illa privada entre a praia de Canido e a praia do Vao. A pesca é unha das actividades máis desenvolvidas na zona.

- SAIÁNS (SAN XURXO)

Saiáns é unha pequena parroquia, 1,82 quilómetros cadrados no extremo occidental do concello, no límite con Nigrán. Ten, segundo o censo do INE 2019, 1.116 habitantes, sendo unha das parroquias máis rurais de Vigo, especialmente na súa zona interior.

Figura 24: Localización de Saiáns no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 48 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

No monte de As Medoñas localízase un castro, mentres que no castro de Estea, próximo á estrada a Baiona, atopouse un xacemento rico en machadas da Idade do Bronce. Respecto a o seu patrimonio etnográfico, destacan as ruínas dun conxunto tradicional de vivenda, con estruturas pegadas, o gran número de muíños e a fonte do barrio de Fontán. A igrexa de San Xurxo foi construída na segunda década do século XX.



A preocupación medioambiental caracteriza á parroquia, que foi a primeira en dispoñer dun parque forestal, modelo do resto dos que conforman o cinto verde de Vigo.

- SÁRDOMA (SAN PEDRO)

A parroquia de Sárdoma comprende unha extensión de 1,3 quilómetros cadrados que constitúen unha chaira, atravesada polo río Lagares. Segundo o censo do INE 2019 a parroquia conta con 2.389 habitantes en asentamentos dispersos ao longo dos seus doce barrios. Actualmente, segue mantendo o seu carácter rural, a pesar da desordenada instalación de industrias, pervivindo os cultivos de millo, árbores froiteiras e a produción de viño.

As primeiras referencias a Sárdoma datan de 1208; sendo xa no século XVI una das seis parroquias existentes na comarca, aínda que baixo o dominio do bispado de Tui. O control señorial da zona, herdanza do feudalismo, faise evidente a través dos pazos da Raposeira, de 1625; o de San Roque, de 1688; e a denominada Casa Grande de Aires, do XVIII. Respecto ao seu patrimonio arqueolóxico sobresae a ponte medieval, aínda en uso, dos séculos XII-XIII. O conxunto da igrexa parroquial, atrio, cemiterio e casa reitoral, do XVIII, presenta unha interesante torre campanario pegada á fachada.



Doutra banda, en Sárdoma catalogáronse dous cruceiros, un no atrio da igrexa e outro, o da Laxe, ao que os veciños e veciñas lle atribúen algunhas curacións.

Esta parroquia sitúase ao sur da cidade continua, e caracterízase por ser unha área heteroxénea e carente dunha rede de comunicacións estruturada, xa que se articula sobre unha serie de asentamentos periurbanos e cunha base capilar de viarios de diferente sección, no que se mesturan asentamentos residenciais, con variadas tipoloxías edificatorias, con outros de actividade espontáneos a carón dos eixes viarios principais ou con gran ocupación.

Figura 25: Localización de Sárdoma no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

- TEIS (SAN SALVADOR)

Parroquia costeira, comprende 5,80 quilómetros cadrados localizados na ladeira do monte da Madroa. Por mor da industrialización do século XIX, a zona está completamente integrada xa no centro urbano, mantendo tan só as zonas verdes da Madroa, o alto da Guía e o parque da Riouxa. En Teis localizáronse achados do Neolítico e restos da cultura castrexa.

As primeiras referencias á parroquia remóntanse ao ano 1145. No século XVI sofre as invasións dos barcos do corsario inglés Drake, á vez que comezan a implantarse en Teis explotacións pesqueiras, que posteriormente crecerán ao incorporarse os industriais cataláns da salgadura. No XIX, o areal de Guixar alberga fábricas conserveiras e pequenos estaleiros.



A parroquia está conformada por un agregado continuo no contorno dos eixes viarios da avenida de Galicia e avenida de Ángel Lema e Marina (N-552). Ademais está atravesada polo treito da AP-9 de acceso ao centro da cidade e ao porto, e pola liña férrea que desde Pontevedra enlaza co Porto-Guixar,



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 49 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

cun último treito en túnel. Polo tanto trátase dunha zona con abundantes barreiras infraestruturais paralelas á costa que dificultan a conexión transversais, desde a zona portuaria que se foi consolidando nos últimos anos ata a ocupación da fronte por unha sucesión de naves e almacéns situados desordenadamente contiguos á costa, dentro e fora da zona de servizo portuario, á que se accede en túnel baixo a liña ferroviaria Redondela-Guixar. A avenida de Galicia tamén constitúe unha barreira profusamente ocupada por ambas marxes. Só destacan algunhas aperturas cara ao mar na Riouxa. Máis ao leste discorre a traza da AP-9V de acceso a cidade central desde o desdobre no enlace das Torres de Padín. Outra barreira é a avenida Angel de Lema e Marina, treito urbano da N-552. A topografía é complicada entre as distintas barreiras que se apoian en cotas diferentes, co que as comunicacións transversais limitáanse a algunhas pontes e túneles.

Figura 26: Localización de Teis no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

- VALADARES (SANTO ANDRÉ)

Valadares é unha extensa parroquia, cunha superficie de 12,92 quilómetros cadrados de relevo accidentado cos montes Alba e Galiñeiro, como fronteira entre o Val do Fragoso e o de Miñor. A localización da poboación nas ladeiras e a existencia de importantes masas forestais nas pendentes máis pronunciadas caracteriza á zona. Valadares conta, segundo o censo do INE 2019, con 5.357 habitantes.



No último terzo do século XVII, obtivo o nomeamento de vila e cabeceira de marquesado, grazas ao favor do rei a Luís de Valadares Meira e Sarmiento. A casa de Valadares tivo a súa orixe no século XVIII, chegando a ser das máis poderosas no sur de Galicia. Aínda hoxe a capela do monte Alba mantén o escudo de armas da familia. Con todo, a constitución desta parroquia é máis tardía que a doutras, probablemente conformase ata entón o coto anexo a Vincios, baixo o control do bispo de Tui.

Figura 27: Localización de Valadares no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 50 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

O conxunto da igrexa parroquial, o cemiterio, atrio e campo da festa datan de finais do XVII, inicio do XVIII. Na parroquia catalogáronse 240 hórreos ou cabanas como lles chaman denomínanos os veciños e veciñas, dos que máis da metade superan os cen anos.

Esta zona experimentou unha forte transformación nas últimas décadas pola execución dos eixes supramunicipais que constitúen a autoestrada AG-57 que a cruza polo sueste, e fundamentalmente a VG-20 de acceso ao Porto de Vigo, a formación da avenida Clara Campoamor de acceso ao Campus, situada no val do Río Barxa, que permitiu a conexión ademais co Parque Tecnolóxico e a execución do novo Hospital Álvaro Cunqueiro. Como conector histórico norte-sur funciona a avenida de Castrelos-estrada de Valadares, que conecta Vigo con VINCIOS en Gondomar, a carón da cal se produciu a forte diseminación edificatoria, mesturándose a ocupación por vivendas unifamiliares en parcela illada con ocupacións terciario industriais, e con centros onde as plantas baixas se destinan a usos comerciais e de servizos, pola pervivencia do centro do antigo municipio do mesmo nome.

- VIGO

Vigo Centro: A Zona vella constitúe o primeiro núcleo da cidade, comprendendo os lugares tradicionais de O Barrio do Cura, Ferrería e O Berbés. Este último, segundo as crónicas, naceu como refuxio dos mariñeiros de Redondela que empregaban a súa dársena en caso de temporal. As primeiras referencias á rúa Poboadores datan de 1440 aludindo aos privilexios outorgados polo rei Juan II a todos os que habitasen a zona. En 1656 constrúense as murallas de San Sebastián que delimitarán a vila.

Na praza da Pedra celebrábanse sesións abertas do concello nos séculos XVII e XVIII. Con todo, os símbolos da contorna son a colexiata, de 1816, e a imaxe do Cristo dá Vitoria, unha talla realizada ao redor de 1680, venerada no interior do templo. Porén, O centro presenta vestixios de asentamentos anteriores. Así, en O Castro diversas campañas de escavacións arqueolóxicas puxeron ás descuberto construcións pertencentes a un período que vai desde o s. II-I a. C. ata o s. III d. C..

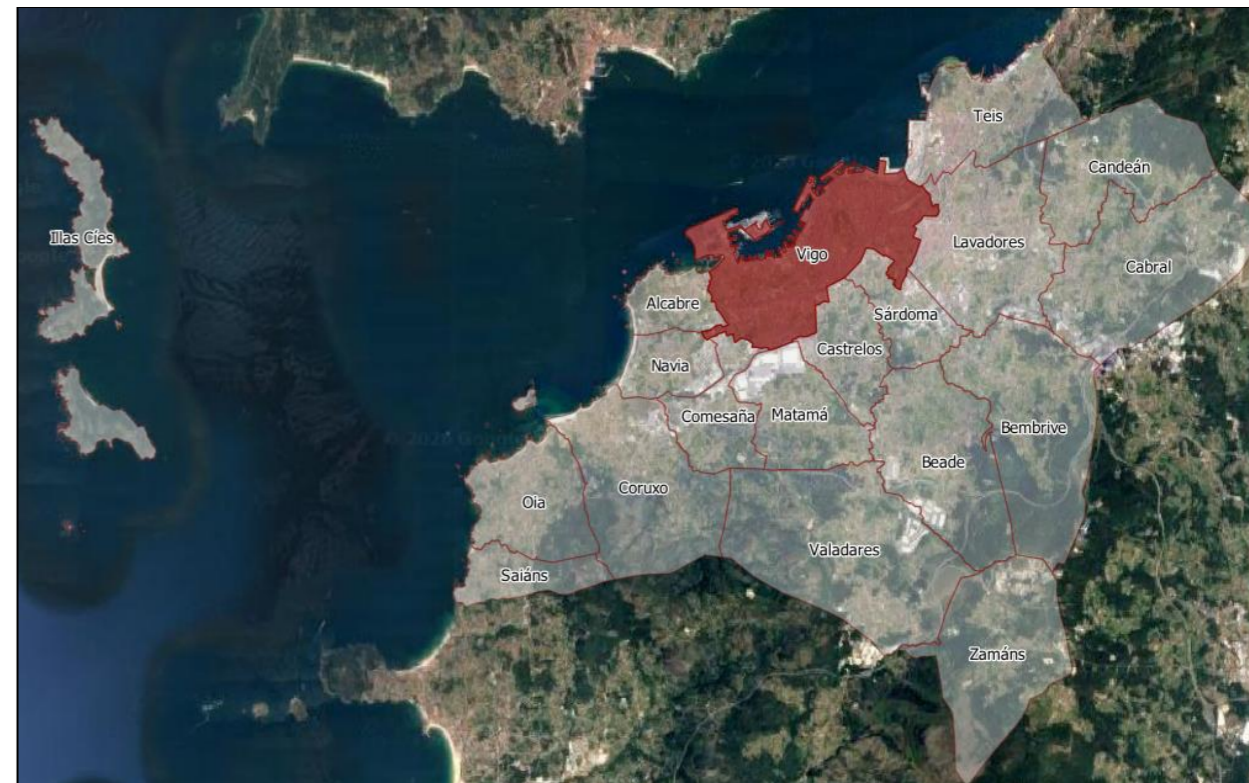
Doutra banda, na rúa Hospital, en pleno centro urbano, localizouse un importante xacemento romano no que noutro tempo fose patio dun antigo convento de monxas, baixo restos dos séculos XIX, XVII e medievais. A finais do XVIII e comezos do XIX, o crecemento económico da cidade fai que o centro urbano se vaia estendendo



extramuros. Desta maneira, xorden espazos como a Porta do Sol, rúa do Príncipe, Colón, García Barbón, etc.

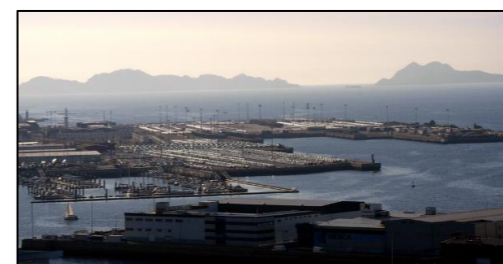
Territorialmente a condición mais subliñable é a presenza do Castro no centro da zona, o que xera fortes caídas nalgunha das vertentes, principalmente na norte o que caracterizou dun xeito especial a súa ocupación en plataformas definidas polas rúas que discorren de xeito paralelo en cotas descendentes.

Figura 28: Localización de Vigo no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

Bouzas: Bouzas comprende un territorio de preto de 12 quilómetros cadrados. Na Idade Media a parroquia era atravesada por unha vía, cuxo tramo entre a ponte de Comesaña ata saír por San Miguel de Oia, foi logo aproveitado para o trazado da estrada Vigo-Baiona. En tempos de Pedro I o Cruel, foi señor de Bouzas Soro Yáñez de Parada que perdeu as terras ao confiscalas o bastardo Enrique II, que llas entregou á Mitra e Bispado de Tui.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 51 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



No patrimonio arquitectónico sobresaen a igrexa parroquial, realizada sobre unha roca na segunda metade de século XVI e reedificada no XVII, o cruceiro vello de 1802, para algúns historiadores marca o lugar onde nacioun a vila; e numerosas casas nobres, que reflicten a puxanza de Bouzas no pasado.

Bouzas foi o corazón mariñeiro de Vigo. Xa en 1501 o bispo concédelle o dereito de ter alfolí, depósito de sal, e de carga e descarga de mercadorías. Onde noutro tempo estaban as pequenas casas da xente que vivía da pesca de baixura, agora levántanse os estaleiros industriais e o Centro Tecnolóxico do Mar, dedicado ás investigacións mariñas, ou o IES Audiovisual, que inseridos no Porto, colaboran na permeabilización funcional entre o barrio e o mar.

Coia: A área Coia - As Travesas ten máis de 30.000 habitantes. Trátase dun núcleo eminentemente urbano, próximo ao centro de Vigo, que creceu a partir da creación dun polígono de vivendas nun dos antigos barrios de Bouzas nos anos 60, coa conversión de chan rural en terreo edificable.

O Real Club Celta de Vigo disputou aquí os seus primeiros encontros, no antigo campo de fútbol.

As Travesas era considerada tradicionalmente un dos límites de Vigo, onde se atopaban as cocheiras dos tranvías. Na leira do Carmen tiña lugar un concurso de gando nos anos anteriores a 1936. En 1941 levantouse, na entón denominada praza de Travesas, hoxe praza de América, o Instituto de Ensino Medio, Santa Irene, grazas á doazón de Policarpo Sanz. O reloxo do belo edificio, obra do arquitecto Manuel de Cominges, é o que marca o inicio do novo ano, na festa popular da noite do 31 de decembro.



A súa principal característica é a heteroxeneidade das tramas que a compoñen, posto que se mesturan fronteas edificadas nos viais consolidados tras os que se sitúan, no interior dos cuarteiróns, áreas edificadas preexistentes e áreas baleiras non incluídas nos ámbitos de desenvolvemento. Nestas zonas interiores perviven estruturas de carácter rural, con vivendas unifamiliares illadas ou acaroadas e pequenas hortas de cultivo. O acceso prodúcese por estreitos viais algúns de titularidade privada. Destaca a presenza na zona sur das instalacións deportivas municipais de Balaídos.

Freixeiro: Antigamente, a zona estaba atravesada polos catro viarios principais que cruzaban a cidade a comezos do XX: Regueiro, Pozo Peiteado, Os Ánxeles e Seara. A realización da Gran Vía, que discorre a través de boa parte da antiga parroquia, supuxo o gran proxecto municipal de mediados do século pasado, reflectindo o vertixinoso crecemento económico e social deses anos.

Formando xa case parte do almacén de As Travesas podemos observar o magnífico Pazo da Pastora ou San Tomé do século XIV. Chamouse antigamente Torre de Busteu e foi o seu señor Pedro Álvarez de Soutomaior, coñecido por Pedro Madruga. Construción rectangular con dúas torres aos lados que, igual que o Pazo de Castrelos, non presenta a tradicional escaleira exterior.



Na confluencia da Gran Vía coa Praza de América prodúcese unha importante concentración de dotacións docentes e deportivas na escala da cidade.

Existen zonas baleiras e as edificacións apóianse sobre camiños existentes, algúns ramificados en fondo de saco dende os eixes principais.

San Paio: San Paio, ou Sampaio, ou San Paio de Fóra, esténdese pola estrada que vai ao aeroporto e sobe á Madroa. Xeograficamente, pecha polo norte o val do Lagares. Ata hai 25 anos pertencía a Lavadores. Así, a igrexa parroquial foi realizada no final da década dos 60 do século pasado.

Na zona predominan as vivendas unifamiliares, aínda que o que non se rexistra actividade agrícola, nin sequera como actividade económica complementaria. A maior parte da súa poboación procede doutros puntos de Galicia. A parroquia conserva un peto de ánimas do XIX, integrado nun conxunto de casas antigas e un par de lavadoiros.



San Xoán do Monte: Coñecida por San Xoán do Monte ou San Xoán Poulou, eminentemente urbana, de reducidas dimensións.

- ZAMÁNS (SAN MAMEDE)

Esta parroquia está deitada ao pé do Monte Galiñeiro, no punto xeográfico máis alto do Val do Frago, lindando cos concellos do Porriño, Gondomar e Mos. Zamáns é a parroquia menos habitada de Vigo; conta con 839 habitantes conforme ao censo do INE 2019. Dálle o seu nome o río que a cruza, e que encora nela.

Na Idade Media dependía do bispado de Tui. Posteriormente, foi anexo da parroquia de San Pedro de Cela ata que no 1786, o bispo Fernández-Angulo declarouna independente. A igrexa parroquial data do



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 52 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

1770 e nos libros parroquias testemúñase a morte dun veciño a mans dos franceses que no 1809 cruzaron a zona para socorrer as tropas napoleónicas cercadas en Vigo.

No seu patrimonio arqueolóxico, xunto ós hórreos, sobresaen as construcións relacionadas coa auga, fontes, lavadoiros e muíños como o de Maquíás. O encoro de Zamáns presenta un especial interese verbo da súa fauna e flora.

Figura 29: Localización de Zamáns no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

Presenta unha topografía moi acusada. Dende o alto das Campas ao norte e os Altos de O Galiñeiro, Fonte do Pobo e As Pedras ao sur, a morfoloxía defínese polas ladeiras en acusada pendente que descenden ata conformar o val central asociado ao rego de Amial, onde se concentran os asentamentos que conservan a súa estrutura territorial tradicional.

Destaca a presenza nas ladeiras do norte do conxunto do Campus Universitario de Lagoas-Marcosende, coma un satélite dos servizos urbanos e conectado coa cidade pola prolongación da Avenida Clara

Campoamor. Este conxunto dotacional, de moi grande extensión, non ten ningunha conexión formal, estrutural nin de servizo co territorio próximo.

A estrada PO-331 percorre a parroquia en dirección leste-oeste, e tanxencialmente, polo oeste, transcorre a autovía AG-57.

2.2.10. CLIMATOLOXÍA

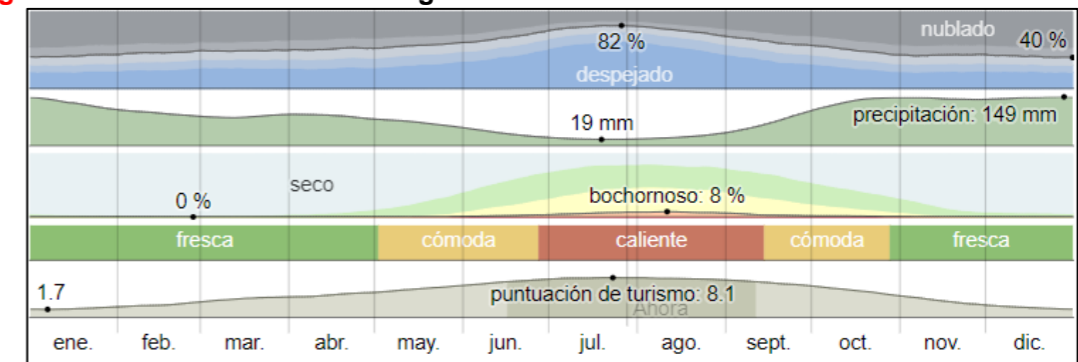
Unha vez que se falou máis en detalle de cada unha das parroquias, describiremos a climatoloxía do Concello de Vigo.

De acordo coa clasificación climática de Köppen, o clima de Vigo é de transición entre o clima oceánico mediterráneo (Csb) e o clima oceánico (Cfb), tendendo máis ao primeiro.

A Ría de Vigo é un dos puntos máis chuviosos de Galicia, con elevadas precipitacións e rexistros de case 2.000 mm anuais. Isto provoca que Vigo sexa a terceira cidade de Europa onde máis chove ao ano (medido en litros por metro cadrado), tras Trondheim (Noruega) e Santiago de Compostela.

En Vigo os veráns son quentes e maioritariamente despejados e os invernos son fríos, húmidos e parcialmente nubrados. Durante o transcurso do ano, a temperatura xeralmente varía de 7°C a 26°C e rara vez baixa a menos de 2°C ou sobre a máis de 32°C.

Figura 30: Resumo do clima de Vigo



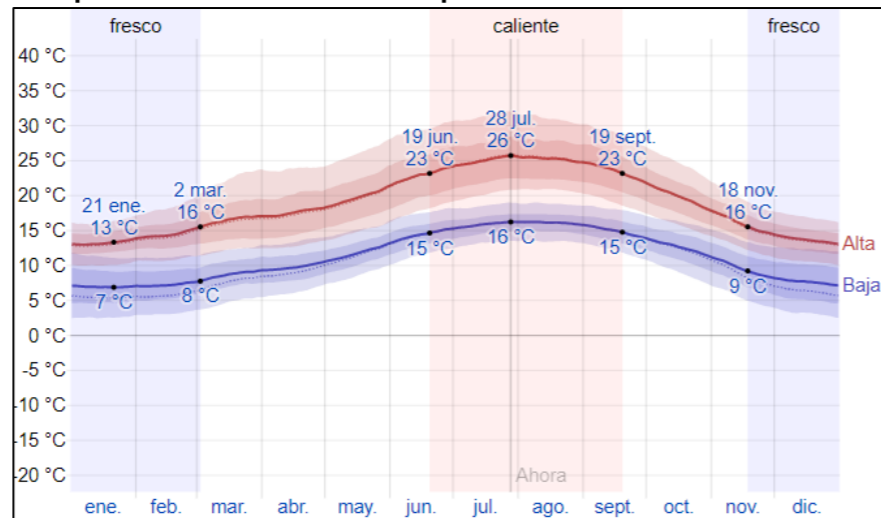
Fonte: Weather Spark

A temperatura media anual en Vigo é de 14,9°C, sendo xullo, cun promedio de 20°C o mes máis caloroso do ano. As temperaturas medias máis baixas do ano prodúcense en xaneiro, cando este valor está polos 7°C de media aproximadamente.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 53 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 31: Temperaturas máxima e mínima promedio

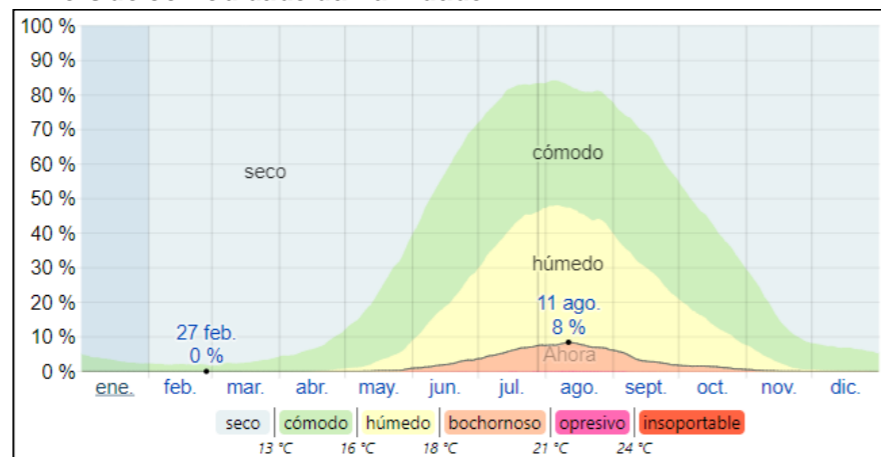


Fonte: Weather Spark

A precipitación media anual sitúase entre os 1.200-1.400 mm, sendo decembro e xaneiro os meses máis chuviosos, e xullo e agosto os máis secos.

O nivel de humidade percibido en Vigo, debido polo porcentaxe de tempo no cal o nivel de comodidade de humidade é bochornoso, opresivo e insoportable, non varía considerablemente durante o ano, e permanece en torno ao 4%. Os meses coa humidade relativa máis alta con xaneiro, novembro e decembro (84%). Por outra banda, os que presentan unha humidade relativa máis baixa son xuño, xullo e agosto (71%).

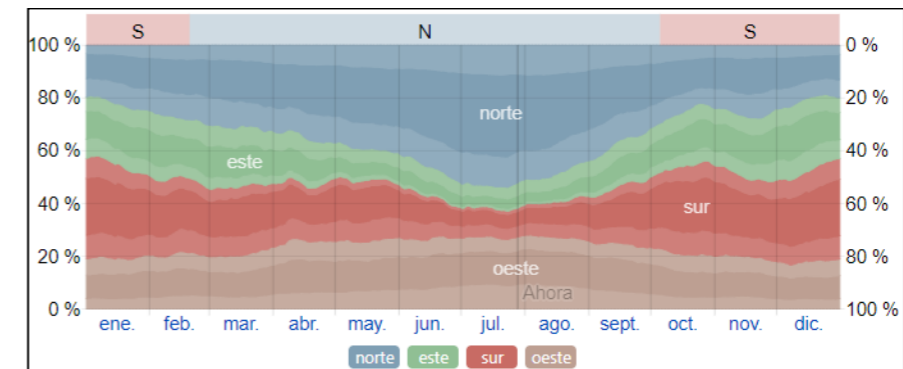
Figura 32: Niveis de comodidade da humidade.



Fonte: Weather Spark

O vento de certa localización, depende en gran medida da topografía local e de outros factores; e a velocidade instantánea e a dirección do vento varían máis amplamente que os promedios por hora. En Vigo, existen variacións leves no transcurso do ano. A parte máis ventosa do ano dura 6,5 meses con velocidades do vento de máis de 10,3 km/hora. Por outro lado, a dirección do vento predominante en Vigo é o norte con un 54% das veces, seguido de dirección sur un 38% das veces.

Figura 33: Dirección do vento.

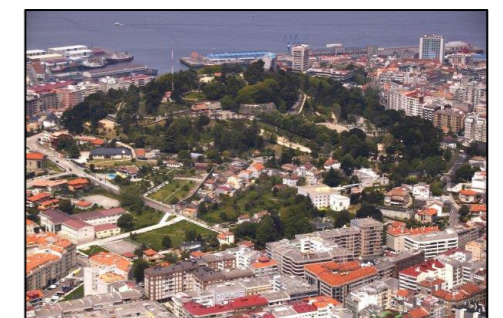


Fonte: Weather Spark

2.2.11. TOPOGRAFÍA

Máis da metade do territorio municipal desenvólvese no rango de altitude inferior aos 100 m, estando o sector litoral e a maioría do Val do Frago do emprazados por baixo dos 50 m de altitude sobre o nivel do mar.

As alturas máis destacadas no concello atópanse no sector meridional na Serra do Galiñeiro (703 m). A espiña interfluvial que deslinda os vales do Frago do e do Miñor acada altitudes que pasan por riba dos 500 m, nos montes Cepudo (526 m), Alba (524 m) e Pedra Cavalaria (501 m). Os montes de Coruxo, situados ao noroeste do Cepudo e o Alba, e separados polo estreito val de Fragoselo, están coroados por altos de menor altitude (Fragoselo, 451 m). No norte do termo, outras alturas a salientar que xeran, igualmente, fortes pendentes son os montes da Madroa e Vixiador, que teñen a súa altura máxima (448 m) xa no concello de Redondela.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 54 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

A variedade do relevo nas zonas da costa, do val e dos montes orixina uns rangos de pendentes moi diversos. Se nas zonas litorais predominan as chairas con pendentes inferiores ao 3 %, nas vertentes dos vales do Fragoso e na aba norte do interfluvio Candeán-O Castro, onde se sitúa a cidade central, orixínanse fortes pendentes (en torno ao 30 %), e cambios de cota localmente moi acusados que poden considerarse un trazo característico da cidade de Vigo.

A clase de pendente máis representada é a de 10-20 %, con máis de 3.800 hectáreas (36 %), que ocupan as partes baixas das ladeiras dos vales e en termos xerais nas medias ladeiras as pendentes son máis pronunciadas no rango do 20 ao 30 %. As maiores pendentes (superiores ao 50 %) representan menos do 1 % do territorio, localizándose nas partes altas das ladeiras.

Figura 34: Representación da pendente en porcentaxe ao longo do municipio



Fonte: Elaboración propia

A cidade de Vigo presenta unha topografía variada na que se suceden áreas deprimidas e sectores elevados, zonas case chas e outras en pendente, estando o seu centro nun monte, O Castro. Isto fai que moitas das rúas dos barrios centrais sexan pendentes moi pronunciadas. Todo este conxunto de situacións son froito da acción de procesos tectónicos e axentes erosivos que incidiron sobre

determinado tipo de materiais rochosos presentes na vertente da ría en que a cidade se atopa. Todo isto marca unhas diferenzas que determinan a división do territorio en tres sectores: a costa, o Val do Fragoso e as zonas altas do interior.

Costa: Un primeiro sector confórmao a costa, dividida nunha área litoral en contacto co mar e unha franxa de territorio, máis ou menos ampla, que penetra levemente cara o interior. O litoral viuse afectado pola erosión mariña xurdindo como consecuencia diso zonas de areal e zonas rochosas. Ademais, a acción mariña provoca os entrantes e saíntes da costa. Todo isto provoca que entre Saiáns e Teis existan vinte areais, dous tramos de costa sedimentaria, O Vao-Samil e Monduiña-Canido, e tres tramos de costa de erosión en A Guía, Alcabre e Oia-Saiáns. As marismas, formadas pola desembocadura do Lagares, son froito da sedimentación efectuada tanto polo mar coma polo río.

Dorsal entre a costa e o Val do Fragoso: Entre o litoral e o Val do Fragoso aparece un relevo secundario de grande importancia ao ser onde se emprazou a cidade consolidada. Trátase dunha pequena dorsal de dirección latitudinal que separa o Val do Fragoso desta marxe da ría.

Val do Fragoso: O Val do Fragoso, polo que pasan o río Lagares e afluentes, posúe relevos suaves e incluso algunhas zonas chas. Este val presenta unha clara disimetría. A vertente sur presenta unha topografía moito máis irregular e é onde se atopan os afluentes de maior importancia có Lagares, coma os ríos Eifonso ou Barxa. A vertente norte acada nalgúns zonas fortes pendentes ao chocaren coas ladeiras meridionais da aliñación O Castro-Candeán.

Val do Miñor: O Val Miñor está separado do Val do Fragoso polas estribacións da Serra do Galiñeiro cara o norte e o nordeste. O interfluvio que separa ambos os dous vales conta cunha elevada altitude relativa, dando lugar a fortes pendentes na súa vertente setentrional, mentres que na súa vertente meridional, a elevada altitude das terras do redor fai do val unha zona moi abrigada onde se dan características climáticas propias.

Zona montañosa: A zona montañosa ten un relevo accidentado, pois aparecen en ocasións fortes pendentes, sobre todo no sector sueste, que son zonas de fortes pendentes e contrastes topográficos.

As alturas máis salientables do concello son o monte Galiñeiro (situado en Gondomar, concello co que serve de linde), localizado no sector setentrional da serra do Galiñeiro e é a localización máis ao sur do termo municipal, e que é un monte de silueta inconfundible que se identifica desde moitos puntos da mancomunidade.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 55 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

O Monte Alba, de 524 m de altitude, e o Monte O Cepudo, de 526, son dúas elevacións xemelgas. Ao norte elévase un pequeno monte de 386 m e ao oeste e noroeste están os montes de Coruxo (Avilleira, Chan da Lagoa e outros), de menor altura e fortes pendentes.

Outras alturas a destacar que crean fortes pendentes no nordeste son A Madroa e o Monte Vixador, que ten a súa altura máxima no concello de Redondela

A topografía do municipio influirá neste documento, xa que o nacemento das edificacións orixinárase polas zonas máis baixas e pegadas a costa, estendéndose pouco a pouco cara as zonas máis accidentadas do terreo e do interior.

2.2.12. XEOLOXÍA

O recoñecemento da constitución xeolóxica do territorio é básica para a súa comprensión, xa que inflúe no seu desenvolvemento xeomorfolóxico e edafolóxico e, xunto coas peculiaridades climáticas, fundamenta o tecido paisaxístico.

Galicia atópase no Macizo Hespérico, con materiais paleozoicos e prepaleozoicos fundamentalmente, que son os materiais máis antigos na Península Ibérica. Durante a oroxenia herciniana sufriu unha forte acción tectónica que xerou o característico relevo de sucesión de bloques afundidos e levantados. Segundo a división en zonas establecido por Julivert et al. (1972).

Dende o punto de vista xeolóxico, Vigo atópase localizada, segundo a distribución de Ph. Mate (1968) dentro da Zona V Galicia Occidental e NW de Portugal, caracterizada por un mosaico de batolitos graníticos, no seu maior parte de idade hercínica, sobre os que quedan englobados restos dun serie xisto-areniscosa epi ou mesozonal, parcialmente asimilada e metamorfoseada polas intrusións graníticas de idade Precámbrico-Paleozoico indiferenciado.

Segundo as follas Nº 222 - Cíes, Nº 223 – Vigo, Nº 260 – Oia e Nº 261 – Tui do Mapa Xeolóxico de España, a escala 1:50.000 (IGME), a xeoloxía do Concello de Vigo presenta unha composición heteroxénea, diferenciándose na área continental do termo municipal dous ámbitos: o oriental, co dominio case absoluto de rochas metamórficas, e o occidental, coa presenza de rochas graníticas. As rochas máis abondosas son as metamórficas (gneis de diferentes tipos), seguidas das rochas graníticas. Ademais, hai unha destacada presenza de depósitos cuaternarios asociados ás dinámicas fluviais e litorais.

Pola súa parte, o Arquipélago das Illas Cíes está formado case que en toda a súa totalidade por rochas ígneas graníticas, aínda que tamén existen pequenos afloramentos de rochas metamórficas incluídas nos granitos, e depósitos sedimentarios cuaternarios.

As rochas metamórficas afloran en case que toda a zona oriental do termo, ocupando máis do 50%. Distínguense os seguintes tipos:

- Paragneis e micaxistos: Ambos os dous pertencen ao denominado Complexo Vigo – Pontevedra e caracterízanse por unha marcada xistosidade e tons escuros, gris - azulados, mouros ou pardos. Están compostos por cuarzo, plaxioclase, biotita e, nalgúns casos, moscovita. Os micaxistos teñen unha mineraloxía semellante, pero sen plaxioclase.
- Pizarras, xistos e paragneises: Materiais encadrados no Complexo Monteferro – O Rosal que afloran nunha estreita banda na costa máis occidental do termo.
- Gneises de biotita: Son rochas dun aspecto moi característico por teren unha textura lineal ou planolínica, debida á recristalización derivada do proceso metamórfico. Os seus minerais principais son: cuarzo, plaxioclase e biotita.
- Gneis de Riebeckita: Afloran nunha banda estreita e alongada dende A Guía ata o extremo sur do concello, na Serra do Galiñeiro.
- As rochas ígneas ocupan a práctica totalidade da área occidental do municipio de Vigo, agás a costa das parroquias de Oia e Saiáns, aflorando tamén no Arquipélago das Illas Cíes. No termo municipal aparecen dúas series: Serie alcalina e Serie calcoalcalina.
- Serie alcalina: Composta por granitos de dúas micas que adoitan ter cores claras, e presentan unha proporción equivalente de biotita e moscovita, carecen de minerais accesorios, e nas que a hornoblenda ou piroxeno está ausente.
- Serie calcoalcalina. Dominan nela os granitos de biotita e oligoclase (en ocasións con moscovita). Nestas rochas predominan os tons escuros debidos á presenza dos minerais accesorios e sobre todo pola presenza da biotita, moi abundante, ao contrario que a moscovita, practicamente inexistente.

Pola súa parte, as rochas filonianas sitúanse na área meridional do municipio, desenvolvéndose a favor das fracturas. Rochas, cunha escasa representación no termo, que están compostas por cuarzos abrancazados.

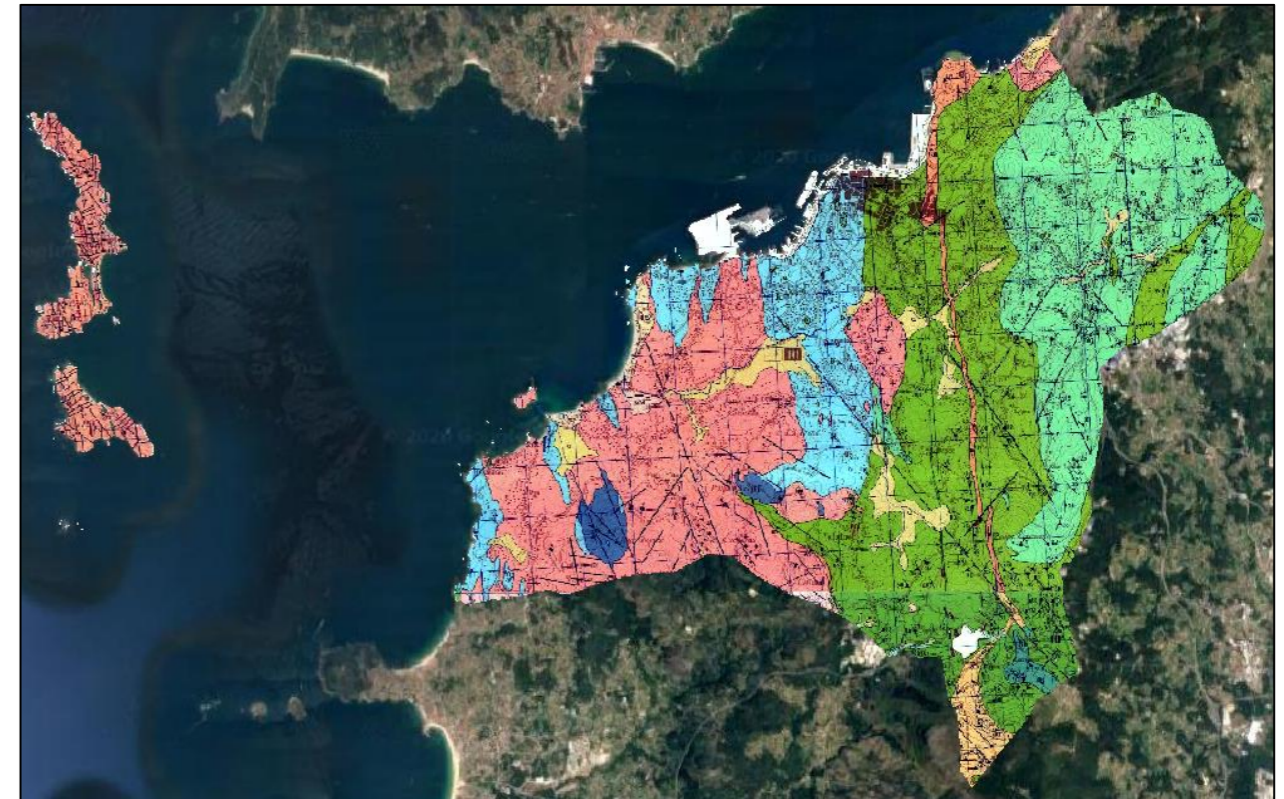


Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 56 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Nas zonas deprimidas do concello e no sector litoral, atópanse diversos depósitos cuaternarios, provocados pola acción dos axentes erosivos e a súa posterior sedimentación, entre os que destacan os seguintes:

- Rasa costeira: Afloramentos de escasa superficie presentes no contorno do Museo do Mar e na costa de Oia. Trátase de depósitos orixinados nunha terraza mariña, degradada pola acción conxunta da chuvia e o vento, que conserva só a súa morfoloxía achandada, elevada xunto á liña de costa.
- Dunas: Son depósitos da orixe eólica de espesuras variables de 1 a 5 metros que tapizan as zonas de traspraia da Enseada de Samil. Os cordóns de dunas foron moi reducidos en extensión e degradados polas sucesivas intervencións humanas, mantendo na actualidade sistemas de dunas ao norte de Samil, e nas traspraia da Foz, da Calzoa, da Fontaiña, do Baluarte e do Vao, estas últimas en proceso de restauración. Así mesmo, están presentes nas Illas Cíes nas praias de Melide e Freixeiros.
- Depósitos de praia: Son acumulacións areosas de orixe mariña que salpican todo o litoral vigués. É preciso destacar no territorio continental de Vigo as praias da Enseada de Samil, polo seu maior desenvolvemento, e as das Illas Cíes pola súa naturalidade e o seu favorable estado de conservación. A granulometría das áreas das praias do termo municipal é diversa, pero en xeral pode clasificarse como media-grosa.
- Depósitos aluviais: Estes depósitos acumúlanse nas zonas deprimidas e case chans adxacente á rede hídrica, e están constituídos xa que logo por materiais da orixe fluvial conformados por áreas de grosos variables (áreas-limosas, limos-areosos e arxilas) que poden presentar grosos de ata 10 m ou incluso maiores.
- Xunqueiras: Son depósitos emprazados nas zonas de desembocadura dos ríos, ocupando as áreas de traspraia, producidos pola acción conxunta do ríos e do mar. En Vigo aparecen na desembocadura do Lagares e no Vao (Coruxo), sendo afectadas pola implantación de diversas infraestruturas e equipamentos urbanos.

Figura 35: Mapa xeolóxico do Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia a partir do mapa xeolóxico do IGME

2.2.13. HIDROLOXÍA FLUVIAL E MARIÑA

O territorio municipal inclúese na Demarcación Hidrográfica de Galicia-Costa, e está integrado, segundo a clasificación hidrolóxica establecida no Plan Hidrolóxico Galicia-Costa (PHGC), no Sistema de explotación *Río Verdugo, ría de Vigo e ría de Baiona* que conta cunha superficie de 750,95 km². A rede hidrográfica principal está constituída polos ríos Verdugo, Lagares e Miñor, que desembocan na Ría de Vigo. O Río Verdugo, xunto co seu afluente principal, o Río Oitavén, é o eixe do sistema e principal provedor de recursos hidráulicos.

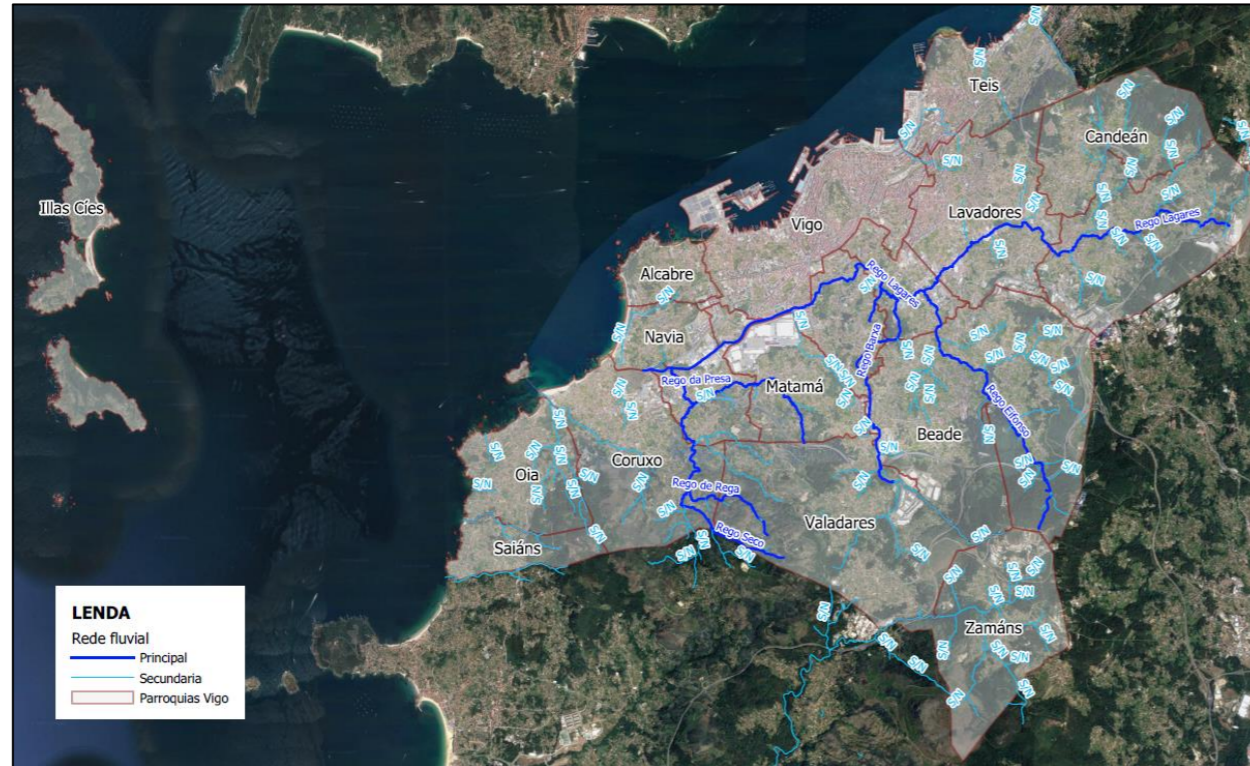
O río Lagares é o principal curso fluvial do municipio de Vigo. O seu nacemento prodúcese na lagoa do Mol entre o lugar da A Retorta na parroquia de Cabral (Vigo), dentro das instalacións do Real Aero Club, formando a súa fonte un pequeno estanque desde o que se inicia o seu curso. Esténdese por todo o sur do termo municipal, de leste a oeste, desde as parroquias de Candeán, Cabral e Castrelos ata a súa



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 57 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

desembocadura na ría de Vigo no extremo sur da populosa praia de Samil, onde forma unha gran zona de marismas.

Figura 36: Rede fluvial que descorre polo Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia a partir do visor da DHGC

O seu últimos sete quilómetros están percorridos por un parque-paseo de 40.000 metros cadrados que se prolonga desde a zona industrial da avenida de Madrid, ata as marismas da zona da Carrasqueira, parroquia de Coruxo. Os seus afluentes son pola esquerda o Eifonso á altura de Sárdoma, e o Barxa pola zona de Castrelos.

O resto dos cursos fluviais que conflúen no río Lagares ou no directamente na ría de Vigo seguen con dirección Norte-Sur ás fracturas tectónicas, fallas, conformando vales perpendiculares ao receptor ao aproveitar as liñas de falla nos xistos e granitos.

Polo tanto, a cuncas hidrográficas máis importante pertencente ao termo municipal é a cunca do Río Lagares. O sistema de explotación denomínase Río Verdugo, Ría de Vigo e Ría de Baiona e pertence ao servizo territorial de Galicia-Sur da Demarcación de Galicia-Costa.

Figura 37: Cuncas hidrográficas que interfieren no termo municipal de Vigo



Fonte: Elaboración propia a partir do visor da DHGC

Por outra banda o elemento mariño caracterizador de case todo o municipio de Vigo, e en especial da propia cidade, é a Ría de Vigo. É a máis profunda e meridional das Rías Baixas. Está situada no sur da provincia de Pontevedra, e esténdese en dirección nordés nunha lonxitude de 35 km, desde a súa bocana en cabo Silleiro ata o seu punto máis profundo en Arcade, e cunha anchura máxima de 15 km na boca, entre o cabo Home e cabo Silleiro, que se angosta no estreito de Rande ata os 600 metros. O seu acceso occidental está protexido polas Illas Cíes, que forman parte do Parque Nacional das Illas Atlánticas, no seu interior están as illas de Toralla e San Simón, e ao norte limita coa península do Morrazo. No seu extremo sur están situadas a baía de Vigo e a baía de Baiona. O seu fácil acceso, profundo calado e



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 58 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

tranquilas augas fan da ría de Vigo un refuxio ideal para a navegación, e tamén para a práctica dos deportes náuticos.

Desde o punto de vista ambiental, é unha baía cunha gran riqueza biolóxica debido a que nas súas augas afloran as correntes de augas profundas e frías procedentes do norte, portando gran cantidade de nutrientes. Historicamente, a ría de Vigo foi zona propicia para a pesca e o marisqueo, aínda que as condicións actuais non son as ideais, debido á gran presión humana e industrial sobre a costa e as súas marxes.

Na súa ribeira sitúase a cidade de Vigo. Tamén os municipios de Baiona, Nigrán, Redondela, Soutomaior, Vilaboa, Moaña, Cangas do Morrazo e Pontevedra.

2.2.14. CAMIÑO DE SANTIAGO

Polo municipio de Vigo pasa a ruta do Camiño Portugués pola Costa do Camiño de Santiago, que entra



en Galicia pola vila mariñeira de A Guarda, tras cruzar o río Miño na súa desembocadura.

Este ruta costeira discorre, en primeiro lugar, en dirección oeste e camiña en paralelo ao río Miño, ata chegar ao seu amplo estuario. Dominando a paisaxe atópase o monte de Santa Trega, gran miradoiro cara ao Atlántico e Portugal soado polo seu increíble castro, parcialmente escavado, un

gran poboado que chegou ao seu punto culminante durante a romanización. Na saia do monte, o porto da Guarda ofrece un bo abrigo á súa frota pesqueira.

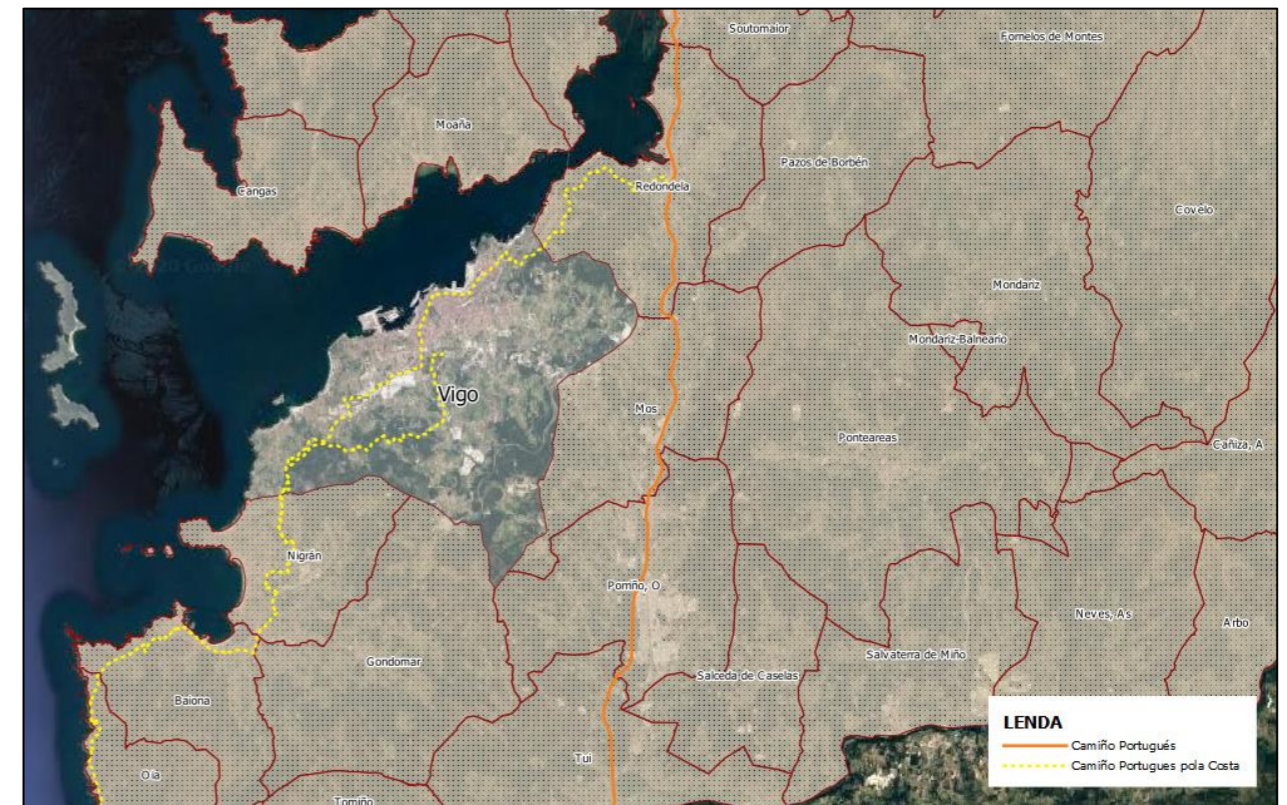
A ruta camiña paralela á liña costeira, escarpada e agreste, en dirección norte. Pásase por Oia, localidade portuaria soada polo seu mosteiro cisterciense; a igrexa medieval consérvase en bo estado e precede a súa entrada cunha nobre fachada barroca. O camiño dobra o Cabo Silleiro para penetrar nun territorio máis resgardado, a Ría de Vigo. En primeiro lugar chégase a Baiona, vila histórica con igrexa do século XIII, capela barroca dedicada a Santa Liberata e fortaleza de Montemaior. Foi a primeira localidade en coñecer o éxito da primeira viaxe de Colón a América, ao chegar ao seu porto a carabela Pinta o 28 de febreiro de 1493.

Tras pasar a ponte medieval da Ramallosa, a ruta diríxese cara Panxón (Nigrán), localidade coñecida polo Templo Votivo do Mar, arquitectura orixinal e ecléctica construída por Antonio Palacios entre 1932-

37, os restos dunha igrexa visigoda do século VII e o areal de praia América. Algo máis cara ao norte, o camiño atópase coa enseada de Samil e, pouco despois, coa cidade de Vigo, en cuxo centro urbano non falta igrexa dedicada ao apóstolo Santiago.

Despois de Vigo a ruta enlaza en Redondela co Camiño Portugués.

Figura 38: Ruta do Camiño Portugués pola Costa a través do municipio de Vigo



Fonte: Elaboración propia

2.2.15. CLASES E CATEGORÍAS DO SOLO

O réxime urbanístico do solo establécese a través da clasificación do mesmo, a determinación da estrutura xeral e orgánica do territorio, a cualificación do dolo e a definición dos ámbitos de desenvolvemento e execución do Plan Xeral.

Estas determinacións dan lugar ás divisións urbanísticas do solo, clasificando o territorio do termo municipal nas seguintes clases:



Táboa 1: Clasificación do solo no termo municipal de Vigo

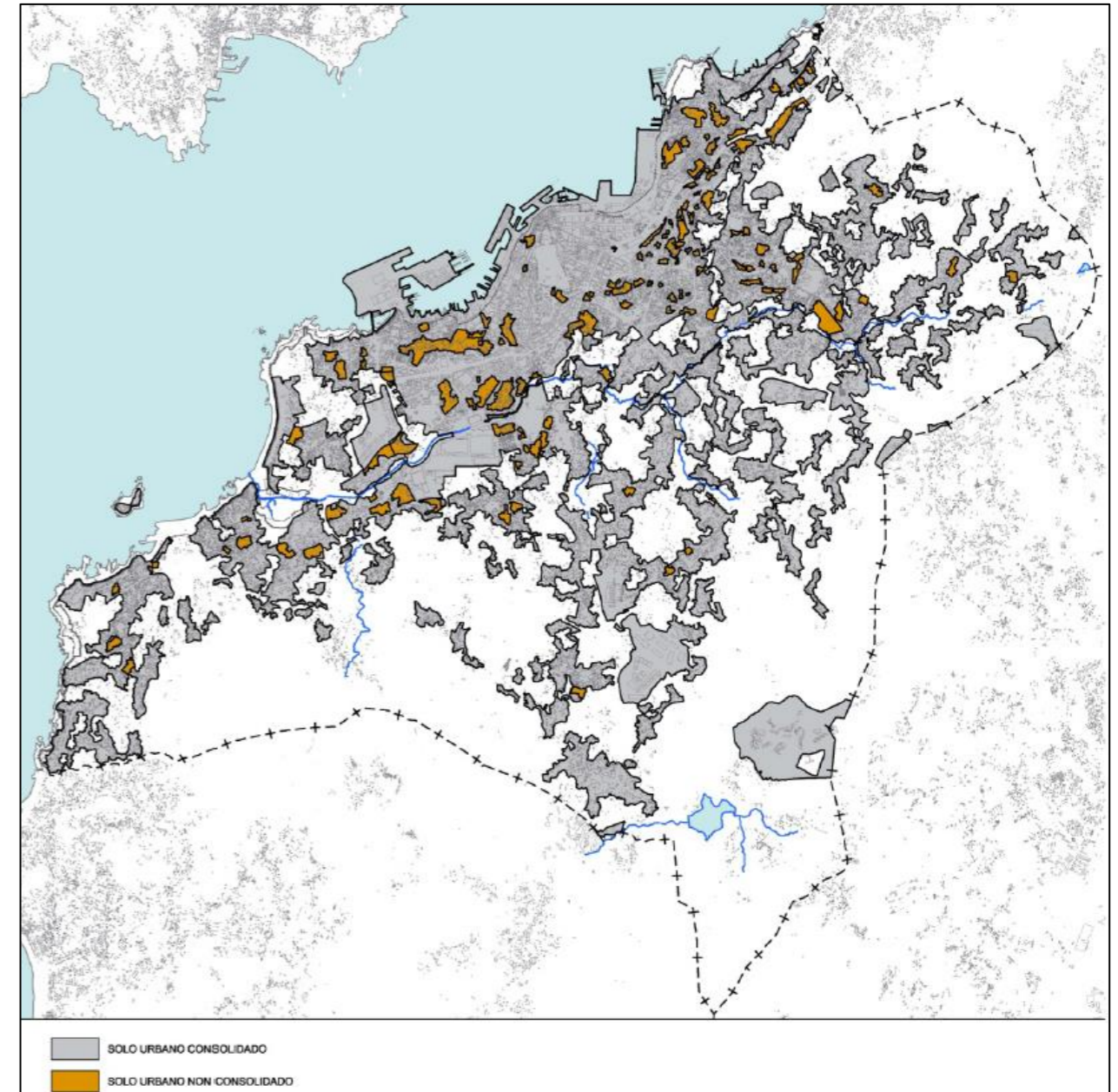
CLASES DO SOLO	CATEGORÍAS	SUPERFICIE (ha)	AREA (%)
SOLO URBANO	Consolidado	3.966,95	36,36
	Non consolidado	292,67	2,68
SOLO URBANIZABLE	Residencial	291,82	2,67
	Actividades económicas	254,48	2,33
	Dotacional	10,66	0,10
SOLO DE NÚCLEO RURAL	Tradicional	21,54	0,20
	Común	40,74	0,37
SOLO RÚSTICO	De protección ordinaria	372,43	3,41
	De especial protección	5.658,71	51,87
SUPERFICIE TOTAL DO TERMO MUNICIPAL		10.910,00	100,00

Fonte: Elaboración propia a partir dos datos da Revisión do PXOM de Vigo (borrador)

2.2.15.1. Solo urbano

A extensión de superficial do solo urbano consolidado delimitado no Borrador do Plan Xeral acada as 3.966,95 ha; o que supón o 36,35% da superficie total do termo municipal, o que dá razón do importante proceso de ocupación do territorio no seu conxunto. Por outra banda, a extensión superficial da categoría de solo urbano non consolidado é de 292,67 ha.

Figura 39: Solo urbano do Concello de Vigo



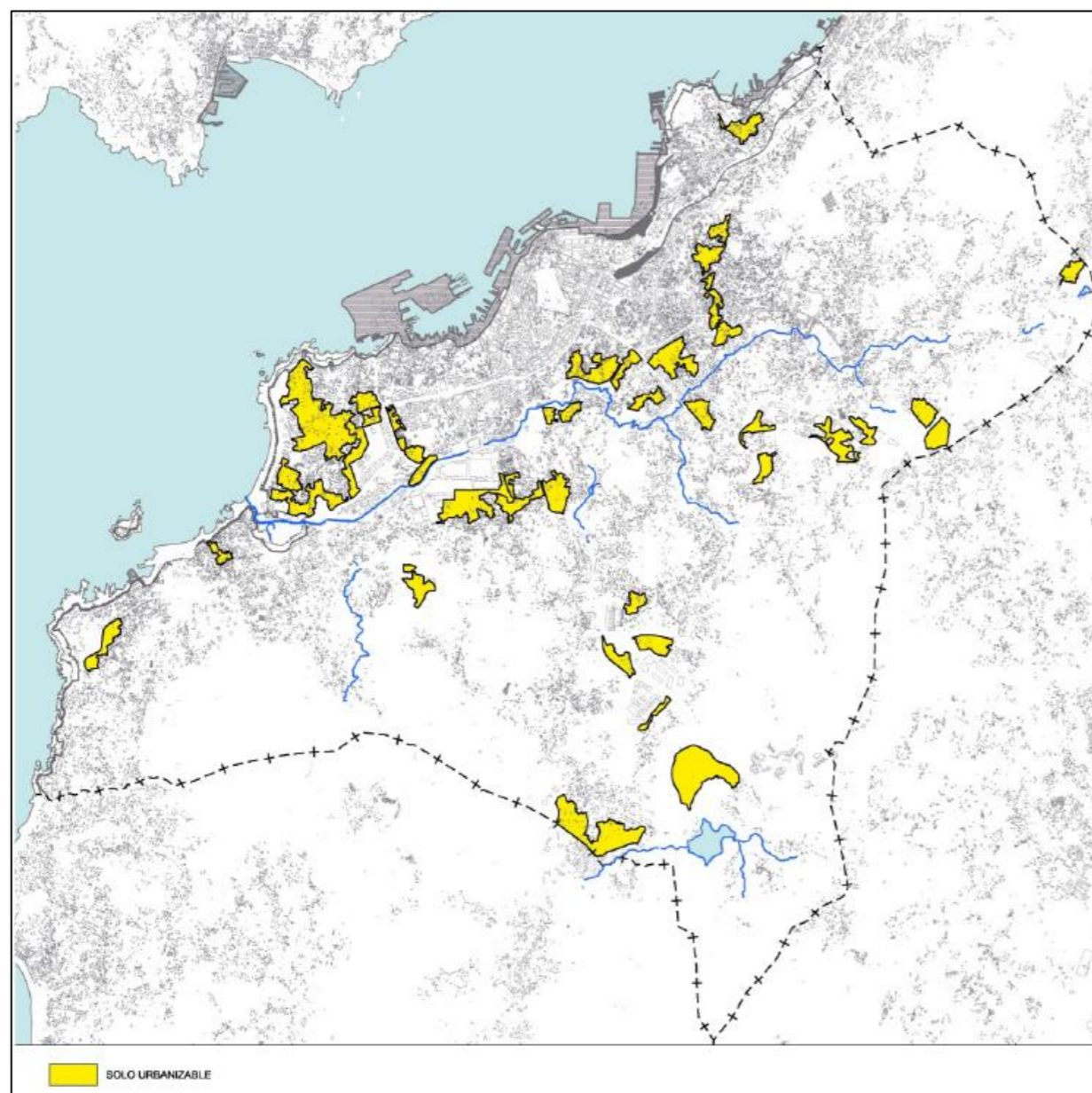
Fonte: Revisión do PXOM de Vigo (borrador)



2.2.15.2. Solo urbanizable

En total, o Borrador do Plan Xeral delimita 556,95 ha de solo urbanizable, das que 291,82 ha teñen un carácter predominantemente residencial, 254,48 ha delimitáanse para acoller novas actividades económicas, e un ámbito de uso dotacional de 10,66 ha.

Figura 40: Solo urbanizable do Concello de Vigo

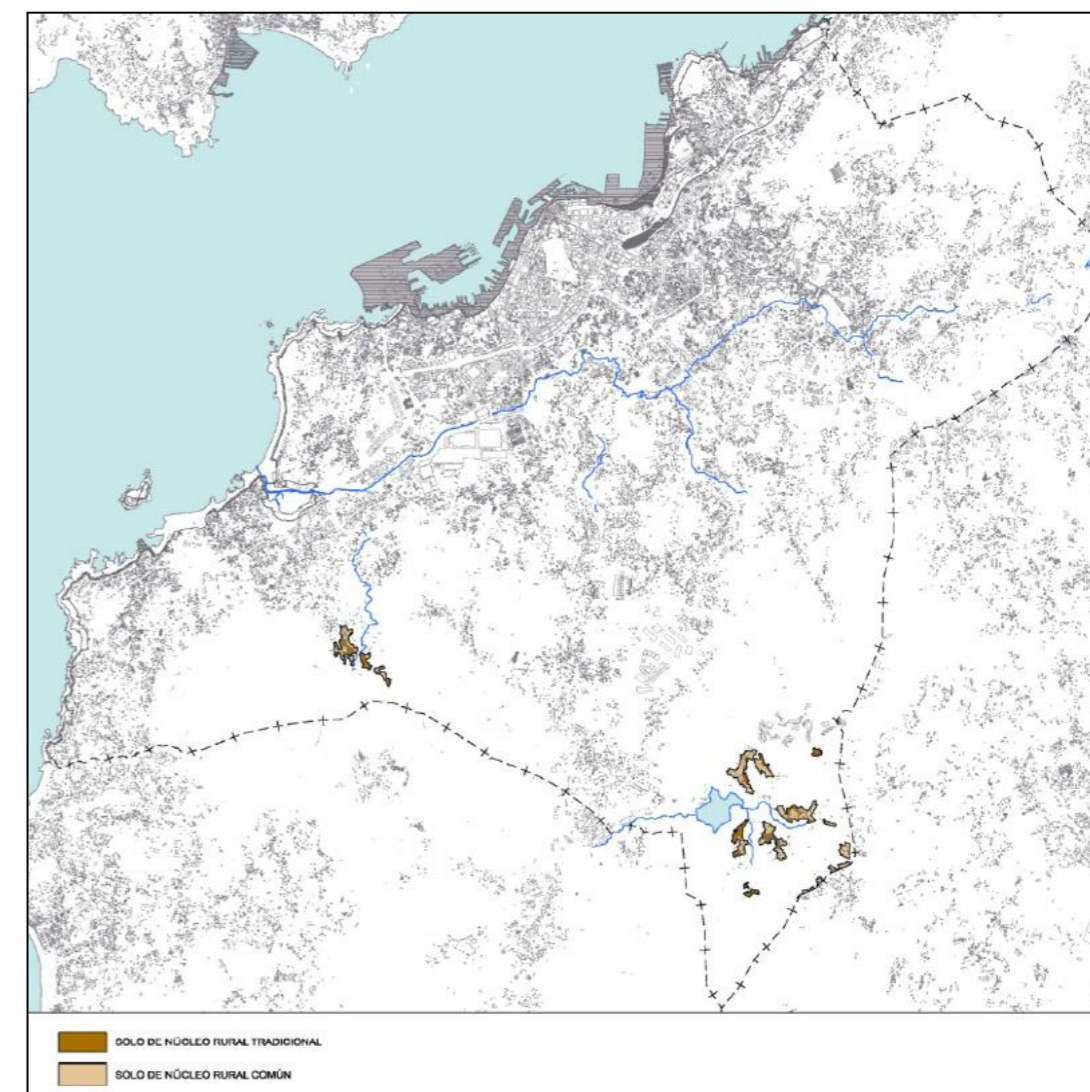


Fonte: Revisión do PXOM de Vigo (borrador)

2.2.15.3. Solo de núcleo rural

No contexto territorial municipal de Vigo, fortemente caracterizado por un crecemento difuso das tramas urbanas en ámbitos parroquiais das zonas máis afastadas e rurais do centro urbano, o Plan Xeral delimita unha serie de núcleos rurais vencellados á parroquia de Zamáns e á relación da parroquia de Coruxo coa de Chandebrito no Concello de Nigrán, que aínda manteñen rasgos que se poden considerar como definidores do solo de núcleo rural, delimitando unha superficie de 62,28 ha, sendo 21,54 ha de tipo tradicional e 40,74 ha de tipo común, segundo as definicións establecidas na Lei do Solo de Galicia.

Figura 41: Solo de núcleo rural do Concello de Vigo



Fonte: Revisión do PXOM de Vigo (borrador)

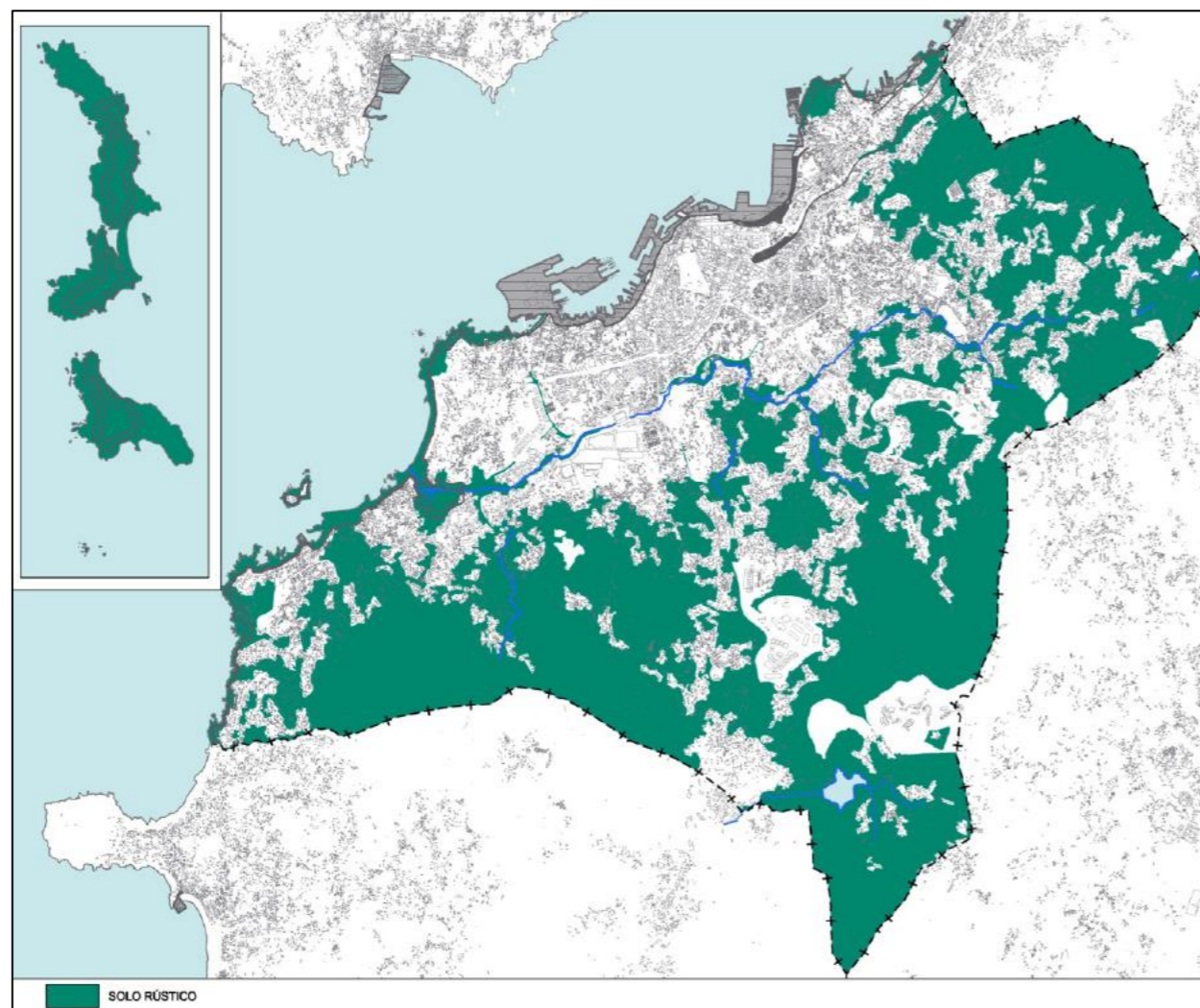


Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 61 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

2.2.15.4. Solo rústico

Dentro de solo rústico, o Borrador do Plan Xeral diferencia o solo rústico de protección ordinaria e o solo rústico de especial protección, e neste último distingue as seguintes categorías: solo rústico de protección agropecuaria, solo rústico de protección forestal, solo rústico de protección das augas, solo rústico de protección de costas, solo rústico de protección de infraestruturas, solo rústico de protección de espazos naturais, solo rústico de protección patrimonial e solo rústico de protección paisaxística.

Figura 42: Solo rústico do Concello de Vigo



Fonte: Revisión do PXOM de Vigo (borrador)

2.2.15.5. Zonas de desenvolvemento urbano futuro

O proceso de urbanización dos últimos vinte anos en Vigo está marcado polo desenvolvemento do Plan Xeral de 1993, por unha banda porque moitas das súas determinacións foron incorporadas ao Plan de 2008, e por outra porque a vixencia deste último coincidiu co máis profundo da crise financeira.

O Plan Xeral de 1993 caracterízase polo grande número de actuacións de desenvolvemento nel previstas: 387 figuras de planeamento secundario, das que foron aprobadas 109; e 52 plans especiais de mellora do medio.

A cidade contemporánea non é unha unidade limitada distinguible nitidamente do territorio rural que a rodea. No que se refire ao conxunto difuso da periferia de Vigo concretar ata onde se estende a malla urbana é unha tarefa complexa.

Coa revisión do Plan Xeral de Ordenación Municipal de Vigo, preténdese impulsar e acadar un modelo de cidade continua que reforce a forma urbana actual de compoñente lineal e paralela ao bordo litoral, onde o río Lagares se configura como un eixe estruturante non só dende o punto de vista ambiental, seno tamén da xeración de novas actividades en escala e accesibilidade alternativas, e administrará a súa expansión contigua cun criterio de calidade urbanas e atención á mestura de usos, á capacidade dos espazos públicos, con especial énfase na incorporación dos recursos medioambientais próximos ou integrados, ao xeito de instrución discreta de pezas urbanas no territorio.

Partindo disto, catro son as áreas de crecemento e expansión da cidade continua propostas no Borrador do Plan Xeral:

- **Samil-Alcabre**, representa a expansión da cidade continua cara o recurso medioambiental de Samil, articulándose en torno á avenida de Europa, a prolongación da rúa Marín máis aló da rúa Tomás Paredes, e a definición dun novo vial en segunda liña de costa da praia de Samil. Polas súas características e extensión está chamada a representar o gran ámbito de expansión da Cidade.
- **Arquitecto Palacios-A Salgueira**, consolida a cidade continua no bordo sueste da Gran Vía ata a avenida Arquitecto Palacios, que na actualidade representa unha barreira artificial no seu contacto co eixe ambiental do Lagares, formalizando unha nova estrutura urbana que integre nos seus bordos os desenvolvementos urbanos de Mantelas, e unha nova fachada urbana ao eixe circunvalatorio.



- **Ofimático-Sárdoma**, prolongación en dirección leste da área de Arquitecto Palacios-A Salgueira, o seu obxectivo é complementario, delimitándose un baleiro de estrutura obxecto de diferentes intentos de desenvolvemento dende a administración pública nos últimos anos. Pola súa posición prolonga e completa a trama urbana densa de O Calvario máis aló da avenida Martínez Garrido, formalizando unha nova fachada urbana á avenida de Madrid, non necesariamente de carácter residencial, prolongando o sistema ambiental e introducindo unha nova relación entre esta avenida e a de Gregorio Espiño, diversificando os precintos de mobilidade.
- **Eixe Lavadores-Inmaculada-San Xoán**, que se configura como a charnela de relación entre estes tres barrios, cunha directriz norte sur, e prolongando o sistema ambiental do río Lagares ao interior da cidade continua.

Máis aló da cidade continua e das súas áreas de expansión, o crecemento periférico da cidade central cara as parroquias de Matamá, Castrelos, Sárdoma, Lavadores, Candean e Cabral, xerou unha primeira coroa de expansión urbana na que, dado o seu carácter de área de transición, mestúranse trazados rurais compactos xunto con asentamentos extensivos.

Institucionalizado polas Directrices de Ordenación do Territorio como ámbito de planificación territorial, o Agregado Urbano Litoral abrangue en Vigo as parroquias, ou parte do seu territorio, de Teis en dirección a Redondela; e Coruxo, Oia e Saiáns en dirección a Nigrán.

Conforme ao establecido nas DOT a proposta de ordenación deste espazo orientase a dotar de coherencia ao proceso de desenvolvemento espontáneo das últimas décadas, coa introdución de elementos e accións capaces de dotalo de estrutura e calidade.

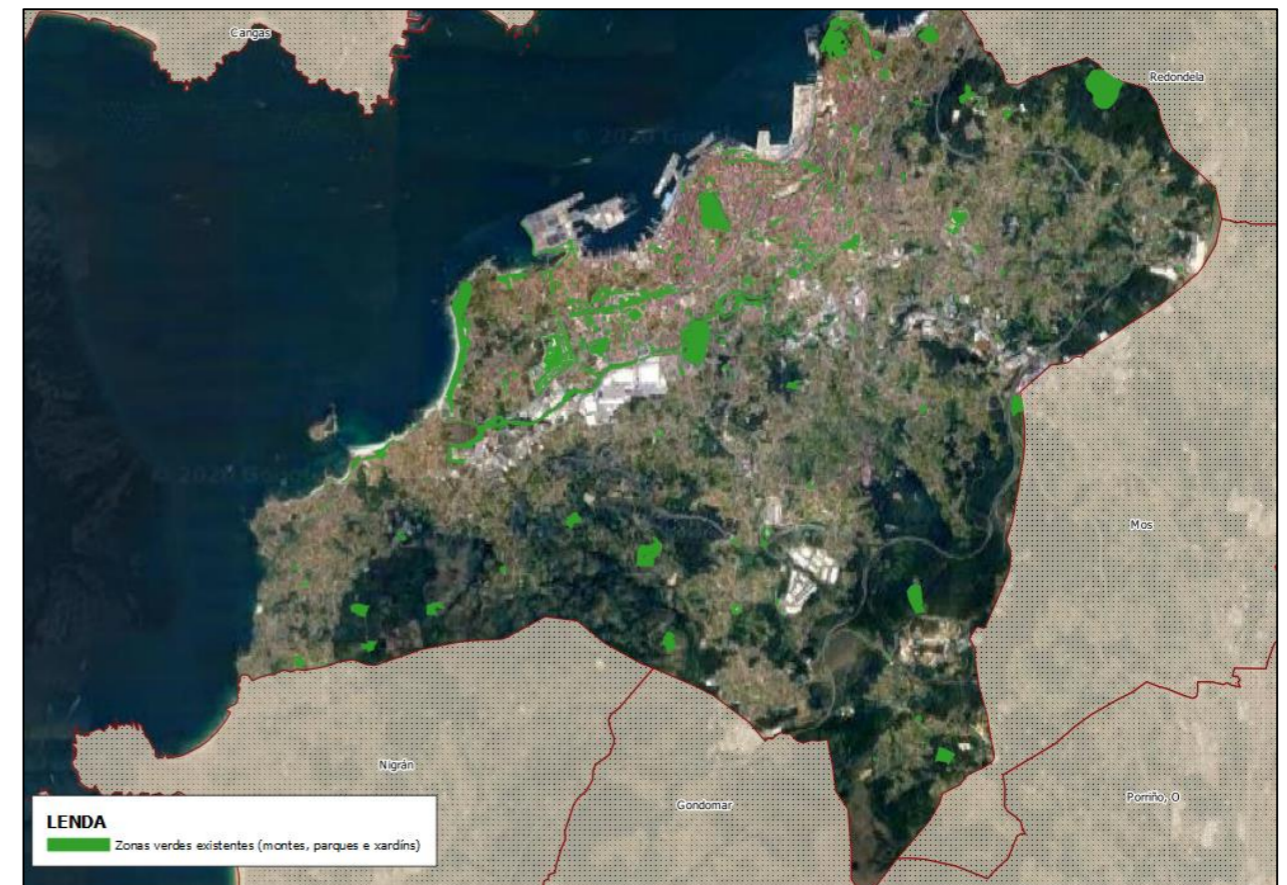
Máis aló da periferia e do Agregado Urbano Litoral, o difuso desborda os espazos periféricos, tamén fundacionais, adoptando tipoloxías edificatorias acordes coa estrutura catastral e as posibilidades ilimitadas de accesibilidade. Este urbano extensivo, descontinuo e fragmentado, corresponde a boa parte do novo contexto actual e, no caso de Vigo, non é posible continuar a consideralo como excepción ou erro. Representa un salto de escala da cidade tradicional (limitada, consolidada, relativamente ordenada) a un basto territorio aparentemente incomprensible pero que adopta formas de “cidade continuada”.

No caso de Vigo representa un modelo que se establece a partir do sistema tradicional de asentamentos en primeiro lugar, e que ten na ocupación indiscriminada unha segunda fase de desenvolvemento, onde os ecosistemas que representaban os núcleos rurais foron transformados.

2.2.15.6. Sistema xeral de zonas verdes e espazos libres públicos

O sistema xeral de espazos libres e zonas verdes constitúeno os parques, xardíns, paseos peonís, prazas e áreas peonís de dominio e uso público, ao servizo de toda ou dunha parte importante da poboación do Concello. A partir da análise informativa realizada no documento de revisión do Plan Xeral, conclúese que o conxunto do sistema existente representa unha superficie de 1.538.850 m² e acada un insuficiente estándar de 5,26 m²/hab para a poboación do ano 2018.

Figura 43: Zonas verdes existentes actualmente no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

Acadar a definición dun sistema xeral de espazos libres que introduza a cuestión da construción duns sistemas continuos que enriquezan a estrutura urbana que xurde da fase de crecemento urbano correspondente á construción da cidade sostible, xunto coa cuestión da transformación urbana dos espazos de dispersión, é un obxectivo do Plan Xeral.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 63 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Neste sentido, a superficie total de zonas verdes de sistema xeral previstas no Borrador do Plan Xeral, computables a efectos de estándares de sistema xeral, ascende a 3.321.078 m², estando en dominio público marítimo terrestre ou portuario un total de 91.936 m², co que se obtén unha superficie de sistema xeral de 3.229.142 m². Non se contabilizan a efectos de cumprimento de estándares as zonas verdes do Campus universitario de Marcosende, debido ao carácter do Campus como dotación supramunicipal.

Completa a oferta dotacional o sistema de parques forestais de titularidade veciñal, pero que constitúen áreas estanciais especiais ocupando posicións estratéxicas desde o punto de vista territorial. A superficie destes parques acada arredor de 1.577.000 m².

As zonas verdes xogan un rol fundamental no medio ambiente urbano, mellorando non só a calidade do aire, senón tamén a calidade de vida dos habitantes. Ademais de lugares onde as persoas poden desfrutar do tempo libre e relacionarse cos seus veciños e veciñas, a presenza de prazas, xardíns, parques, etc. axuda a construír un concello ben balanceado medioambientalmente.

É importante que as zonas de espacemento estean dotadas con servizos básicos que os fagan atractivos, como é a luz para darlle maior seguridade ou zonas de xogos infantís, pero ademais é importante que en materia de mobilidade teñan equipamentos adecuados para o seu acceso, como son por exemplo, carrís bici que pasen polo seu entorno, aparcabicis, paradas próximas de transporte público ou zonas de aparcamentos seguros nos que a xente poida deixar o seu medio de transporte para desfrutar de dita área.

Táboa 2: Sistema xeral de espazos libres e zonas verdes públicas do Concello de Vigo

DENOMINACIÓN	EXISTENTE (m ²)	PROPOSTO na revisión do PXOU (borrador)(m ²)
Parque de O Castro	176.385	-
Parque A Bouza	50.634	-
Parque de Castrelos	211.458	-
Parque Urbano de A Guía	155.618	-
Parque de A Riouxa	57.752	-
Parque de A Madroa	174.396	-
Parque avenida Europa Norte	-	101.623
Parque avenida. Europa Sur	-	28.823
Parque Rego da Barxa	-	278.135
Parque Monte da Mina	-	65.657
Parque do Lagares Sárdoma	-	76.284
Parque do Lagares-Álvarez	-	59.809
Parque do Lagares- Rúa Severino Cobas	-	31.607
Parque da Guía ELP.14.01 Ampliación	-	68.171
Parque de A Riouxa ELP.14.02 Ampliación	-	3.289
Parque entre vías Teis	-	25.442
TOTAL PARQUES URBANOS	826.243	738.840

DENOMINACIÓN	EXISTENTE (m ²)	PROPOSTO na revisión do PXOU (borrador)(m ²)
Alameda	9.721	-
Xardíns Areal (*)	12.532	-
Xardíns de Elduayen (*) (1)	11.957	-
Praza da Constitución	925	-
Praza da Independencia	5.149	-
Zona verde Castelo de San Sebastián	7.075	-
Praza do Rei	5.363	-
Paseo de Alfonso XII-Praza do Oliv o de Vigo	2.478	-
Zona libre do Berbés (*)	7.171	-
Parque Camilo José Cela	6.823	-
Praza de Bouzas Mercado (*)	1.817	-
Praza de Suárez Llanos	3.067	-
Paseo avenida de Castelaio	57.608	-
Parque lineal do Lagares .3	60.042	-
Zona libre Rivera Atienza e pista deportiva	16.365	-
Paseo e piñeir de Samil (*)	181.702	-
Zona verde na Praia de Carril	18.646	-
Zona verde na Praia de Sta Baia	22.119	-
Área estancial, infantil e deportiva Alameda Emilio Crespo. Rúa San Paio	7.328	-
Parque lineal do Lagares .1	131.220	-
Parque do Vao (*)	45.538	-
Área estancial e deportiva de Saiáns	19.097	-
Parque de Mirambel (*)	12.179	-
Parque lineal do Lagares .4	11.508	-
Parque lineal do Lagares .2	4.275	-
Parque Barreiro. Rúa Antonio Nieto	30.809	-
Parque lineal do Lagares .5	5.426	-
Paseo da praia da Guía (*)	9.640	-
Zonas verdes ETEA	7.493	-
Zonas verdes ETEA	2.876	-
Zonas verdes rego da Barxa Hospital Álvaro Cunqueiro	42.238	-
Zonas verdes Hospital Álvaro Cunqueiro	43.275	-
Alameda	9.721	-
Xardíns Areal (*)	12.532	-
Xardíns de Elduayen (*) (1)	11.957	-
Praza da Constitución	925	-
Praza da Independencia	5.149	-
Zona verde Castelo de San Sebastián	7.075	-
Praza do Rei	5.363	-
Paseo de Alfonso XII-Praza do Oliv o de Vigo	2.478	-
Zona libre do Berbés (*)	7.171	-
Parque Camilo José Cela	6.823	-
Praza de Bouzas Mercado (*)	1.817	-
Praza de Suárez Llanos	3.067	-
Paseo avenida de Castelaio	57.608	-
Parque lineal do Lagares .3	60.042	-
Zona libre Rivera Atienza e pista deportiva	16.365	-
Paseo e piñeir de Samil (*)	188.373	-
Zona verde na Praia de Carril	18.646	-

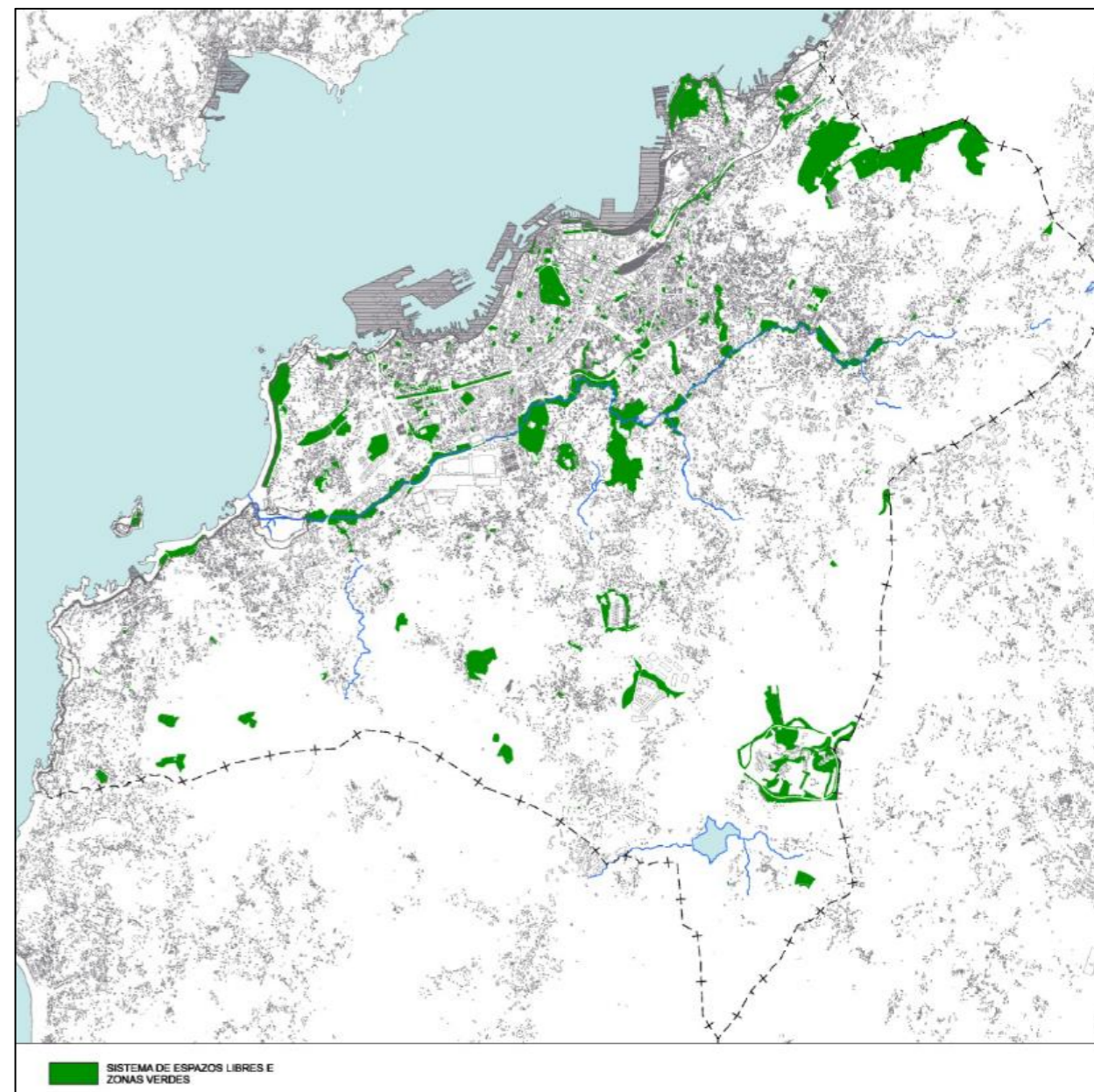


DENOMINACIÓN	EXISTENTE (m ²)	PROPOSTO na revisión do PXOU (borrador)(m ²)
Zona verde na Praia de Sta Baia	22.119	-
Área estancial, infantil e deportiva Alameda Emilio Crespo. Rúa San Paio	7.328	-
Parque lineal do Lagares .1	131.282	-
Parque do Vao (*)	45.538	-
Área estancial e deportiva de Saiáns	19.097	-
Parque de Mirambel (*)	12.179	-
Parque lineal do Lagares .4	11.508	-
Parque lineal do Lagares .2	4.275	-
Parque Barreiro. Rúa Antonio Nieto	30.809	-
Parque lineal do Lagares .5	5.426	-
Paseo da praia da Guía (*)	9.640	-
Zonas verdes ETEA	7.493	-
Zonas verdes ETEA	2.876	-
Zonas verdes rego da Barxa Hospital Álvaro Cunqueiro	42.238	-
Zonas verdes Hospital Álvaro Cunqueiro	43.275	-
Xardíns Estación Intermodal Isaac Peral	-	4.945
Área estancial de Balaídos	-	17.664
Parque lineal Lagares 3 ELV.04.01. Ampliación	-	88.328
Zona verde avenida Palacios Norte	-	34.303
Zona verde Rúa Coutadas	-	10.462
Zona verde Camiño Rioboo	-	5.345
Zona verde Ofimático	-	33.550
Zona verde avenida Madrid- antiga Estación de Autobuses	-	14.780
Paseo e áreas estanciais entre avenida Bos Aires e Intermodal	-	55.770
Paseo e piñeiral Samil. ELV.07.01. Ampliación	-	15.387
Zona verde rúa Argazasa Robaleira	-	6.343
Zona verde Camiño Fontes	-	20.924
Zona verde A Tomada-San Paio	-	18.474
Parque Lineal Lagares.4 ELV.07.05. Ampliación	-	133.311
Parque lineal rego da Presa	-	8.514
Parque lineal rego da Presa-Camiño Rial	-	5.968
Parque Lineal Lagares.1 ELV.10.01. Ampliación	-	146.205
Zona verde Campos de Sárdoma	-	30.168
Parque lineal Lagares 6 Lavadores	-	93.418
Zona verde Ramón Nieto-Rúa dos Curros Lavadores	-	41.682
Zona verde Rúa dos Curros-Rúa Severino Covas	-	24.323
Parque lineal río Lagares 5, Ampliación	-	63.042
Paseo Praia da Guía. ELV.14.01. Ampliación	-	20.687
Zonas verdes ETEA. ELV.14.02. Ampliación	-	14.609
Zonas verdes prolongación das zonas verdes da ETEA Rúa Oliv eira	-	6.716
Zona verde avenida de Galicia	-	7.877
Zonas libres Camiño Vía	-	3.967
Zona verde liña férrea-avenida de Galicia límite termo	-	11.980
Zonas libres bordo autoestrada sur	-	6.512
Zonas libres bordo autoestrada norte	-	10.002
TOTAL ESPAZOS LIBRES E ZONAS VERDES PUBLICAS DE SISTEMA XERAL	803.462	952.533
TOTAL PARQUES URBANOS E ZONAS VERDES DE SISTEMA XERAL	1.629.705	1.691.373

Fonte: Revisión do PXOM de Vigo (borrador)

(*) Incluído total ou parcialmente en dominio público marítimo terrestre
(1) Incluído en ámbito portuario

Figura 44: Sistema de zonas verdes recollido na revisión do PXOM de Vigo



Fonte: Revisión do PXOM de Vigo (borrador)



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 65 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



2.2.16. PRAIAS

Tal e como se adiantou no apartado anterior e do mesmo xeito que os espazos verdes as praias xogan un rol fundamental no medio ambiente urbano, mellorando a calidade do aire e a calidade de vida dos habitantes, sendo estes lugares que canalizan grandes masas de xente, maioritariamente en verán, e corresponden con focos de mobilidade a ter en conta.

Vigo conta con gran variedade de praias ao longo da súa costa. O municipio dispón de 56 areais, desde os máis extensos como Samil e O Vao, até os máis recollidos en Saiáns e as praias paradisíacas das Illas Cíes.

Táboa 3: Tipoloxía e características das praias do Concello de Vigo

NOME	PARROQUIA	BANDEIRA AZUL (2020)	PARADA DE AUTOBÚS	APARCADOIRO	Nº PRAZAS	SERVIZOS BÁSICOS	ACCESO PMR	PASEO MARÍTIMO
Praia da Suacasa / da Cacharela	TEIS	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non
Praia do Mende / da Rotea / do Mendo	TEIS	Non	Non	Si	< 50	Non	Si	Si
Praia de Ríos de Dentro / de Ríos Rampla / de Ríos -Pilón	TEIS	Non	Si	Non	-	Si	Non	Non
Praia de Ríos de Fora	TEIS	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non
Praia da Punta / da Punta da Guía / do Areíño	TEIS	Si	Non	Si	< 50	Si	Si	Si
Praia de Temoeiras	TEIS	Non	Non	Si	< 50	Si	Non	Si
Praia do Areíño	TEIS	Non	Non	Si	< 50	Si	Non	Si
Praia do Faro / do Cabrón	TEIS	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non
Praia de A Lagoa	TEIS	Non	Non	Non	-	Si	Non	Non
Praia da Fábrica	TEIS	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non
Praia de Manquiña	TEIS	Non	Non	Non	-	Si	Non	Non
Praia do Adro / de Bouzas / de Mar	VIGO	Non	Si	Si	< 50	Si	Si	Si
Praia de Fontoura	ALCABRE	Non	Si	Non	-	Non	Non	Non
Praia de Alcabre / de Carril	ALCABRE	Si	Si	Si	50 - 100	Si	Si	Si
Praia de Santa Baía	ALCABRE	Non	Si	Si	50 - 100	Si	Si	Si
Praia do Cocho	ALCABRE	Non	Si	Si	< 50	Non	Si	Parcial
Praia da Mourisca / do Matadeiro	ALCABRE	Non	Si	Non	-	Non	Non	Non
Praia das Fontes / da Bateria / de Olmos	ALCABRE	Non	Si	Si	50 - 100	Si	Si	Si
Praia Tombo do Gato / do Pincho	ALCABRE	Si	Si	Si	50 - 100	Si	Si	Si

do Gato / da Fonte								
Praia de Espedrigada	ALCABRE	Non	Si	Si	50 - 100	Non	Si	Si
Praia do Cocho das Dornas	ALCABRE	Non	Si	Si	50 - 100	Non	Si	Si
Praia da Argazada / Azul / Laxón	ALCABRE	Si	Si	Si	> 100	Si	Si	Si
Praia de Samil	NAVIA	Si	Si	Si	> 100	Si	Si	Si
Praia de Foz	NAVIA / CORUXO	Non	Si	Si	> 100	Si	Si	Non
Praia de Calzoa / as Barcas	CORUXO	Non	Si	Si	50 - 100	Si	Si	Non
Praia de Fechiño	CORUXO	Non	Si	Non	-	Non	Non	Non
Praia da Fontaiña / da "Sirenita"	CORUXO	Si	Si	Non	-	Si	Si	Non
Praia do Baluarte / de Coruxo / do Breadouro	CORUXO	Non	Si	Si	> 100	Si	Si	Si
Praia do Vao	CORUXO	Si	Si	Si	> 100	Si	Si	Si
Praia de Toralla	OIA	Non	Non	Non	-	Non	Si	Si
Praia do Serral	CORUXO / OIA	Non	Si	Si	> 100	Non	Non	Non
Praia de Canido	OIA	Si	Si	Si	50 - 100	Si	Si	Si
Praia de Xunqueiro / do Fuchiño / da Mosca / de Monduíña	OIA	Non	Si	Si	< 50	Si	Si	Non
Praia da Sobreira	OIA	Non	Si	Non	-	Non	Si	Non
Praia de Buraca	OIA	Non	Si	Non	-	Non	Non	Non
Praia da Furna	OIA	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non
Praia do Apio	OIA	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non
Praia de Canto da Area	OIA	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non
Praia de Noiva	OIA	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non
Praia de Fortiñón / dos Muíños de Fortiñón / de Saiáns	SAIÁNS	Si	Non	Si	< 50	Si	Si	Non
Praia do Portiño	SAIÁNS	Non	Non	Si	< 50	Si	Si	Non
Praia de Rodas	ILLAS CÍES	Si	Non	Non	-	Si	Si	Non
Praia de Bolos	ILLAS CÍES	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non
Praia de Nosa Señora	ILLAS CÍES	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non
Praia das Margaridas	ILLAS CÍES	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non
Praia da Cantareira	ILLAS CÍES	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non
Praia de Figueiras / dos Alemáns	ILLAS CÍES	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non
Praia do Muxeiro	ILLAS CÍES	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non
Praia de Areíña	ILLAS CÍES	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non
Praia de San Martiño	ILLAS CÍES	Non	Non	Non	-	Non	Non	Non

Fonte: Páxina web do Concello de Vigo, playas.es e Portal Open Data do Concello de Vigo

É moi importante ofrecer alternativas a mobilidade neste tipo de espazos, mais propicios ao lecer, nos que se comproba que existen moitos que non presentan as condicións adecuadas de mobilidade urbana sostible.



A continuación, móstranse unha imaxes tomadas para mostrar as praias máis representativas do concello.

Praia de Samil



Praia do Vao



Praia de O Tombo do Gato



Praia do Rodas



No seguinte plano represéntanse a localización das praias do termo municipal de Vigo.

Figura 45: Praias de Vigo (excepto Illas Cíes)



Fonte: Elaboración propia

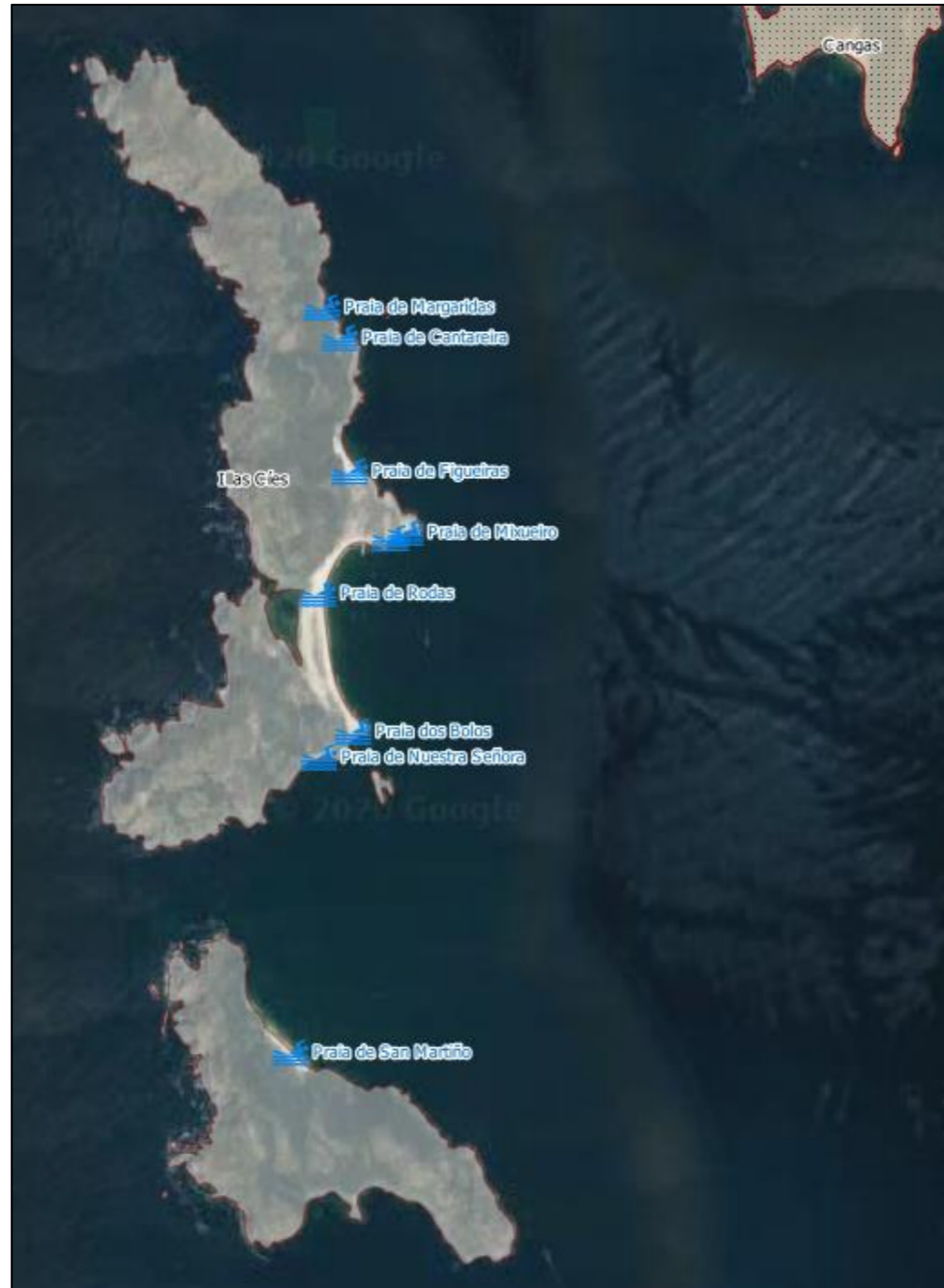
Estas praias encóntranse en toda as zonas bañadas pola Ría de Vigo, sendo recomendable unha comunicación ininterrompida cun sistema de transporte sostible, así como a accesibilidade a mesma para todo tipo de persoas.

Nas datas de maior afluencia ás praias, é dicir, na época de verán (Xuño, Xullo, Agosto e Setembro), a empresa de transporte público municipal oferta un servizo especial de transporte urbano ás praias, pero este céntrase só nas principais, que son Samil e O Vao.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 67 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 46: Praias das Illas Cíes



Fonte: Elaboración propia

As praias situadas nas Illas Cíes, pertencentes o Parque Natural das Illas Atlánticas son un caso especial ás que so se poden acceder mediante barco.

2.2.17. INFRAESTRUTURAS LINEALES

2.2.17.1. Infraestruturas viarias

A rede viaria da área metropolitana de Vigo está constituída polo viario principal que, pola súa condición funcional, as súas características de deseño, a súa intensidade circulatoria ou as súas actividades asociadas, serve para facilitar a mobilidade e accesibilidade comarcal. Está constituída polas vías de alta capacidade para tráfico exclusivamente motorizado, cubrindo viaxes interurbanas e comarcais, tales como autoestrada, autovía, estradas nacionais ou autonómicas.

A continuación descríbese en detalle a rede viaria que descorre polo municipio de Vigo e a súa área metropolitana:

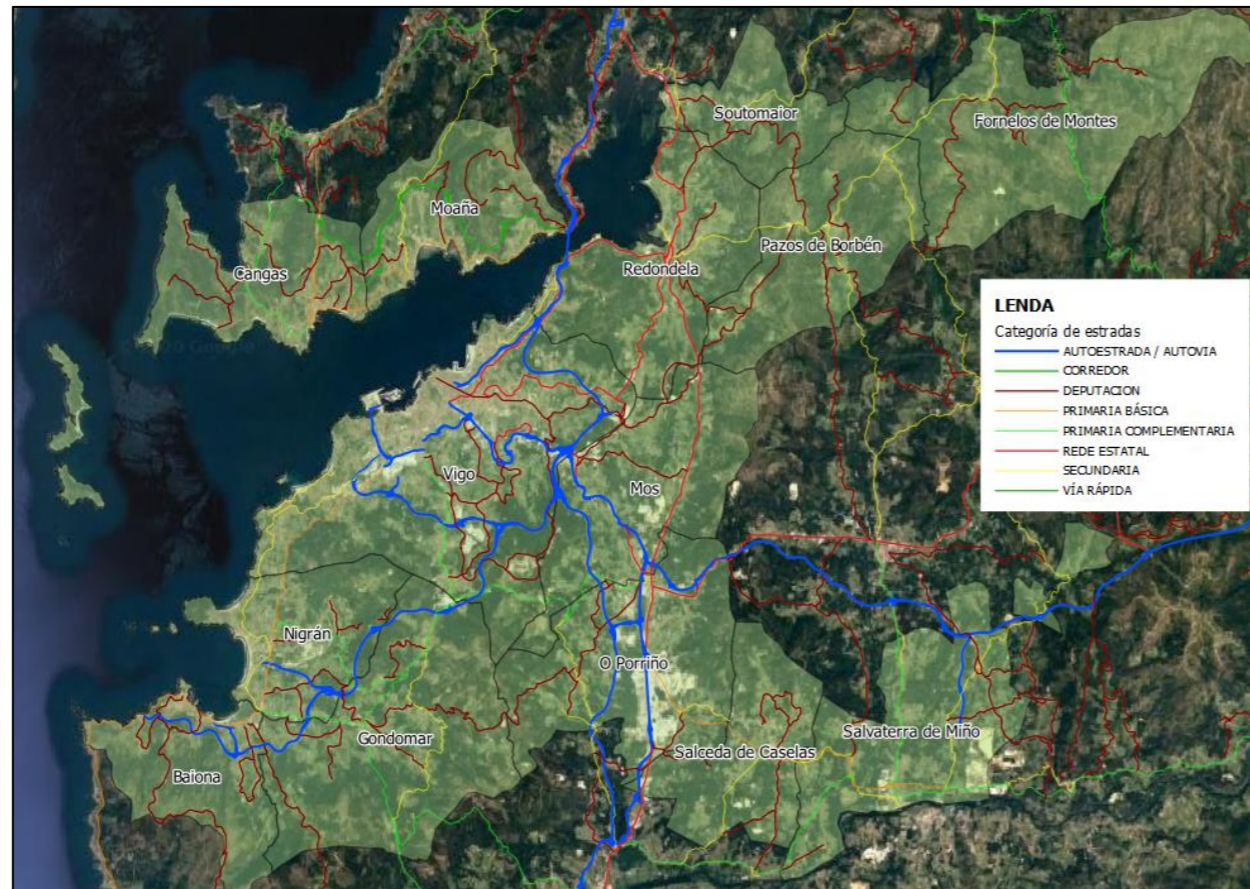
- No ámbito da **área metropolitana de Vigo**, as vías principais son as que definen os eixos Norte – Sur, formado pola AP-9 (Autoestrada do Atlántico) que enlaza cos municipios de Pontevedra, Santiago de Compostela, A Coruña e Ferrol, ata a súa conexión coa A-55 (Autovía Vigo – Tui) que serve de ligazón con Mos, Porriño e Portugal. Ademais do eixo Oeste – Este, que se asenta sobre a autovía A-52 (Autovía das Rías Baixas) que conecta a AP-9 no Porriño con Benavente (Zamora) e a autoestrada AG-57 (Autoestrada do Val Miñor) que une Vigo con Nigrán e Baiona.



Por outra banda, a PO-552 (Vigo – Tui) constitúe unha das principais vías de comunicación das localidades costeiras do sur da provincia de Pontevedra, e a AG-46 (Autovía do Morrazo) xunto co corredor do Morrazo (CG-4.1) enlaza as comarcas do Morrazo (Cangas, Moaña, Bueu, etc.) coa Ponte de Rande (AP-9), sendo a principal vía de comunicación da parte sur da Ría de Vigo coa norte da mesma, xunto coa estrada autonómica PO-551, que recorre toda a parte sur do Morrazo.



Figura 47: Categorias do viario da área metropolitana de Vigo



Fonte: Elaboración propia

- No **ámbito municipal**, e se atendemos á **funcionalidade e titularidade** das vías existentes na actualidade, podemos considerar que a **rede viaria principal**, que canaliza os maiores fluxos de circulación de tráfico, componse por:

- ✓ AP-9 (A Coruña – Tui)
- ✓ A-55 (Vigo – Tui)
- ✓ AG-57 (Vigo – Baiona)
- ✓ N-556 (Estrada do Aeroporto)
- ✓ N-552 (Redondela – Vigo)
- ✓ PO-552 (Vigo – Tui)

Podendo quedar excluída a AP-9, xa que se pode considerar só unha porta de entrada ao concello e non unha vía de comunicación dentro del, as principais relacións urbanas descansan nas

estradas VG-20, A-55, N-556, N-552 e PO-552, de titularidade autonómica e estatal, que suman ao tráfico de paso de longo percorrido o tráfico xerado polas relacións internas do municipio. Nun segundo nivel deben considerarse as restantes **vías de titularidade autonómica e provincial** que atravesan o municipio conectando principalmente as vías vertebradoras formando unha malla transversal cás vías principais:

- ✓ PO -325
- ✓ PO-330
- ✓ PO-323
- ✓ Avenida de Ramón Nieto

A estas vías, e contribuíndo a reforzar as relacións de carácter transversal do municipio, engádense as **restantes estradas e camiños municipais** destacables polo seu papel nas relacións entre os distintos núcleos e barrios do municipio.

Por outra banda, as **principais vías de comunicación de entrada e saída** de Vigo son as que se describen a continuación:

- ✓ A AP-9, e en concreto a AP-9V (tramo Teis – Vigo), é a vía de entrada principal polo este do Concello de Vigo e que facilita o acceso a 4 vías de carácter urbano.
- ✓ A VG-20 conforma o principal acceso polo oeste ao núcleo urbano do Concello de Vigo, entrando ao núcleo cara Bouzas, Avenida de Europa e Navia, e, xunto cos tráfico da PO-552, entra tamén na zona de Castrelos.
- ✓ A avenida de Madrid conforma a entrada principal polo sur do municipio, conectando coa Estación de autobuses actual a través da vía de servizo e dando acceso a vías de carácter urbano e residencial anexas.
- ✓ A Avenida de Galicia (PO-323) e Travesía de Vigo, son exceptuando a AP-9, as entradas principais polo este do municipio. A primeira vai adquirindo carácter urbano paulatinamente ata continuar pola Av. Sanxurxo Badía cara o Porto. Por outra banda, a Travesía de Vigo é a continuación da N-552 (Redondela – Vigo) cara o centro urbano, desembocando a través da Rúa Pizarro na Praza de España.



- ✓ A Praza de España é un dos nós de entrada máis importantes á cidade, e como tal sofre a confluencia de grandes avenidas así como de rúas de carácter moito máis local, con trezados e cruzamentos de tráfico de acceso, ós que se unen o espazo para os viandantes, tanto de beirarrúas como de pasos peonís.



- ✓ A Praza de América tamén ten unha elevada importancia, sobre esta praza entran vías urbanas de gran capacidade distribuindo tráfico por ámbitos de alta densidade residencial e de servizos (grandes superficies escolares, deportivas e comerciais).

- ✓ A Avenida Beiramar é a vía principal de comunicación polo litoral, ademais parte do seu trazado máis próximo ao Casco Histórico está soterrado, o que fai que a afección do seu tráfico sexa menor sobre a cidade. Posibilita a comunicación entre toda a zona de portuaria de Vigo e a AP-9, conformando un eixo vertebral da cidade imprescindible para a actividade económica do Porto.

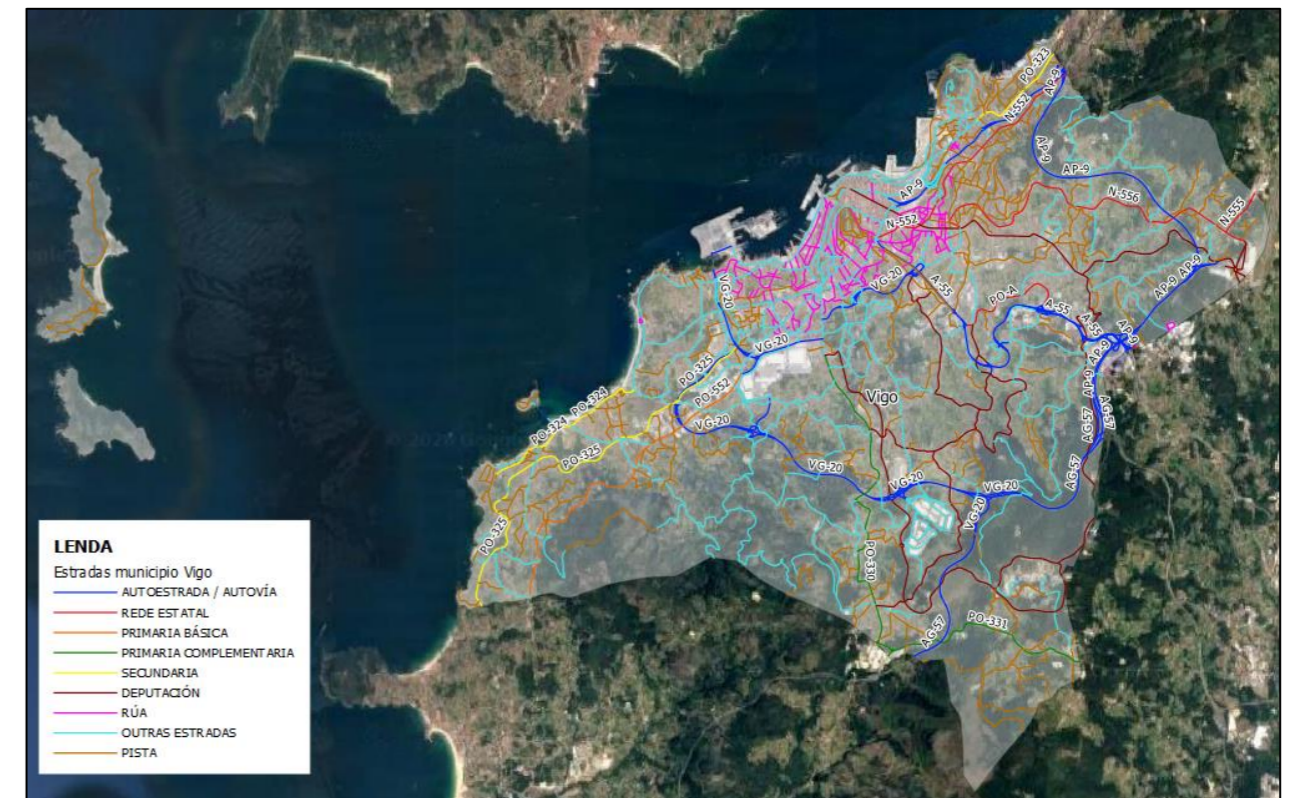


- ✓ A estrada de Camposancos (PO-552) é unha das principais entradas desde o oeste como xa se mencionou, absorbe gran parte dos tráfico entre Vigo e Nigrán-Baiona, e ata a estrada do Vao (EP-2003) ten un carácter urbano residencial, comercial e industrial con gran densidade. Este carácter urbano debe coexistir coa premisa de funcionar como vía interurbana, de canalización de importantes tráfico a priori.



- ✓ A avenida Ramón Nieto, vía de carácter urbano que entra polo sur, debe coexistir tamén co feito de funcionar como vía interurbana, e nos últimos anos está experimentando un desenvolvemento residencial moi forte, tendo que soportar a capacidade para absorber de forma segura o aumento da demanda asociada a este fenómeno.
- ✓ A N-556, coñecida como Avenida do Aeroporto é a principal vía de acceso ao centro de Vigo dende o Aeroporto de Peinador e pola N-555 cara Redondela.

Figura 48: Categorias do viario do municipio de Vigo



Fonte: Elaboración propia

Por último, quedarían o resto de pistas, camiños, sendas e vías, moitos dos cales non están pavimentados ou en condicións adecuadas para unha circulación segura e fluída, que conformarían o resto da malla que permite a capilaridade e proporciona a accesibilidade suficiente no municipio.

Neste sentido, do total de aproximadamente **250 km de vías** coas que conta Vigo no seu territorio (segundo o borrador da Revisión do PXOM do Concello de Vigo), case 6 de cada 10 vías son de titularidade municipal, con 141,73 km. O resto do viario divídese entre o Estado (**19,32%**), a Xunta de Galicia (**14,47%**) e a Deputación de Pontevedra (**9,10%**).

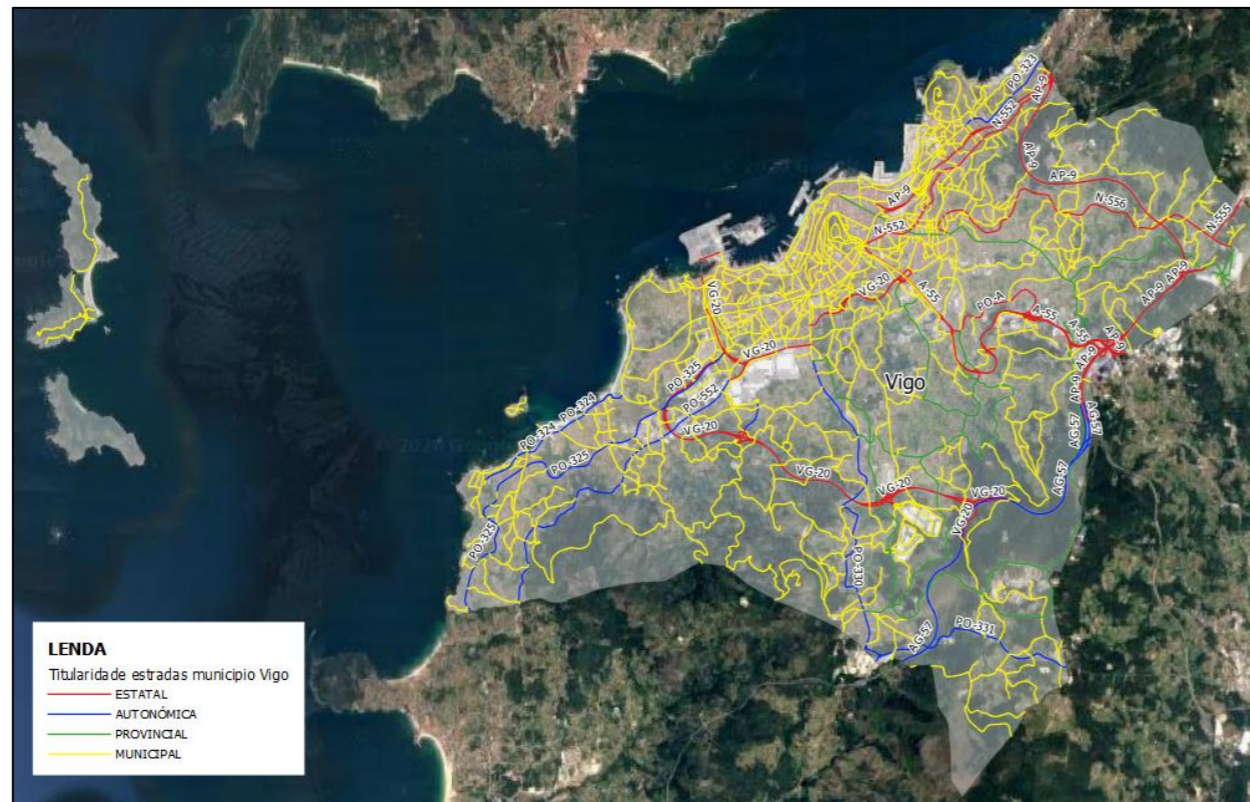


Táboa 4: Titularidade do sistema viario do Concello de Vigo

TITULAR	LONXITUDE (km)	%
Estado	47,95	19,32%
Xunta de Galicia	35,92	14,47%
Deputación de Pontevedra	22,58	9,10%
Concello de Vigo	141,73	57,11%
TOTAL	248,18	100%

Fonte: Revisión do PXOM de Vigo (borrador)

Figura 49: Titularidade das vías de comunicación do municipio de Vigo



Fonte: Elaboración propia

A **xerarquía funcional** das vías actuais definiuse de acordo cos seguintes criterios:

- **Autovía:** Formado polos eixos de alta capacidade e sen cruces a nivel (autoestradas, autovías, ramais) de acceso ao municipio.

- **Viario arterial:** Son os outros grandes eixos de acceso ao municipio, en moitos casos cunha gran compoñente de tráfico de paso.
- **Viario distribuidor:** Ten como función a articulación e conexión dos diferentes núcleos a partir do viario arterial.
- **Viario secundario:** Son as vías que aseguran o acceso rodado ao resto do territorio.
- **Viario calmo:** Son as vías que teñen limitada a súa velocidade a un máximo de 30 km/h.
- **Camiños e sendas:** Formado por vías sen pavimentar, con escasa sección e baixo tráfico.

Para iso, levouse a cabo un inventario do sistema viario que permita clasificar e xerarquizar as infraestruturas, tendo en conta:

- **Sección da vía:** carrís con anchos de 3,5 (autoestradas), entre 3,0 e 3,5 (viario arterial), entre 2,5 e 3 (viario distribuidor), entre 2 e 2,5 (viario secundario, cun ancho de calzada total de entre 4 e 5 metros sen distinción de carrís), etc.
- **Velocidade da vía, capacidade, etc.**
- **Sentido, carrís por sentido, etc.**
- **Uso do solo principal:** residencial, comercial, equipamentos, industrial, etc.
- **Contorna e calidade ambiental e paisaxística.**

De seguido, resúmense as características principais do viario de acordo coa clasificación descrita, seguido da súa representación gráfica, sendo esta unha primeira aproximación á súa definición final:

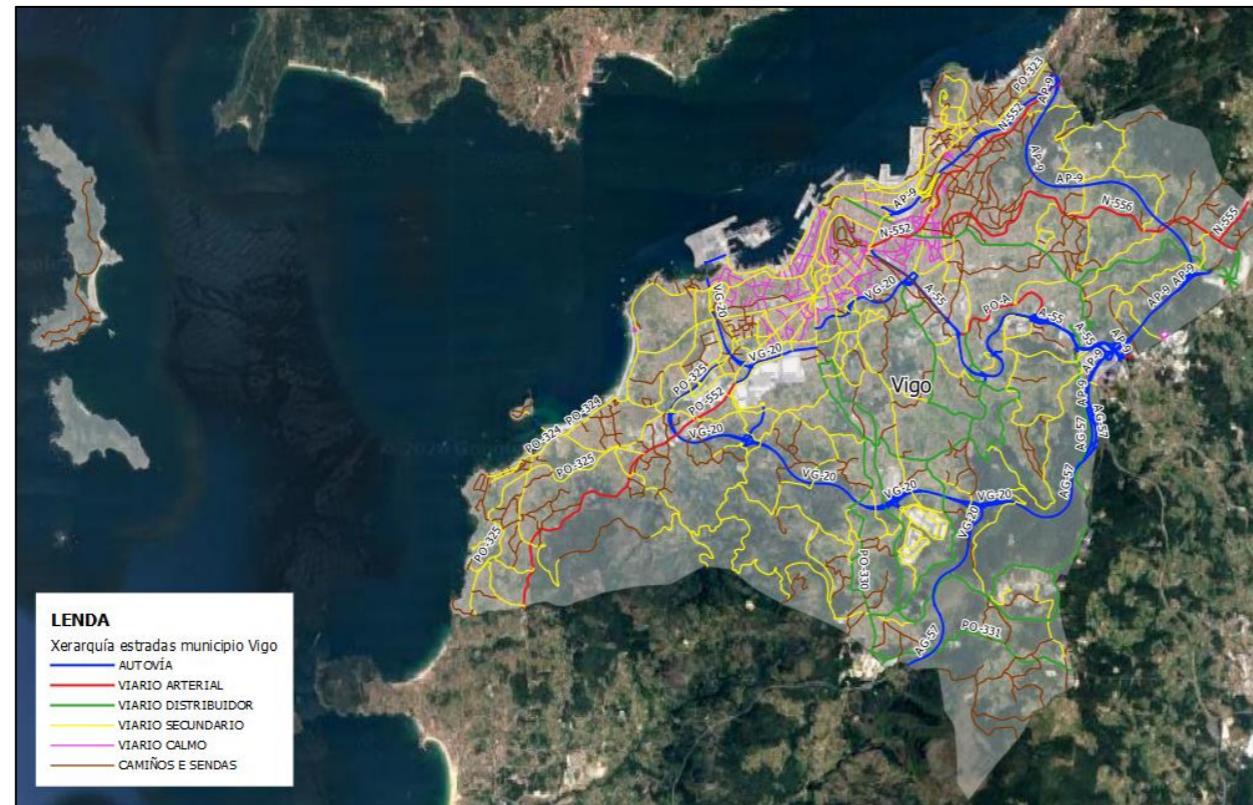
Táboa 5: Tipoloxía adoptada do viario actual

VIARIO	CARRÍS POR SENTIDO	Nº SENTIDOS	ANCHO CARRIL (m)	VELOCIDADE MÁXIMA (km/h)	CAPACIDADE (veh/h/carril)	LONXITUDE (km)	%
Autovía	2-3	2	3,5	80-120	1.300-1.800	82,05	14,71%
Viario arterial	1-2	2	3,0-3,5	50-90	1.000-1.4000	23,41	4,18%
Viario distribuidor	1	1-2	2,5-3	50-90	1.000-1.4000	58,40	10,47%
Viario secundario	1	1-2	2-2,5	40	800	195,40	35,02%
Viario calmo	1	1-2	<3,5	10-30	200-600	38,59	6,92%
Camiños e sendas	1	-	<3,5	10	200	160,17	28,71%
TOTAL						557,92	100,00%

Fonte: Elaboración propia



Figura 50: Xerarquía funcional actual das infraestruturas viarias no municipio de Vigo

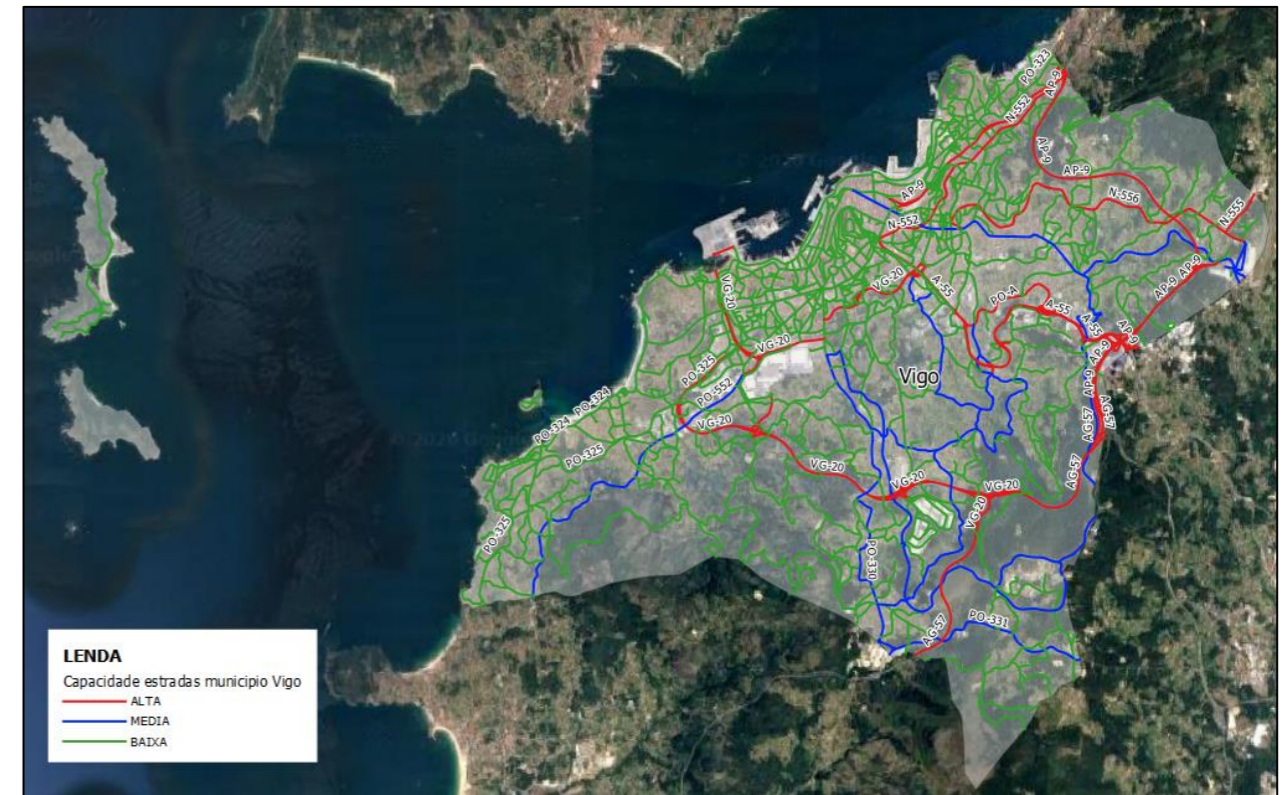


Fonte: *Elaboración propia*

Obsérvase como, en xeral, a titularidade das vías coincide coa xerarquía funcional, salvo para o viario distribuidor, que inclúe tanto as vías autonómicas como as da Deputación, como as infraestruturas viarias municipais que teñen características similares.

A partir desta clasificación, realizouse unha estimación da capacidade das vías. Para iso, estimouse a capacidade a partir das recomendacións, guías de deseño e cálculo establecidas por Fomento:

Figura 51: Capacidade das infraestruturas viarias no municipio de Vigo



Fonte: *Elaboración propia*

Vemos como, en canto á capacidade das vías, existe unha diminución importante nos tramos máis urbanos debido á limitación xeneralizada das velocidades máximas nas mesmas. Neste sentido, pódense clasificar as vías en tres tipos:

- De capacidade alta: Composto pola AP-9, A-55, AG-57, VG-20, N-552 e N-556 así como os seus ramais.
- De capacidade media: Composto polo resto do viario arterial e distribuidor.
- De capacidade baixa: Composto polo resto de vías.

En canto á **ordenación viaria**, en xeral todas as rúas e estradas contan con dobre sentido, cunha porcentaxe suficiente para o fluxo de tráfico actual de vías con carrís independentes.



2.2.17.2. Ferrocarril

Por outra banda, en canto ao trazado **ferroviario** no municipio, trátase dun eixo fundamental de comunicación, ao ser un dos polos do Eixo Atlántico de alta velocidade que conecta A Coruña con Vigo.

Ademais, isto incide na posibilidade de chegar a Vigo neste medio de transporte facilmente dende calquera punto de Galicia que dispoña deste modo de transporte, xa que o concello conta con 2 estacións de ferrocarril, que son: VIGO-GUIXAR e VIGO-URZÁIZ, favorecendo o emprego deste medio de transporte para chegar ao municipio.

A estación de VIGO-URZÁIZ dispón de 4 plataformas que dan servizo a 6 vías que permiten operar ata 9 servizos simultáneos. Esta infraestrutura permite conectar Vigo cos servizos de alta velocidade ferroviaria pertencentes ao Eixo Atlántico (A Coruña, Santiago de Compostela, Vilagarcía de Arousa, Pontevedra e Vigo). A estación atópase nos terreos da estación orixinal de Vigo-Urzáiz construída en 1878, desde a cal partiu do primeiro tren o 18 de xuño de 1881 con destino a Ourense, inaugurando así o servizo ferroviario na cidade de Vigo. O 27 de agosto de 2011 a antiga estación de Vigo-Urzáiz deixa de prestar servizo ferroviario, trasladándose todos os servizos á estación de Vigo-Guixar e procedendo ao derrube de todas as instalacións incluíndo as naves de mantemento para proceder á construción da actual estación subterránea a 15 metros por baixo da cota orixinal.



A estación de VIGO-GUIXAR dispón de tres plataformas cuxa lonxitude oscila entre os 100 metros do máis curto aos 285 do máis longo. Conta con 7 vías das cales 5 se dedican ao transporte de pasaxeiros as outras dúas a mercadorías. Ofrece servizos diarios de longa distancia que permiten unir Vigo con diversas cidades españolas, por exemplo Alacante, Barcelona, Bilbao, Madrid, Valladolid ou Zaragoza, estas liñas son utilizadas por trens Alvia, como Intercity e os nocturnos Trenhotel. As conexións de media distancia desta estación tamén abarcan conexións directas coas demais capitais galegas agás Lugo. Tamén existe o Tren Internacional Oporto-Vigo, que une varias veces ao día Vigo con Oporto vía Tui, os traxectos realízaos a empresa Comboios de Portugal.

A estación de VIGO-GUIXAR dispón de tres plataformas cuxa lonxitude oscila entre os 100 metros do máis curto aos 285 do máis longo. Conta con 7 vías das cales 5 se dedican ao transporte de pasaxeiros as outras dúas a mercadorías. Ofrece servizos diarios de longa distancia que permiten unir Vigo con diversas cidades españolas, por exemplo Alacante, Barcelona, Bilbao, Madrid, Valladolid ou Zaragoza, estas liñas son utilizadas por trens Alvia, como Intercity e os nocturnos Trenhotel. As conexións de media distancia desta estación tamén abarcan conexións directas coas demais capitais galegas agás Lugo. Tamén existe o Tren Internacional Oporto-Vigo, que une varias veces ao día Vigo con Oporto vía Tui, os traxectos realízaos a empresa Comboios de Portugal.

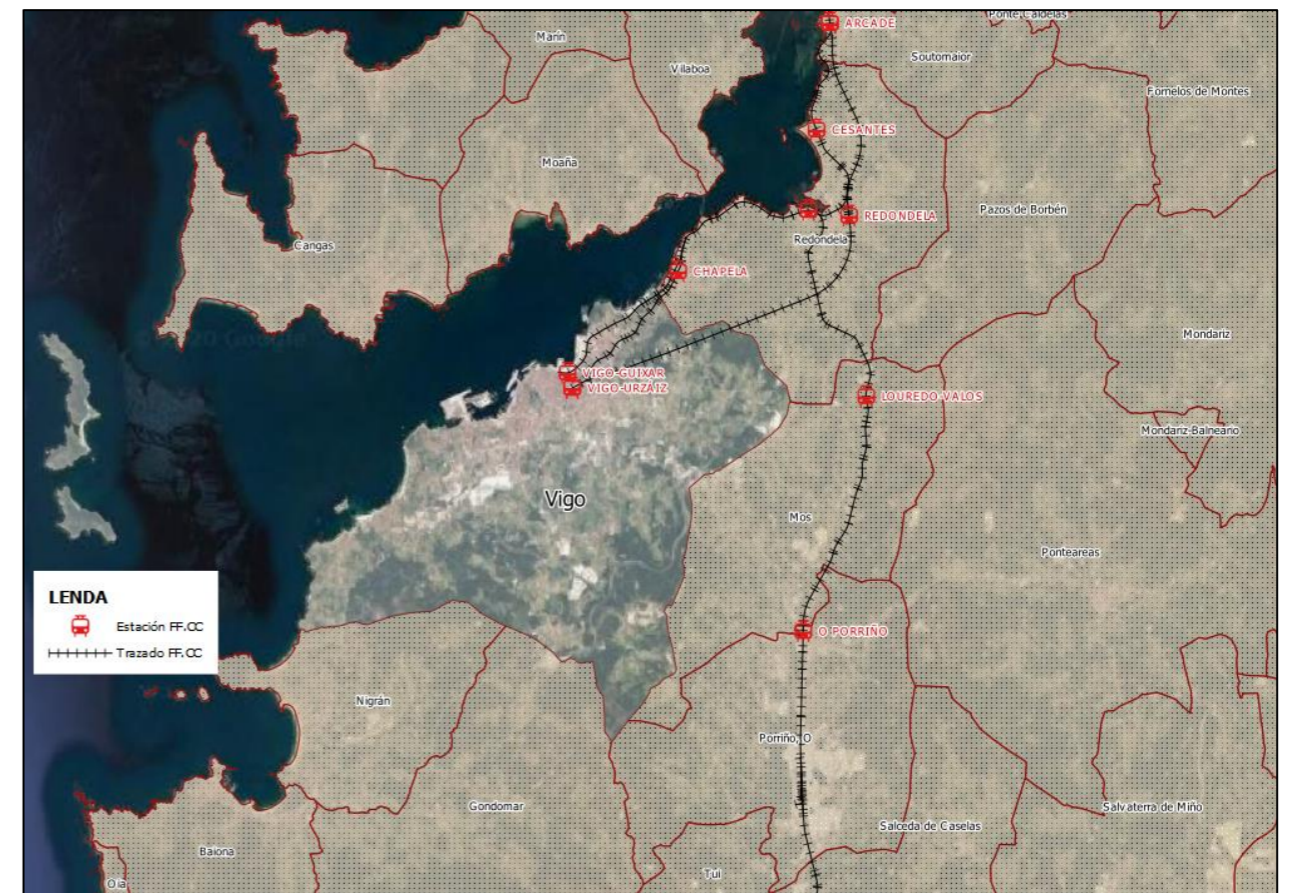
A estación de VIGO-GUIXAR dispón de tres plataformas cuxa lonxitude oscila entre os 100 metros do máis curto aos 285 do máis longo. Conta con 7 vías das cales 5 se dedican ao transporte de pasaxeiros as outras dúas a mercadorías. Ofrece servizos diarios de longa distancia que permiten unir Vigo con diversas cidades españolas, por exemplo Alacante, Barcelona, Bilbao, Madrid, Valladolid ou Zaragoza, estas liñas son utilizadas por trens Alvia, como Intercity e os nocturnos Trenhotel. As conexións de media distancia desta estación tamén abarcan conexións directas coas demais capitais galegas agás Lugo. Tamén existe o Tren Internacional Oporto-Vigo, que une varias veces ao día Vigo con Oporto vía Tui, os traxectos realízaos a empresa Comboios de Portugal.



As estacións de Urzáiz e Guixar, tiveron no ano 2016, 655.029 e 497.563 pasaxeiros respectivamente, sumando 1.152.592 en total. No ano 2017, as cantidades foron de 738.598 e 530.004 cun global de 1.268.602 (un 10,06% máis), e no exercicio de 2018, 787.182 e 523.645 sumaron un total de 1.310.827 viaxeiros (un 3,2% máis).

A estación de mercadorías agrúpase dentro da estación de pasaxeiros de Guixar, as súas principais actividades son a exportación de contedores, granito e diversas mercadorías con destino ao porto. Así mesmo tamén se transportan residuos urbanos á planta de SOGAMA (Sociedade Galega do Medio Ambiente) situada no municipio de Cerceda.

Figura 52: Servizo de transporte por ferrocarril existente



Fonte: Elaboración propia

Dada a gran importancia das infraestruturas ferroviarias no municipio será necesario levar a cabo actuacións que fomenten a intermodalidade, como é a actual construción da estación intermodal de TREN-BUS na estación de VIGO-URZÁIZ, o que supón un paso moi importante para Vigo e a súa área



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 73 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

de influencia, xa que sendo Vigo o motor da economía de gran parte desta área, desprázanse a este núcleo unha gran cantidade de persoas que coa nova estación intermodal disporán de maiores facilidades para realizar os seus desprazamentos en modos máis sostibles, en vez de facelo nos seus vehículos privados. Ademais, tamén suporá unha redución dos tempos de viaxe ao aumentar a calidade dos servizos ofertados de tren e autobús. A estación disporá de accesos directos dende a AP-9, facilitando así o acceso máis rápido dos vehículos.

A súa construción inclúe tamén un Centro Comercial con máis de 20.000 metros cadrados, o que o converterán nun gran punto xerador de viaxe, tanto no mesmo municipio como en toda a súa área metropolitana. Esta nova infraestrutura tamén supón unha oportunidade para fomentar o uso da bicicleta aproveitando a súa situación estratéxica na cidade pero tamén será preciso dotalo dunha boa oferta de transporte público para evitar o máximo número de viaxes posibles en vehículos privados motorizados.



2.2.18. OFERTA VIARIA PEONIL E DA BICICLETA

2.2.18.1. Mobilidade peonil

As vías peonís deben **asegurar a mobilidade a pé da poboación**, ben sexa para o desprazamento funcional, para o tránsito a pé con motivos de lecer ou simplemente para a propia estancia nelas.

A incorporación de vías peonís, que ademais deben ser accesibles, é primordial para o desenvolvemento dun modelo urbano sustentable, que permita aos cidadáns e cidadás a opción do desprazamento a pé. Unha oferta completa de vías con prioridade peonil e a disposición dunha rede de itinerarios peonís son indispensables para o fomento da mobilidade peonil nos municipios.

Os itinerarios peonís principais deben estar constituídos por beirarrúas amplas, prazas e áreas peonís ou semi-peonís que permitan a coexistencia peón-vehículo. As peonalizacións adóitanse realizar nos centros tradicionais e zonas comerciais, mais deben de estenderse máis aló.

Ademais deben cumprir a función de conexión do espazo urbano, garantindo á poboación a accesibilidade ás principais infraestruturas de transporte, equipamentos (centros educativos, deportivos, administrativos, culturais, etc.) e espazos de lecer.

Alguns problemas de accesibilidade están directamente relacionados coa contorna física, outros pola contra débense á interacción do individuo coa súa contorna social e outros á propia disposición dos elementos urbanos.

A calidade das vías peonís depende directamente das súas características físicas e do mobiliario urbano. A ocupación das beirarrúas por maceteiros, semáforos, marquesiñas, bancos, quioscos, luminarias, árbores, etc. poden en moitas ocasións obstaculizar o tránsito peonil en vez de seren un engadido positivo. Cando existen barreiras físicas ou problemas de accesibilidade, provócanse limitacións en parte da poboación e por tanto situacións de discriminación indirecta.

Por todo isto, o Concello de Vigo, leva executando dende hai anos un conxunto de actuacións encamiñadas a mellorar o espazo dedicado aos peóns e peoas e a facer de Vigo un lugar máis accesible:

- Plan de Humanizacións

A historia marcou a orografía deste municipio que creceu e articulouse na contorna da ladeira do monte

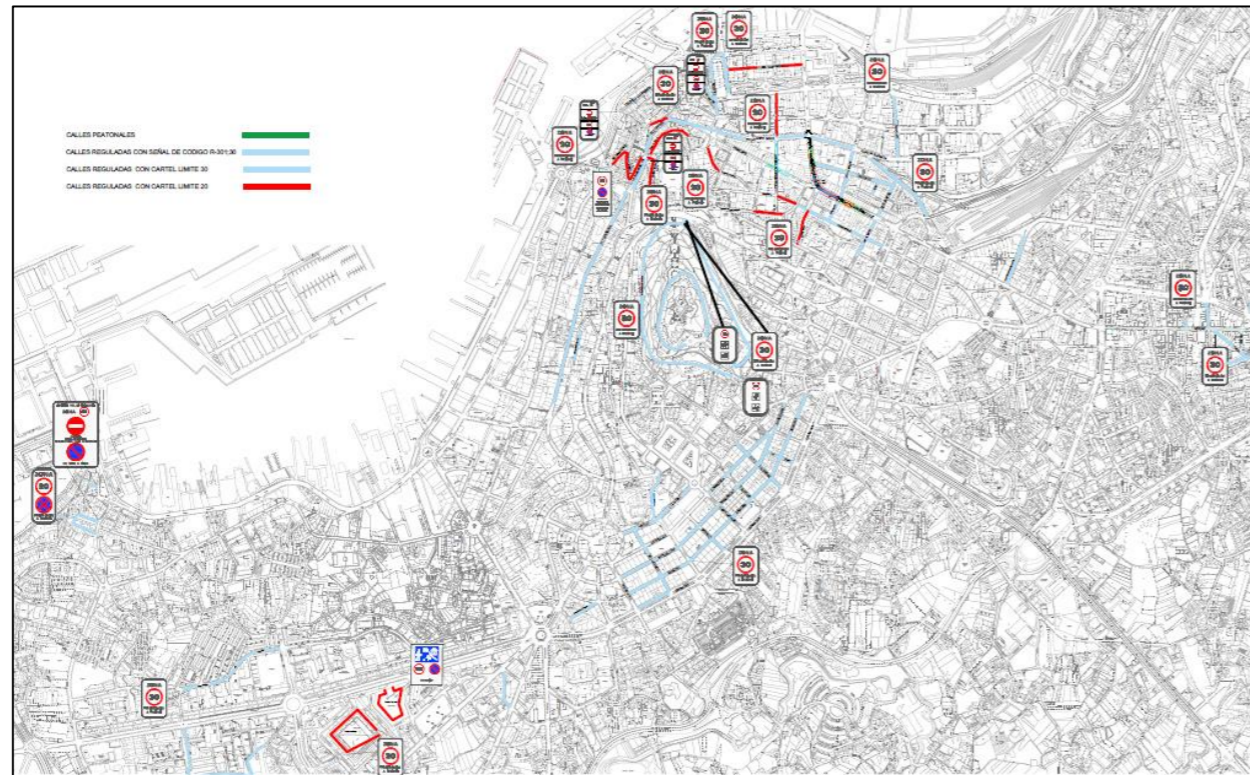
O Castro. A pesar de todo, Vigo é unha urbe nova, que ao longo dos séculos, transformouse nun municipio cunha gran estrutura urbana, que á súa vez está rodeada de moitas parroquias rurais, nos arredores da cidade. Isto convértea nunha cidade cunha distribución complexa. Para paliar, Vigo realiza, desde hai uns anos, unha gran aposta pola accesibilidade. O obxectivo é converter a unha cidade con dificultades de tránsito para as persoas con mobilidade reducida, nun municipio fácil, cómodo e aberto a todos os cidadáns e cidadás. Para o Concello de Vigo a integración dos colectivos con capacidades



motoras e sensitivas reducidas no día a día da cidade supuxo un reto, por iso implantouse a accesibilidade de forma transversal nas súas políticas e estratexias globais, ademais de realizar de forma específica, desde o ano 2008, un plan de humanizacións integral, palpable ao longo dos seus 110 quilómetros cadrados de extensión.



Figura 53: Conxunto de rúas do Concello de Vigo con priorización peonil e reguladas ao tráfico rodado



Fonte: Concello de Vigo

Como se dixo, unha das principais políticas de actuación do Concello de Vigo é a da humanización do municipio, así como a do seu coidado e desenvolvemento sustentable, co obxectivo de mellorar a calidade de vida dos seus cidadáns e cidadás. As humanizacións priorizan ao viandante por diante do vehículo, reducindo carrís e alargando beirarrúas alí onde é viable ou mesmo peonalizando tramos parciais ou completos de rúas. O resultado son barrios con predominio de peóns e peoas e con circulación limitada de vehículos, o que comporta unha importante redución do tráfico rodado na contorna e anima ás persoas a empregar outros modos de transporte ou mobilidade máis sostibles.

Figura 54: Humanización da Ronda Don Bosco e Rúa Eduardo Iglesias, con prioridade peonil



Fonte: Google Imaxes

Suprimir as barreiras arquitectónicas nas vías e pavimentos públicos, realizar rebaixas en todos os pasos peonís e nas prazas de persoas con mobilidade reducida con acceso en rampla, colocar pasamáns e varandas, acondicionar o mobiliario urbano, canalizar as augas pluviais, engadir pavimento antiescorregadizo, instalar novos semáforos intelixentes con dispositivos acústicos, establecer iluminación en pasos peonís con detectores de presenza ou crear novas prazas para persoas con mobilidade reducida son algunhas das medidas que se implantaron grazas aos proxectos e obras de humanización da cidade.

Baixo a premisa fundamental de mellorar a accesibilidade e o tránsito das persoas con problemas de mobilidade, humanizáronse e realizáronse actuacións complementarias en máis de 650 rúas da cidade. Desde 2008, executáronse máis de 2.100 rebaixas de beirarrúas, aumentáronse as zonas peonís; e instaláronse máis de 4.000 bancos que melloraron notablemente a accesibilidade e os traxectos a pé, non só de persoas con mobilidade reducida, senón de toda a sociedade.



Instaláronse, a partir do ano 2014, uns novos semáforos acústicos para invidentes, en diversos pasos peonís da cidade: República Arxentina, Areal, O Porto, Canceleiro, Praza de América, Castela, Ramón Buch, Coruña, Gran Vía, Praza de España, Urzáiz, Lepanto ou Clara Campoamor. Como innovación, estes semáforos están dotados dun sistema Bluetooth, que se pode activar baixo demanda do usuario, mediante este mesmo sistema ou a través dunha aplicación móbil. Nos postes horizontais, inclúen unha fileira de lámpadas led que lle dan luz directa aos viandantes e aumentan a visibilidade dos condutores e condutoras.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 75 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

No últimos cinco anos viñéronse executando tamén numerosas accións encamiñadas a cambiar ou reparar o asfaltado de múltiples rúas, vías urbanas, prazas, etc., así como a mellorar o estado das infraestruturas alí onde os trazados non eran os máis adecuados ou as condicións da contorna podían supoñer un risco para condutores e condutoras e viandantes.

As tarefas de asfaltado executadas ao longo de todo o termo municipal transcorreron, por norma xeral,



de maneira paralela ás accións de humanización proxectadas na propia contorna. Un dos obxectivos principais da aplicación de novos asfaltos é a eliminación dos antigos firmes para dar solución ao exceso do ruído causado pola rodaxe de vehículos sobre vías deterioradas polo tempo, por pavimentos empedrados moi ruidosos, etc. Como mostra diso, unha das principais zonas céntricas, de turismo e lecer da cidade, como é a Praza de Compostela, foi obxecto dunha remodelación integral da mesma, restituíndo

completamente o pavimento e mellorando ademais a súa contorna. O acabado da capa de rodaxe en asfalto foi especialmente coidado coa instalación dun aglomerado de gran groso que amortece o ruído de rodaxe dos vehículos e ademais dálle á calzada o aspecto dun paseo empedrado, no tránsito entre as beirarrúas e a praza.

Habitualmente, coas humanizacións e os novos asfaltados execútanse tamén outras actuacións encamiñadas a mellorar a habitabilidade dos veciños e veciñas e a convivencia destes co tráfico rodado. Así, seguindo o modelo de rúas dun carril e/ou unha soa dirección, teñen lugar a redución de carrís, e consecuentemente do tráfico e do ruído que produce este, o ensanche de beirarrúas, a optimización de espazos públicos para aparcadoiro, a instalación badéns en pasos peonís que obrigan aos vehículos a reducir a velocidade e a de vaos de formigón en curvas, prazas ou zonas susceptibles de parada ou estacionamento irregular de vehículos, etc. Todas estas actuacións van encamiñadas a lograr unha cidade máis amable para a vida diaria dos seus habitantes, mellorando as infraestruturas á vez que se controla e modérase a circulación de vehículos e a súa velocidade máxima en cada tramo de maneira que se mellora a seguranza vial peonil e tamén dos usuarios e usuarias dos vehículos, así como as emisións de contaminantes, prexudiciais para a saúde.

Figura 55: Humanización e asfaltado na Rúa Estorniño, entre Av. Alcalde Gregorio Espino e Rúa Xílgaro.



Fonte: Google Imaxes

A continuación expóñense na seguinte táboa as actuacións de humanización máis importantes levadas a cabo dende o ano 2014 ata o ano 2019.

Táboa 6: Actuacións de humanización, asfaltado e accesibilidade máis importantes no período 2014-2019

ANO	ACTUACIÓN	PARROQUIA
2013-2014	HUMANIZACION CANCELEIRO, ENTRE ROSALIA E GARCIA BARBON, BEIRRARRUA PAR	CENTRO
2014	HUMANIZACION ALVARO CUNQUEIRO, PERIMETRO EXTERIOR	CENTRO
2014	HUMANIZACION RUA SERAFIN AVENDANO, ENTRE ARENAL E ROSALIA	CENTRO
2014	OBRA DE MELLORA DA REDE SEPARATIVA DE PLUVIAIS E RENOVACION DOS PAVIMENTOS PEONIS E DE RODADURA NO ACCESO AO PAVILLÓN MUNICIPAL DE CORUXO E NO CAMIÑO GÁNDARA.	CORUXO
2014	OBRA DE MELLORA DA REDE SEPARATIVA DE PLUVIAIS E RENOVACION DOS PAVIMENTOS PEONIS NA RUA ATLANTIDA, EN ALCABRE	ALCABRE
2014	OBRA DE MELLORA DA REDE SEPARATIVA DE PLUVIAIS E RENOVACION DOS PAVIMENTOS PEONIS E DE RODADURA NA RUA ENTRADA A Balsa	MATAMÁ
2014	OBRA DE MELLORA DA REDE SEPARATIVA DE PLUVIAIS E RENOVACION DOS PAVIMENTOS PEONIS E DE RODADURA NA RUA BRAVO EN NAVIA	NAVIA
2014	OBRA DE MELLORA DA REDE SEPARATIVA DE PLUVIAIS E RENOVACION DOS PAVIMENTOS PEONIS E DE RODADURA NO CAMIÑO OIA E ROZO	OIA
2014	OBRA DE MELLORA DA REDE SEPARATIVA DE PLUVIAIS E RENOVACION DOS PAVIMENTOS PEONIS E DE RODADURA NA RUA EIRA VELLA	SAIÁNS
2014	OBRA DE MELLORA DA REDE SEPARATIVA DE PLUVIAIS E RENOVACION DOS PAVIMENTOS PEONIS E DE RODADURA NA SUBIDA A ROLA	CENTRO
2014	OBRA DE MELLORA DA REDE SEPARATIVA DE PLUVIAIS E RENOVACION DOS PAVIMENTOS PEONIS NA ESTRADA MARCO.	SÁRDOMA
2014	OBRA DE MELLORA DA REDE SEPARATIVA DE PLUVIAIS E RENOVACION DOS PAVIMENTOS PEONIS NO CAMIÑO PINGUELA.	VALADARES
2014	OBRA DE MELLORA DA REDE SEPARATIVA DE PLUVIAIS E RENOVACION DOS PAVIMENTOS PEONIS EN SAN COSME.	ZAMÁNS
2014	OBRA DE MELLORA DA REDE SEPARATIVA DE PLUVIAIS E RENOVACION DOS PAVIMENTOS PEONIS E DE RODADURA NA RUA SANTA MARINA	CABRAL
2014	HUMANIZACION RUA PEDREIRA FASE II	COMESANA
2014	OBRA DE MELLORA DA REDE SEPARATIVA DE PLUVIAIS E RENOVACION DOS PAVIMENTOS PEONIS E DE RODADURA NA SUBIDA Á MADROA E NA RUA MANUEL COSTAS BASTOS	CANDEÁN





ANO	ACTUACIÓN	PARROQUIA
2014	OBRA DE MELLORA DA REDE SEPARATIVA DE PLUVIAIS E RENOVACION DOS PAVIMENTOS PEONIS E DE RODADURA NA SUBIDA A MOUTEIRA EN BEMBRIVE E A RUA SEIXO EN BEADE	BEADE / BEMBRIVE
2014	OBRA DE MELLORA DA REDE SEPARATIVA DE PLUVIAIS E RENOVACION DOS PAVIMENTOS PEONIS E DE RODADURA NAS RUAS SAMPAIO ROTEAS, ABAIXO E SUBIDA, GANDARÓN, CAMIÑO FERMÍN E BAGUNDA	LAVADORES
2014	OBRA DE MELLORA DA REDE SEPARATIVA DE PLUVIAIS E RENOVACION DOS PAVIMENTOS PEONIS E DE RODADURA NO CAMIÑO FONDO EN CASTRELOS	CASTRELOS
2014	HUMANIZACION RAMON NIETO, FRONTE AO MERCADO DE CABRAL	CABRAL
2014	CUBRICIÓN ESCALEIRAS MECANICAS 2ª REPUBLICA	CENTRO
2014	HUMANIZACION GREGORIO ESPINO FASE 1	CALVARIO
2014	HUMANIZACION GERONA FASE 1	CENTRO
2014	HUMANIZACION RUA ARAGON, FASE 3	CENTRO
2014	HUMANIZACION DA BAIXADA A RIOS E RUA DOUTOR CORBAL	TEIS
2014	HUMANIZACION RUA ALONSO OJEDA	TEIS
2014	OBRAS DE HUMANIZACION DA RUA TOLEDO E A SUA CONTORNA	CENTRO
2014	HUMANIZACION ROSALIA DE CASTRO FASE 1	CENTRO
2014	HUMANIZACION MARIA BERDIALES	CENTRO
2014	OBRAS DE MELLORA E ACCESIBILIDADE NOS EDIFICIOS DOS COLEXIOS PUBLICOS	MUNICIPIO
2014	HUMANIZACION JUAN RAMON JIMENEZ	CENTRO
2014	HUMANIZACION RUA COUTADAS	TEIS
2014	EXECUCION DE BEIRARRUAS NA RUA SAA, BEADE	BEADE
2014	HUMANIZACION PAZOS E ENTRONQUE	CENTRO
2014	HUMANIZACION PRAZA EN RUA MARTINEZ GARRIDO	CALVARIO
2014	HUMANIZACION AVDA. DE CASTRELOS ENTRE AVDA. PORTANET E CLARA CAMPOAMOR	CASTRELOS
2014	HUMANIZACION RUA DOUTOR CANOA	CENTRO
2014	ASFALTADOS CASCO URBANO	CENTRO
2014	PAVIMENTACION RUA MONTECELO ALTO	CENTRO
2014	MELLORA E ACONDICIONAMENTO RUA PI MARGALL INTERIOR	CENTRO
2014	MELLORA DE BORDES PEONIS NA RUA ROCIO	COIA
2014	REPOSICION DE BEIRARRUAS EN TOMAS ALONSO	BOUZAS
2014	MELLORA E ACONDICIONAMENTO ACCESIBILIDADE RUA GARCIA LORCA	CENTRO
2014	MELLORA BORDES PEONIS EN BEIRAN, MATAMA	MATAMA
2014	EXECUCION DE BEIRARRUAS NA RUA CARBALLAL, CABRAL, FASE 3	CABRAL
2014	REPARACION DE PASOS PEONIS NO TERMO MUNICIPAL DE VIGO	CENTRO
2015	RENOVACION PAVIMENTO EN SUBIDA A CORREDOURA	CASTRELOS
2015	HUMANIZACION BEIRARRUAS CANCELEIRO, ENTRE GARCIA BARBON E ROSALIA DE CASTRO	CENTRO
2015	ENSANCHE DO ESTREITO DA PIVIDAL, NA AVDA DE STA. MARINA	LAVADORES
2015	EXECUCION BEIRARRUAS RIOBO FASE 2	CASTRELOS
2015	HUMANIZACION CAMELIAS. FASE 3. P. AMERICA - P. INDEPENDENCIA	CENTRO
2015	EXECUCION DE BEIRARRUAS EN SUBIDA A COSTA (DENTRO DE SOTERRAMENTO DE LINAS EN CORREDOURA E SUBIDA A COSTA)	CASTRELOS
2015	BEIRARRUAS CANTABRIA, ENTRE 195 E 207	SAMPAIO
2015	RENOVACION DO PAVIMENTO NO CAMINO LAGOS	CANDEAN
2015	BEIRARRUA SAN COSME ATA CAMPO DE FUTBOL	ZAMANS
2015	BEIRARRUA EN ESTRADA DO PORTAL VALADARES	VALADARES
2015	BEIRARRUA CAMINO RIOBOO	CENTRO
2015	BEIRARRUA AREEIRO	LAVADORES
2015	BEIRARRUA EN FONTE OSCURA CANDEAN	CANDEAN
2015	REBAIXES PASOS PEONIS AVDA. MADRID	SARDOMA
2015	BEIRARRUA EN RUA BECERREIRA CABRAL	CABRAL
2015	PAVIMENTACION CONTORNA REGATO VILAVERDE - PEBEGONS	ZAMANS
2015-2016	AGLOMERADO RUA LUIS SEOANE	CENTRO
2015-2016	AGLOMERADO RUA DOUTOR ANTON BEIRAS	CENTRO
2016	HUMANIZACION MARQUES DE VALTERRA, FASE 2	CENTRO
2016	VIGO VERTICAL, JUAN RAMON JIMENEZ, ASCENSORES ENTRE VALTERRA E CONDE DE TORRECEDEIRA E ENTRE ESTA E PI MARGALL	CENTRO
2016	CARRIL BICI TEIS-SAMIL	MUNICIPIO
2016	HUMANIZACION ESTRADA PROVINCIAL, EMILIA PARDO BAZAN FASE 1. PO-7004	CENTRO-SARDOMA
2016	PROXECTO HUMANIZACION GRAN VIA, DE MARIA BERDIALES A VENEZUELA	CENTRO

ANO	ACTUACIÓN	PARROQUIA
2016	AGLOMERADO ZONDAL	MUNICIPIO
2016	MELLORA ESTRADA BEADE VALADARES FASE 1. ESTRADA DO PORTO PO-7001	BEADE-VALADARES
2016	HUMANIZACION GARCIA BARBON, ENTRE SERAFIN AVENDANO E ROSALIA DE CASTRO, MARXE IMPAR	CENTRO
2016	HUMANIZACION GARCIA BARBON, ENTRE ROSALIA E ISAAC PERAL	CENTRO
2016	SUBSTITUCION DE FIRMES EN VIAIS MUNICIPAIS EN CONTORNAS PATRIMONIAIS	MUNICIPIO
2016	HUMANIZACION GARCIA LORCA	CENTRO
2016	HUMANIZACION BEIRARRUA CASTELAO, ENTRE REDONDELA E PORRINO	CENTRO
2016	HUMANIZACION RUA LLORENTE FASE 1	CENTRO
2016	HUMANIZACION RUA BUEU	COIA
2016	HUMANIZACION GREGORIO ESPINO FASE 2	CALVARIO
2016	MELLORA ACCESIBILIDADE PEONIL ENTRE A PORTA DO SOL E ABELEIRA MENENDEZ, FASE 2	CENTRO
2016	HUMANIZACION ARAGON FASE 4	CENTRO
2016	HUMANIZACION ESTORNINO, ENTRE GREGORIO ESPINO Y XILGARO	CENTRO
2016	HUMANIZACION CAMELIAS, ENTRE D. MARANON E JUAN RAMON JIMENEZ	CENTRO
2016	HUMANIZACION ALVARO CUNQUEIRO	CENTRO
2016	REBAIXES PASOS DE PEONIS NO TERMO MUNICIPAL DE VIGO	MUNICIPIO
2016	HUMANIZACION VIA NORTE, ENTRE TRAVESIA DE VIGO E ESCULTOR GREGORIO FERNANDEZ	CENTRO
2016	HUMANIZACION ROSALIA DE CASTRO, ENTRE CANCELEIRO E SERAFIN AVENDANO	CENTRO
2016	HUMANIZACION DOUTOR CORBAL	TEIS
2016	HUMANIZACION FERREIROS FASE 2	BOUZAS
2016	BEIRARRUAS DONA FERMINA	TEIS
2016	MELLORA SUBIDA AO CEMITERIO PUXEIRO	CABRAL
2016	BEIRARRUAS CALEXON RIVERA	LAVADORES
2016	MELLORA RUA ROLA, BEIRARRUAS MARXE DEREITO DO 104 AO 128 E RENOVAR SANEAMENTO E ABASTECIMENTO	CENTRO
2016	MELLORA TRAZADO EN REVOLTA MATAMA	MATAMA
2016	ACONDICIONAMENTO E MELLORA DE CURVA EN SAMPAIO DE ABAIXO	SAMPAIO
2016	AGLOMERADO ZONDAL	MUNICIPIO
2016	BEIRARRUAS BRAVO, ENLACE CON EXISTENTE	NAVIA
2016	MELLORA ACCESIBILIDADE PEONIL ROTONDA AVDA. EUROPA	NAVIA
2016	MELLORA SUBIDA A HERMIDE	CANDEAN
2016	BEIRARRUA EN RAMON NIETO INTERIOR	CABRAL
2016	ASFALTADO DE VIAIS MUNICIPAIS. 4 LOTES: VIGO CENTRO	MUNICIPIO
2016	ASFALTADO DE VIAIS MUNICIPAIS. 4 LOTES: SUR	MUNICIPIO
2016	ASFALTADO DE VIAIS MUNICIPAIS. 4 LOTES: ESTE	MUNICIPIO
2016	ASFALTADO DE VIAIS MUNICIPAIS. 4 LOTES: OESTE	MUNICIPIO
2016	MELLORA PAVIMENTACION RUA GARCIA OLLOQUI E PRAZA DE COMPOSTELA	CENTRO
2016	REPARACION E NIVELACION DE REXISTROS EN CALZADA	CENTRO
2016	BEIRARRUAS RIOBO FASE 3	COIA
2016	BEIRARRUA EN RUA CASAL SAMPAIO	LAVADORES
2016	BEIRARRUAS MIRAFLORES	SARDOMA
2016	MELLORA SEGURIDADE AVDA. DA PONTE	CABRAL
2016	AGLOMERADO RUA SAN XOAN DE DEUS	BOUZAS
2017	HUMANIZACION RUA FATIMA	CENTRO
2017	HUMANIZACION VIA NORTE, ENTRE ESCULTOR GREGORIO FERNANDEZ E URZAIZ	CENTRO
2017	HUMANIZACION CAMILO JOSE CELA	CENTRO
2017	HUMANIZACION PURIFICACION SAAVEDRA, ENTRE SANJURJO BADIA E ENRIQUE LORENZO	TEIS
2017	HUMANIZACION RUA MARIA BERDIALES, ENTRE GRAN VIA E HERNAN CORTES	CENTRO
2017	HUMANIZACION JOSE FRAU, ENTRE LOPEZ MORA E ALVARO CUNQUEIRO	CENTRO
2017	HUMANIZACION SANJURJO BADIA CON BARRIO DE LAS FLORES	TEIS
2017	RENOVACION BEIRARRUAS AVDA. ATLANTIDA FASE 2	ALCABRE
2017	HUMANIZACION RUA COUTADAS FASE 2	TEIS
2017	AGLOMERADO VIAIS MUNICIPAIS. LOTES 1 E 2	MUNICIPIO
2017	ZONA VERDE SOBRE FALSO TUNEL CANDEAN	CANDEAN
2017	HUMANIZACION RUA ESCUELAS PUBLICAS	CENTRO
2017	HUMANIZACION RONDA DE DON BOSCO	CENTRO
2017	HUMANIZACION CAMELIAS, ENTRE JUAN RAMON JIMENEZ E HISPANIDADE	CENTRO
2018	HUMANIZACION RUA COLOMBIA, FASE 1	CENTRO
2018	HUMANIZACION DA RUA PINTOR JOSE FRAU RUIZ, ENTRE AS RUAS ALVARO CUNQUEIRO E LOPEZ	CENTRO

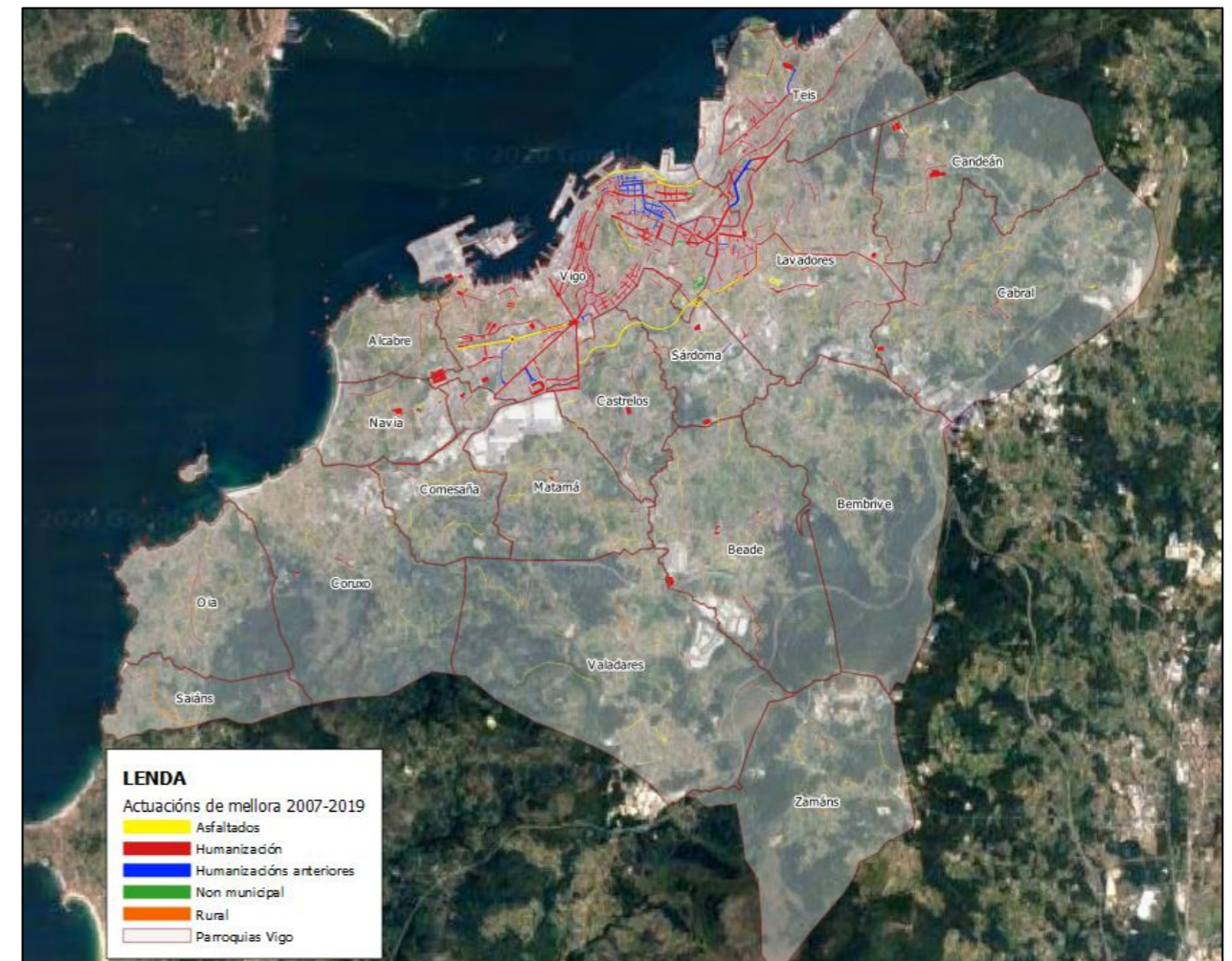


ANO	ACTUACIÓN	PARROQUIA
2018	HUMANIZACION RUA ALVARO CUNQUEIRO FASE II CORONA CIRCULAR EXTERIOR	CENTRO
2018	HUMANIZACION DA RUA ESCOLAS PUBLICAS	CENTRO
2018	HUMANIZACION DE BEIRARRUAS DA AVDA. ATLANTIDA. FASE II	ALCABRE
2018	HUMANIZACION DA ESTRADA PROVINCIAL EP-2001 CALVARO LA GARRIDA, TRAMO IGREXA DE BEADE A GARRIDA (PO-330), LUGAR DE PORTO	CENTRO
2018	HUMANIZACION ENTORNO RUA ROSALIA DE CASTRO E GARCIA BARBON (RUAS SERAFIN AVENDAÑO, HERACLIO BOTANA E ROUPEIRO)	CENTRO
2018	PROXECTO CONSTRUTIVO DE BEIRARRUAS NA RUA MANTELAS	FREIXEIRO
2018	HUMANIZACION RUA PAZOS ENTRE M. PELAYO E LOPEZ MORA	CENTRO
2018	PROXECTO INTEGRACION URBANA VIA VERDE, DENDE CHAPELA A URZAIZ	CENTRO
2018	MELLORA DO ENTORNO DA PRAZA AMERICA	CENTRO
2019	HUMANIZACION CONTORNA ROSALIA DE CASTRO Y GARCIA BARBON: RUAS SERAFIN AVENDAÑO, HERACLIO BOTANA E ROUPEIRO	CENTRO
2019	HUMANIZACION ARAGON FASE 5	CENTRO
2019	HUMANIZACION GREGORIO ESPINO FASE 3	CENTRO
2018-2020	AGLOMERADOS PARROQUIAS	MUNICIPIO
2018-2020	BEIRARRUAS PARROQUIAS	MUNICIPIO

Fonte: Concello de Vigo

Na figura seguinte pódese comprobar o conxunto de actuacións segundo o seu tipo (asfaltados, humanizacións, humanizacións anteriores a 2007, obras de tipo non municipal ou privadas e obras rurais) levadas a cabo dende o ano 2007 ata o ano 2019 polo Concello de Vigo. Todas elas teñen que ver directa ou indirectamente coa mellora da mobilidade, principalmente peonil.

Figura 56: Conxunto de actuacións de mellora levadas a cabo dende o 2007 ao 2019 no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia a partir de datos do Concello de Vigo



Figura 57: Exemplos de actuacións de humanizacións levadas a cabo polo Concello de Vigo



Humanización Rúa Aragón (Fase IV - 2016)



Humanización Av. Camelias (2014)



Humanización Rúa Gregorio Espino (Fase II - 2016)

Fonte: *Elaboración propia*



Humanización Rúa Juan Ramón Jiménez (2018)

- Smart Street

Durante o ano 2015, implementouse nalgunhas humanizacións, como a da rúa García Barbón, o concepto “Smart street”, que no ámbito da mobilidade peonil, mellorou a calidade de vida das persoas con dificultades motoras e sensoriais grazas á ampliación das zonas peonís, os semáforos con sistema Bluetooth, as bandas táctiles, os bancos con puntos de recarga de tabletas e móbiles, e un aspecto novo, baldosas luminosas nas paradas de autobús e os pasos peonís, que neste último caso están sincronizadas cos semáforos e emiten luz led de cor verde ou vermella, en función do estado do semáforo. No plano da accesibilidade, ademais de incluír rebaixes nas beirarrúas e prazas para persoas con mobilidade reducida, instaláronse bebedoiros adaptados para cadeiras de rodas, co obxectivo de que todos os cidadáns e cidadás poidan utilizalos.



- Plan Especial de Actuacións para a Accesibilidade

A implicación da cidade coa accesibilidade vén de longo. O Concello de Vigo, en colaboración coa Fundación ONCE, realizou un Plan Especial de Actuación para a Accesibilidade que pretendía crear unha contorna urbana cómoda e segura, que ofrecese resposta ás necesidades dos cidadáns e cidadás para mellorar a súa calidade de vida. O documento buscaba a rexeneración de espazos urbanos, dándolle protagonismo aos peóns e peoas nun deseño optimizado da rede viaria, o fomento do transporte colectivo e a mellora estética da cidade, coa finalidade de crear unha cultura da accesibilidade.

O plan contiña unha memoria descriptiva; a normativa sobre accesibilidade; un apartado viario con recomendacións para cada rúa, beirarrúa e elementos de mobiliario urbano; apartados dedicados á mellora dos edificios municipais, transporte e tráfico; comunicación sensorial; e unha guía de aplicación técnica.

A súa execución comprendeu actuacións en 331 rúas, 33 edificios, 73 aseos públicos e a instalación de 33 teléfonos adaptados para persoas con mobilidade reducida, entre outros aspectos.

- Proxecto de Supresión de Barreiras Arquitectónicas

Outro dos plans que desenvolveu o Concello, normalmente da man das obras de humanización, asfaltado e reordenación de rúas e barrios, é o proxecto para eliminar as barreiras arquitectónicas urbanísticas na cidade, co obxectivo de colocar ramplas nos pasos peonís que salvasen o desnivel entre a beirarrúa e a zona de circulación dos vehículos, de forma que queda ao mesmo nivel o bordo da beirarrúa que o pavimento da rúa.

Grazas a este proxecto realizáronse actuacións en múltiples rúas da cidade, nas contornas de: Rolda Don Bosco, Taboada Leal, Ecuador, Vázquez Varela, Couto de San Honorato, Reiseñor, Alcalde Gregorio Espino, Avenida de Madrid, Conde de Gondomar, Gran Vía, Hispanidade, Santo Amaro, Castro Salcidos e Marqués de Alcedo.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 79 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

- **Plan de Mellora de Accesibilidade en Equipamentos Urbanos**

O Concello levou a cabo melloras de accesibilidade nos seus equipamentos e instalacións públicas. En función das limitacións, os inmobles e as necesidades existentes, o Concello elaborou, apoiándose na colaboración de persoas con capacidades motoras reducidas e organizacións como Fundación ONCE ou a Confederación Galega de Persoas con Discapacidade (COGAMI), un proxecto para priorizar os usos polivalentes, rendibilizar os espazos e non discriminar a ningún usuario, con percorridos específicos para persoas con mobilidade reducida.



- **Plan de Mobilidade Urbana Sostible**

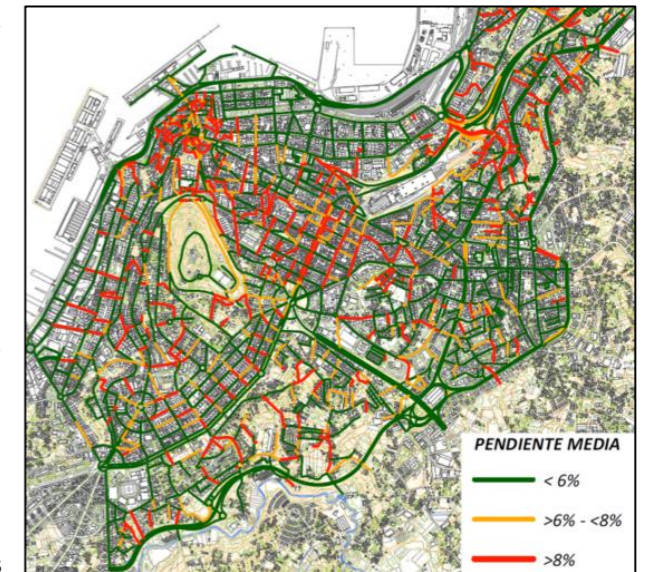
O Concello de Vigo aprobou en 2014, en Xunta de Goberno, o Plan de Mobilidade Urbana Sostible como marco global de actuación sobre a mobilidade urbana, que contempla como premisa fundamental un programa de accesibilidade universal e eliminación de barreiras

Este documento foi un marco de actuación nos seguintes anos da súa aprobación ata a actual actualización do mesmo. O seu obxectivo fundamental era facilitar a accesibilidade en Vigo e prevía, entre outras cousas, optimizar a funcionalidade e racionalidade da oferta de aparcamento, de forma que se facilite o aparcamento aos usuarios e usuarias aos que a mobilidade en transporte público non é unha opción viable; mellorar a accesibilidade ás praias; adaptar as marquesiñas de autobús para persoas con mobilidade ou capacidade sensorial limitada; e adecuar o mobiliario urbano ás persoas con capacidade motora e sensorial reducida.

- **Proxecto VIGO VERTICAL**

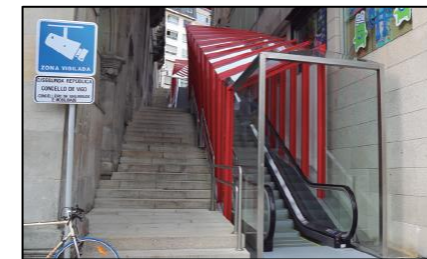
A actuación do Goberno da Cidade de Vigo a través dos plans de desenvolvemento urbano sostible iniciados no ano 2008 a través do proxecto "HUMANIZACIÓN" e posteriormente completados coa ESTRATEXIA DE DESENVOLVEMENTO URBANO SOSTIBLE E INTEGRADO "VIGO VERTICAL", está conformado unha nova forma de mobilidade urbana sostible e integrada e desenvolvendo unha nova contorna urbana conformado por novas zonas de baixas emisións.

Como punto de partida para o desenvolvemento da EDUSI VIGO VERTICAL, débese de ter en conta unha condición determinante da conformación da Cidade de Vigo, a súa orografía. O desenvolvemento histórico de Vigo viuse condicionado ao seu asentamento nas ladeiras do "Monte do Castro", xerando unha cidade VERTICAL que se comunicou a través de viarias con pendentes moi pronunciadas en moitos casos con desniveis superiores ao 12 % - 20 %



Esta condición foi un dos principais problemas en relación á calidade do espazo urbano, atopándonos hoxe en día áreas de convivencia separadas por "grandes noiros" con distancias verticais de máis de 40 metros. Esta condición tan específica veu definindo un modelo de mobilidade cun alto grao de dependencia do vehículo particular en todos os desprazamentos urbanos.

O proxecto de facer CIDADE a través das actuacións de VIGO VERTICAL veñen integrarse na cidade



como un modelo de éxito xa consolidado tanto polo gran respaldo social, como pola súa gran incidencia na consecución de novas áreas de convivencia urbana, que están a conseguir unha acción de compactación da cidade, minorando dunha maneira determinante o distanciamento vertical existente. Así nestes novos espazos urbanos o peón é o gran protagonista e consecuentemente conséguese os obxectivos das Zonas de Baixas Emisións, contribuíndo de maneira determinante ao cumprimento dos ODS da Axenda 2030, así como aliñándose especificamente cos obxectivos estratéxicos da Axenda Urbana Española que busca conseguir a sustentabilidade nas políticas de desenvolvemento urbano e nesta liña establece no seu *Obxectivo 5 "Favorecer a proximidade e a mobilidade sostible"*, o cal desenvolve dentro do *Obxectivo Específico 5.1 "Favorecer a cidade de proximidade"*, priorizar na medida do posible, a cidade para os peóns, favorecendo itinerarios continuos, seguros e responsables, fomentando un modo de vida máis saudable e activa, ademais de promover a eficiencia e calidade dos modos de transporte máis económicos, incluído o transporte a pé. Tamén se inclúe neste obxectivo específico a necesidade de desenvolver redes peonís e ciclistas que garantan que este tipo de desprazamentos sexan seguros e respectuosos co medio ambiente. A priorización da



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 80 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

mobilitade peonil tamén está presente nas liñas de actuación do *Obxectivo Específico 5.2 "Fomento de modos de transporte sostibles"*, coa necesidade de mellorar a circulación peonil e a integración das redes peonís e ciclistas coas zonas verdes.

O proxecto VIGO VERTICAL iniciado en 2010 e desenvolvido de forma principal a partir de 2015 coa implementación da ESTRATEXIA DE DESENVOLVEMENTO SOSTIBLE INTEGRADO, deu un impulso definitivo á execución da gran transformación da mobilidade urbana de Vigo e consecuentemente contribuír dunha maneira decidida á descarbonización urbana ao dar un forte impulso a modos de transporte non motorizados, potenciando a mobilidade peonil de maneira universal.

Os proxectos incluídos na estratexia VIGO VERTICAL, desenvólvense desde a identificación de diversos corredores urbanos que posibiliten a conectividade peonil. Estes corredores implican a execución de accións conxuntas e transversais, encamiñadas á mellora da mobilidade peonil, destacando a instalación de elementos mecánicos multimodales que posibiliten salvar as dificultades orográficas, consolidando un modelo urbano descarbonizado e sostible e ao mesmo tempo consoliden os seguintes obxectivos específicos:



- ✓ Recuperación do espazo urbano para as persoas, xerando unha compactación e minoración do distanciamento vertical existente na cidade.
- ✓ Implantación de elementos de mobilidade vertical (ramplas, escaleiras mecánicas, ascensores, etc.) como elemento facilitador para unha capacidade de mobilidade universal, destacando as vantaxes para as persoas en situacións de vulnerabilidade e mobilidade
- ✓ Potenciar o uso de elementos de desprazamento individualizado (bicicleta, etc.).
- ✓ Reducir os índices de contaminación atmosférica e acústica a través da minoración do tráfico motorizado, a aplicación de novos equipamentos públicos (iluminación eficiente e saudable, incremento de zonas verdes, novos espazos de estancia no ámbito urbano, actuacións de eliminación de barreiras arquitectónicas) xerando novas zonas urbanas de baixas emisións.
- ✓ Potenciar o desenvolvemento económico a través da potenciación dos novos espazos de convivencia urbana que posibilitará o crecemento do comercio de proximidade.

- ✓ Xerar unha nova relación coa rede de transporte público que facilite unha mellora na súa implantación e uso.
- ✓ Consolidar o avance das novas tecnoloxías como elemento estratéxico para xerar indicadores sobre a mellora da calidade de vida para a cidadanía, potenciando a capacidade analítica da área Smart City de Vigo.

O Concello de Vigo desenvolveu nestes últimos 10 anos actuacións específicas moi importantes e o resultado das mesmas foi cualificado como un caso de éxito. As solucións aplicadas á complexidade



orográfica da cidade a través da implementación de elementos mecánicos de uso público consolidaron a necesidade de expandir o proxecto VIGO VERTICAL a outras áreas da cidade.

As primeiras actuacións do proxecto VIGO VERTICAL, son unha realidade e conforman unha referencia moi importante na mellora da calidade de vida e cun investimento estimado entre os proxectos executados e os que están na súa fase de finalización, de máis de 26 M€

Nas seguintes táboas recóllese o inventario de elementos mecánicos executados ao amparo do proxecto VIGO VERTICAL en Vigo.

Táboa 7: Inventario de escaleiras e rampas mecánicas de uso público en rúas de Vigo.

SITUACIÓN	FABRICANTE	LONXITUDE	DESNIVEL
Abeleira Menéndez 1	Thyssenkrupp	13,74 m	4,22 m
Abeleira Menéndez 2	Thyssenkrupp	13,69 m	4,19 m
Abeleira Menéndez 3	Schindler	10,38 m	2,8 m
Abeleira Menéndez 4	Schindler	15,92 m	6 m
CC Pizarro	Orona	14 m	5,22 m
Praza de Portugal	ENOR	12 m	5,10 m
Avenida Gran Vía	Thyssenkrupp	163,21 m	18 m

Fonte: Elaboración propia a partir de datos do Concello do Vigo

Táboa 8: Inventario de elevadores mecánicos de uso público en rúas de Vigo.

SITUACIÓN	FABRICANTE	Nº PARADAS	DESNIVEL
Ascensor Inclinado Juan Ramón Jiménez	ENOR	2	20 m
Ascensor CC Pizarro	Orona	3	12 m
Ascensor de Marqués de Valterra	Orona	2	11 m
Ascensor San Salvador	ENOR	2	7 m
Ascensor parque Camilo José Cela	ENOR	3	15 m

Fonte: Elaboración propia a partir de datos do Concello do Vigo



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 81 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 58: Actuacións de mobilidade vertical do Proxecto VIGO VERTICAL



Ascensor da rúa San Salvador-Pizarro



Ascensor inclinado da Av. das Camelias



Ascensor da rúa Marqués de Valterra



Ascensor da rúa Juan Ramón Jiménez



Escaleiras mecánicas da Praza de Portugal



Escaleiras mecánicas e ascensor no C.C. Pizarro



Ramplasmecánicas da Av. de Gran Vía



Escaleiras mecánicas de Porta do Sol



Visualización por ordenador da futura peonalización da Porta do Sol

Fonte: Concello de Vigo

Como continuidade da estratexia VIGO VERTICAL planifícase en base a un Plan Director que se atopa en fase de aprobación final no momento de redacción do presente documento, co obxecto de poder establecer unha acción conxunta en todo o municipio de Vigo.

O proxecto do Plan Director establece a identificación de 28 ámbitos ou “corredores” para o desenvolvemento dos proxectos de implantación dos elementos de mobilidade vertical necesarios en cada caso.

A análise para determinar os principais itinerarios sobre os que actuar ten en conta os seguintes aspectos:

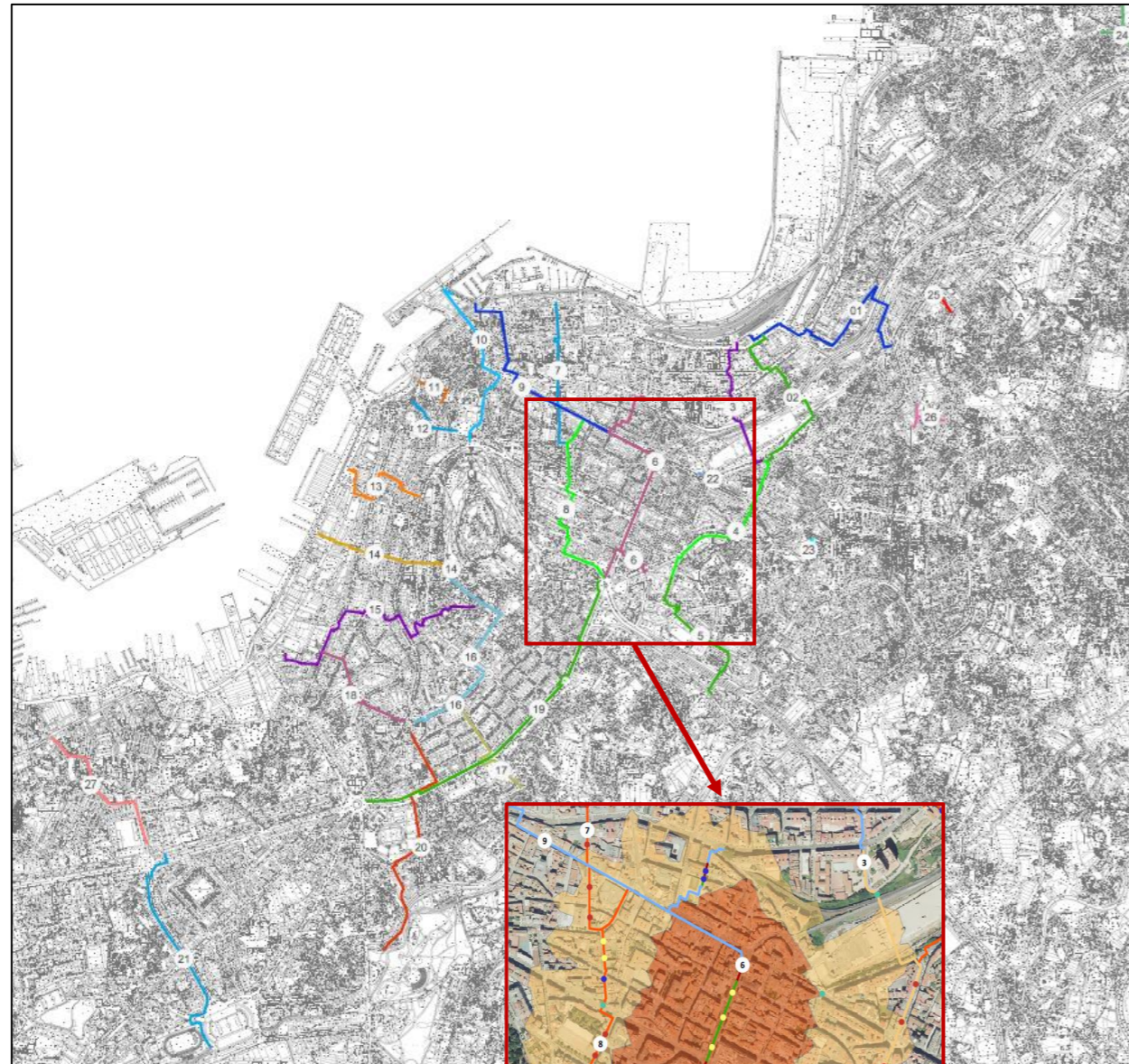
- ✓ Orografía, pendentes e desniveles.
- ✓ Datos de poboación.
- ✓ Datos de actividade económica e social.
- ✓ Existencia de polos de atracción de mobilidade, equipamentos públicos, comerciais, etc.
- ✓ Oportunidade de ampliar e de mellorar itinerarios sobre os que se realizaron actuacións básicas.
- ✓ Oportunidade de actuación por converxencia con outros desenvolvementos urbanos previstos.
- ✓ Disponibilidade de espazo e posibilidade técnica.
- ✓ Custos de implantación e explotación.

O desenvolvemento dos proxectos do plan estratéxico VIGO VERTICAL identifica a día de hoxe os corredores que se expoñen na seguinte figura:



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 82 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 59: Corredores estratéxicos para a continuidade da estratexia VIGO VERTICAL



Fonte: Concello de Vigo

Proxecto de Humanización da Av. Gran Vía, entre a rúa María Berdiales e rúa Venezuela. Poboación potencial: 53.141 habitantes.

As anteriores actuacións xa foron expostas pola administración municipal debido a que son de sobra coñecidos os condicionantes orográficos de Vigo. A Cidade presenta unha topografía variada na que se



suceden áreas deprimidas e sectores elevados, zonas case chas e outras en pendente, estando o seu centro nun monte, O Castro. Isto fai que moitas das rúas dos barrios centrais sexan de pendentes moi pronunciadas, propiciando un entorno pouco accesible e pouco agradable para os viandantes. Todo isto marca unhas diferenzas no territorio, entre o interior e a costa, onde as pendentes son máis suaves.

Pola propia configuración urbana e as pendentes do municipio, os núcleos máis próximos a ría do municipio son os que presentan unha maior potencialidade para desprazarse a pé como modo de transporte recorrente (actividades de lecer, acceso ao transporte público, actividades diarias, educación, etc.). No resto do municipio, ao ter unha configuración máis dispersa e rural, os desprazamento a pé teñen un uso máis ocasional como pode ser o paseo ou o deporte. Ademais, nesta zona do municipio, as pendentes son máis altas, polo que o desprazamento a pé nestas zonas ten maiores problemas.

Se queremos analizar os aspectos que favorecen a **camiñabilidade** no municipio, temos que ter en conta:

- **Pendientes:** A maior % de pendente menos atractivo resulta camiñar.
- **Densidade de poboación:** A maior densidade de poboación, maior é o potencial dos desprazamentos a pé.
- **Infraestruturas:** Canto maior conectividade presenta a trama urbana, maior resulta a accesibilidade peonil (tempo de acceso a pé).



Figura 60: Factores que afectan á camiñabilidade: Pendente.



Fonte: Elaboración propia

Ponderando cada un dos aspectos sinalados anteriormente, podemos identificar as zonas de maior potencial peonil ou **zonas paseables** de Vigo, aplicando a seguinte ecuación:

$$P_T = \frac{\sum_{i=1}^n C_i \cdot P_{Factor\ i}}{n}$$

Onde:

$$P_{Pendientes} = \left(1 - \frac{Pendiente(\%)}{30}\right)$$

$$P_{Población} = \left(1 - \frac{D_{viviendas} (m)}{250}\right)$$

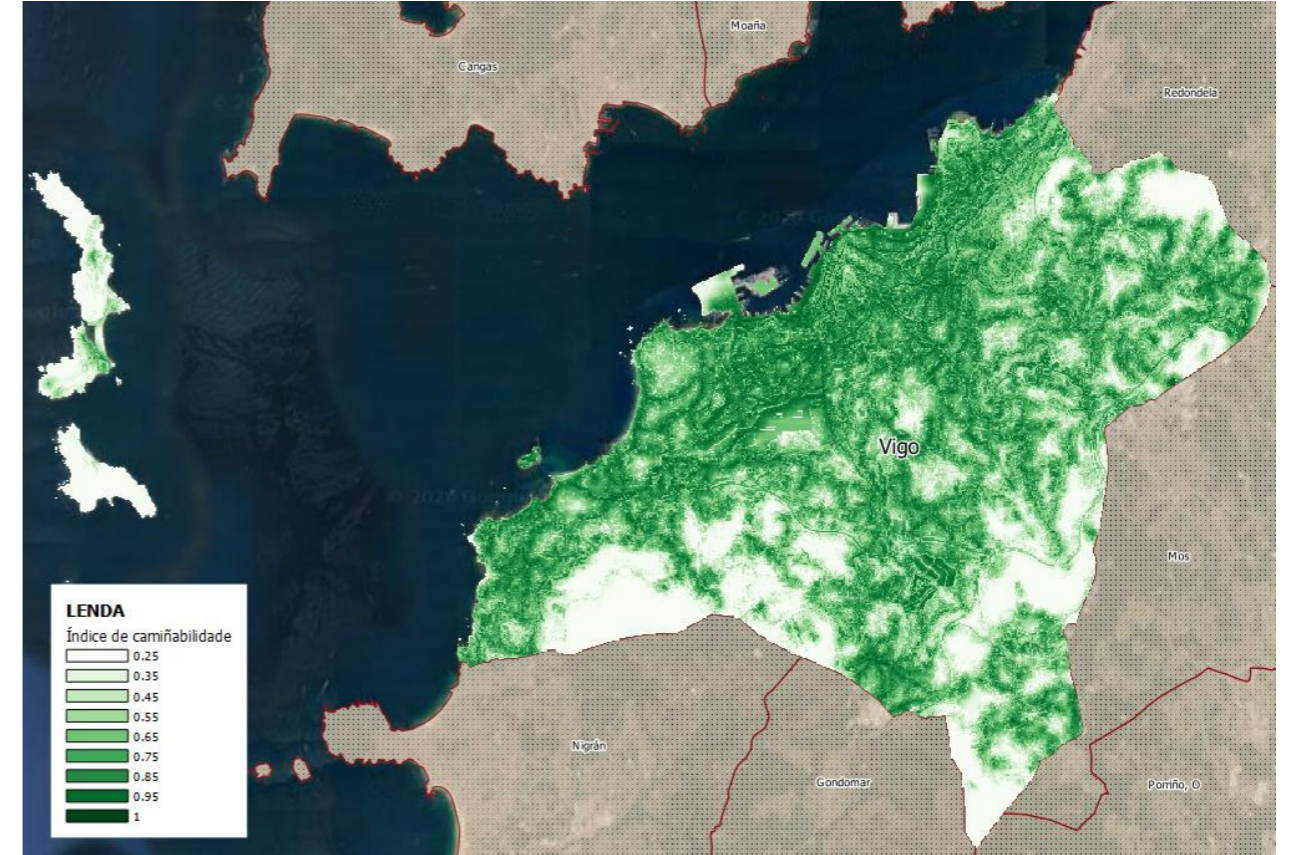
$$P_{Infraestructuras} = \left(1 - \frac{D_{infraestructuras} (m)}{250}\right)$$

$$C_1 = \begin{cases} 1 & \text{si Pendiente} \leq 30 \% \\ 0 & \text{si Pendiente} > 30 \% \end{cases}$$

$$C_2 = \begin{cases} 1 & \text{si } D_{viviendas} \leq 250 \text{ m} \\ 0 & \text{si } D_{viviendas} > 250 \text{ m} \end{cases}$$

$$C_3 = \begin{cases} 1 & \text{si } D_{infraestructuras} \leq 250 \text{ m} \\ 0 & \text{si } D_{infraestructuras} > 250 \text{ m} \end{cases}$$

Figura 61: Índice de camiñabilidade no municipio de Vigo



Fonte: Elaboración propia

A **conectividad peonil** a través das infraestruturas para o tránsito peonil (en xeral as beirarrúas, naquelas vías que contén con elas, ou as propias estradas, nas que non contén con beirarrúas) presenta no centro urbano de Vigo unha boa infraestrutura grazas en parte a todas as actuacións levadas a cabo durante os últimos anos (Plan de Humanizacións, Vigo-Vertical, PMUS, etc.) xa mencionadas anteriormente, mellorando a accesibilidade universal e situando aos viandantes no epicentro das actuacións.

Pola contra, logo dos traballos de campo realizados, existen zonas fora do núcleo urbano que non presentan as condicións máis adecuadas para o uso peonil por ter problemas de falta de continuidade, accesibilidade e sección insuficiente, o que incide na seguridade dos peóns e peoas. Nas zonas máis rurais, as beirarrúas son moi escasas na actualidade, porén, o Concello está a levar a cabo nos últimos anos diversas actuacións para a execución de beirarrúas nas zonas máis rurais no municipio e en áreas do mesmo nas que a súa presenza tórnase moi necesaria.



Figura 62: Exemplos de actuacións de mellora das beirarrúas en zonas rurais



Estrada da Igrexa (Valadares)

Estrada da Igrexa (Valadares)

Rúa de Manuel Álvarez (Lavadores)

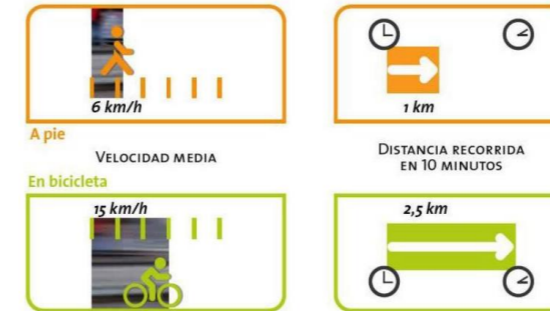
Rúa de Manuel Álvarez (Lavadores)

Fonte: Elaboración propia

En xeral, se avaliamos o estado das rúas ou sendas peonís, encontrámonos con que o estado das rúas ou itinerarios peonís existentes teñen bo estado, destacando a excelente oferta de infraestrutura peonil no centro urbano, representando un alto porcentaxe do total e pondo de manifesto a gran cantidade de actuacións que se levaron a cabo nos últimos anos. As beirarrúas en mal estado representan un porcentaxe baixo respecto ao total, situándose a maioría nas zonas residenciais das aforas do núcleo urbano de Vigo.

2.2.18.2. Mobilidade ciclista

O fomento da mobilidade en bicicleta é un dos aspectos claves das estratexias de sustentabilidade. Permite combinar as vantaxes do vehículo privado, como a liberdade e a rapidez coas vantaxes, económicas, sociais e sobre todo ambientais, do transporte público. Ten un custo moi alcanzable, non consome combustibles fósiles e non produce contaminación atmosférica nin acústica.



Os modos de transporte non motorizados, mobilidade a pé e en bicicleta, deberán ter unha funcionalidade no conxunto do sistema. É esencial, por tanto, a recuperación do espazo público para facilitar a conectividade entre as diferentes áreas do municipio e os centros de actividade.

Os factores que influen na decisión de elixir a bicicleta como modo de transporte son de diversa índole. Poden estar relacionados cos factores individuais como a idade, o sexo, os ingresos económicos, o estado físico do individuo, ou coas propias circunstancias particulares do propio viaxe; pero tamén están relacionados coa contorna que rodea ao individuo.



Nos desprazamentos en bicicleta, como nos que se realizan a pé, a enerxía corporal é necesaria para poder realizar devanditos desprazamentos, por tanto estes modos son moi sensibles aos factores como a distancia, as pendentes a salvar no percorrido, ou as condicións ambientais e climatolóxicas.

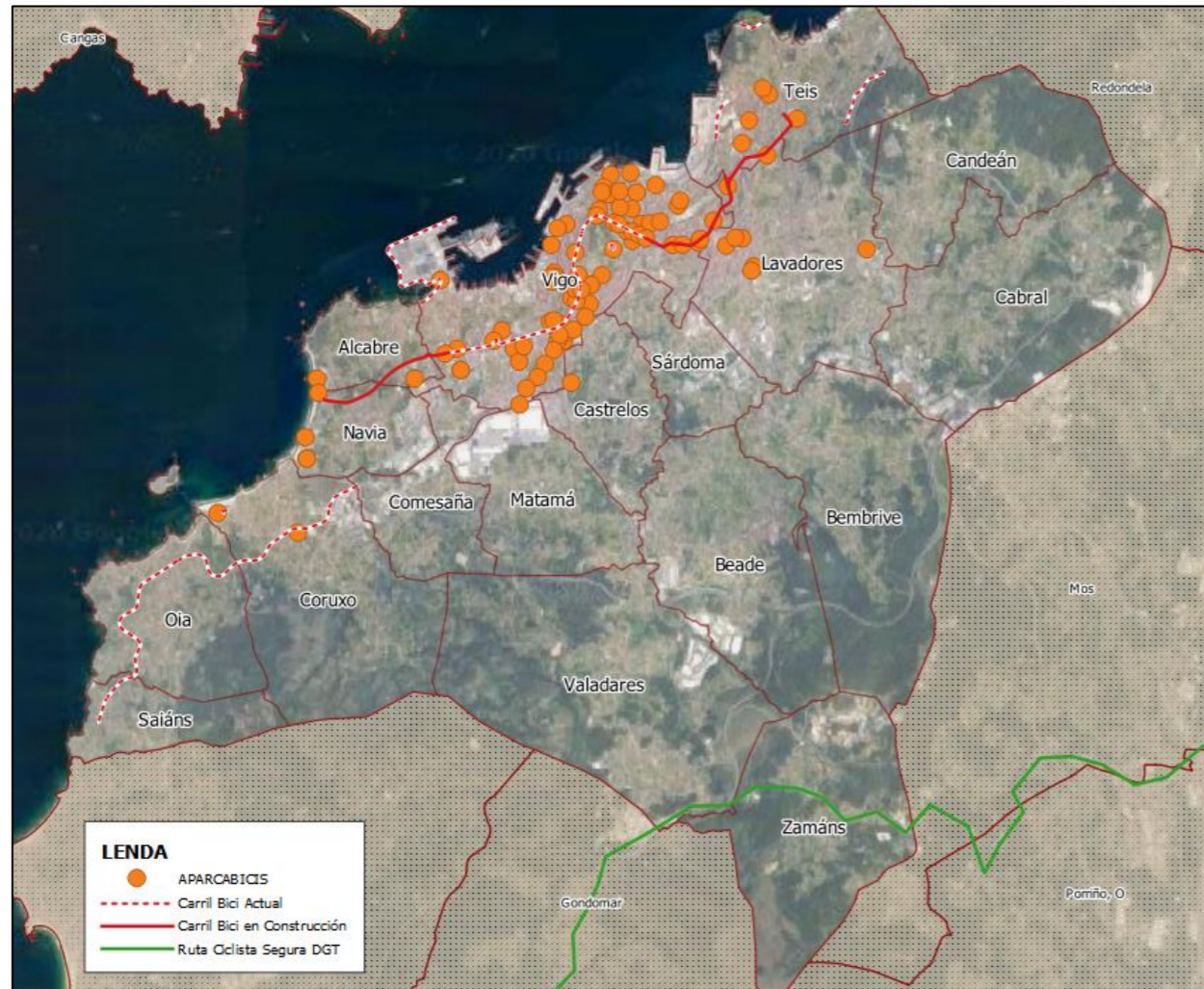
Na actualidade **existe un total de aproximadamente 16 km de tramos de carril-bici que discorren polas parroquias de Vigo Centro, Teis, Coruxo, Oia e Saiáns**; ademais, están en construción o resto de tramos de carril bici necesarios para conectar Teis coa praia de Samil, que son un total de 5,2 km en fase de execución.

Faise patente a necesidade de ampliación dos carrís existentes así coma unha alternativa segura de desprazamento aos concellos veciños.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 85 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 63: Carrís bici do municipio de Vigo e ruta ciclista segura na comarca do Baixo Miño e Vigo



Fonte: Elaboración propia

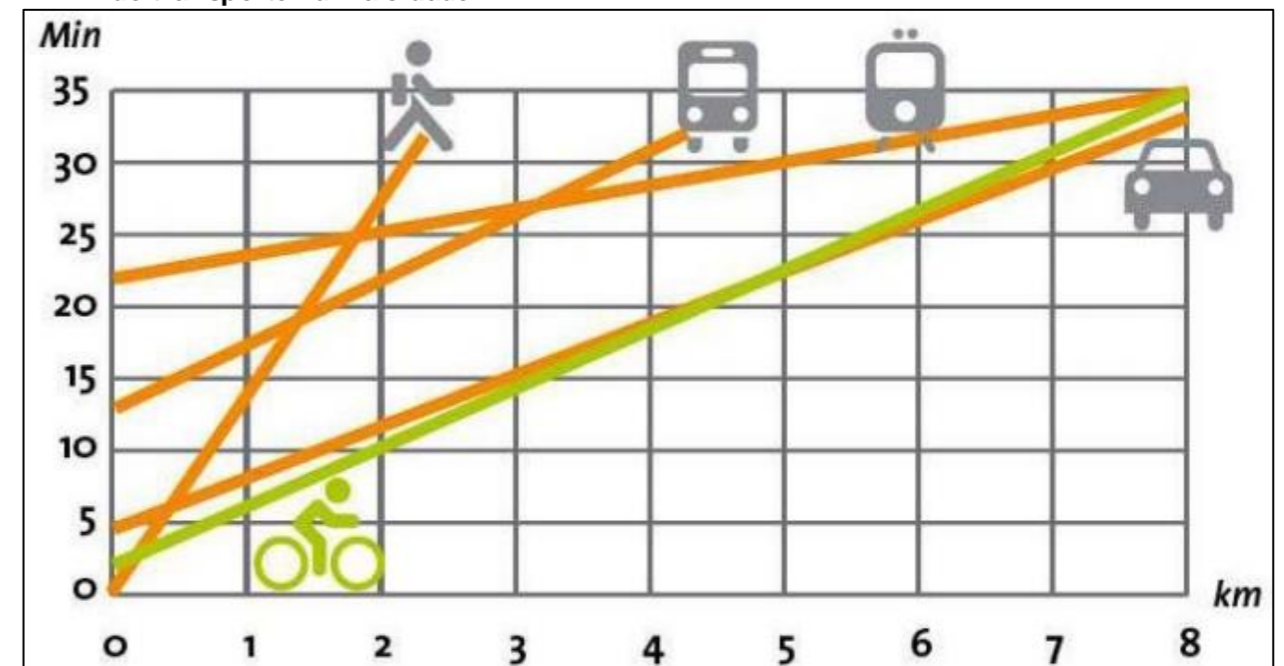
Ademais haberá que ter en conta a existencia de aparcadoiros, os cales na actualidade se distribúen de forma moi heteroxénea polo municipio, centrándose sobre todo na zona centro e en torno os actuais tramos de carril bici existentes

Á marxe do sinalado anteriormente, analizáronse outros **aspectos que poden ter incidencia sobre o uso da bicicleta:**

- **Reducida sección do viario en sitios concretos** onde se da a ausencia de beirarrúas libres de obstáculos e ancho suficiente, beiravías de ancho escaso ou inexistentes, etc.

- **Necesidade de conectar a rede ciclable** con instalacións complementarias (aparcadoiros de bicicletas suficientes e repartidos polo municipio, sinalización específica, etc.).
- **Seguridade viaria:** Este podería dicirse que é un dos problemas fundamentais, orixinado fundamentalmente pola falta de infraestruturas segregadas do tráfico motorizado así como a existencia de interseccións conflitivas. Isto, xunto coa elevada velocidade á que circulan os vehículos pola maioría das vías, provoca un importante efecto disuasorio ao uso da bicicleta, percibíndose este como un modo inseguro.
- **Elevada dispersión da poboación** e grandes distancias entre núcleos principais. Aínda que isto é un aspecto negativo, si se compara co peón pode converterse en positivo ao ser máis eficiente para estes traxectos (a bicicleta é óptima para empregar en desprazamentos de até 5 – 10 km).
- **Pendientes elevadas** nos traxectos transversais e perpendiculares á Ría de Vigo, disuadindo aos usuarios e usuarias de empregar este modo de transporte e optando por un modo motorizado.

Figura 64: Comparación de tempos e velocidade de desprazamento entre os distintos modos de transporte nunha cidade



Fonte: Publicación "En bici, hacia ciudades sin malos humos". COMISIÓN EUROPEA

Fronte a esta realidade, o Concello de Vigo está a promover o uso da bicicleta e está apostando nos últimos anos pola mobilidade ciclable coa elaboración e execución de proxectos de carrís bici que vertebrén o municipio e dean resposta as necesidades que presentas os seus veciños e veciñas, un exemplo disto é a execución do itinerario ciclista entre Teis e a praia de Samil, que discorre polo centro



de Vigo e conectarase en Teis coa Vía Verde. É un recorrido de case 10 km de extensión que cobre linealmente toda a extensión urbana da cidade cunha ruta caracterizada polas súas pendentes suaves xa que discorre de forma paralela á costa a unha cota media. A traza recorre de este a oeste da cidade co seguinte recorrido:

- Avenida Bos Aires (conexión Vía Verde).
- Baixada a Mestre Chané (conexión Vía Verde).
- Rúa Travesía de Vigo.
- Rúa Pizarro.
- Rúa Venezuela.
- Paseo de Granada.
- Avenida Camelias.
- Avenida Castelao.
- Avenida Europa (ata praia de Samil)

Figura 65: Tramo bidireccional segregado na Rúa Venezuela do novo Carril Bici entre Teis e Samil.



Fonte: Elaboración propia

2.3. ANÁLISE SOCIO – ECONÓMICA E DEMOGRÁFICA

- Estructura e evolución da poboación.
- Actividades produtivas e mercado de traballo.
- Nivel e caracterización da motorización.
- Localización de residencias e zonas de servizos, así como de grandes centros de actividade. Centros atraccións e xeradores de desprazamentos.
- Parque de vivendas e o seu estado.

As tendencias socio-demográficas dos últimos anos en Vigo tiveron consecuencias nos hábitos de mobilidade da poboación no termo e na súa contorna.

Estase ante un modelo de asentamento poboacional disperso a excepción do núcleo urbano de Vigo, con características intermedias entre o urbano e o rural, no cal os movementos por parte da poboación no termo municipal teñen unha gran dependencia do vehículo privado. Neste capítulo analízanse estas tendencias e as variables socio-económicas, demográficas e inclusive territoriais e urbanísticas que inflúen nos hábitos de mobilidade.

2.3.1. MARCO TERRITORIAL

Segundo a relación actualizada de Entidades e Núcleos de Poboación confeccionada polo Instituto Nacional de Estatística, Vigo está conformado por 303 entidades singulares de poboación. Estas entidades de poboación, na súa meirande parte posúen características intermedias entre o urbano e o rural, e conforman un continuo tecido cunha ocupación dispersa do territorio e que posúe características urbanas.

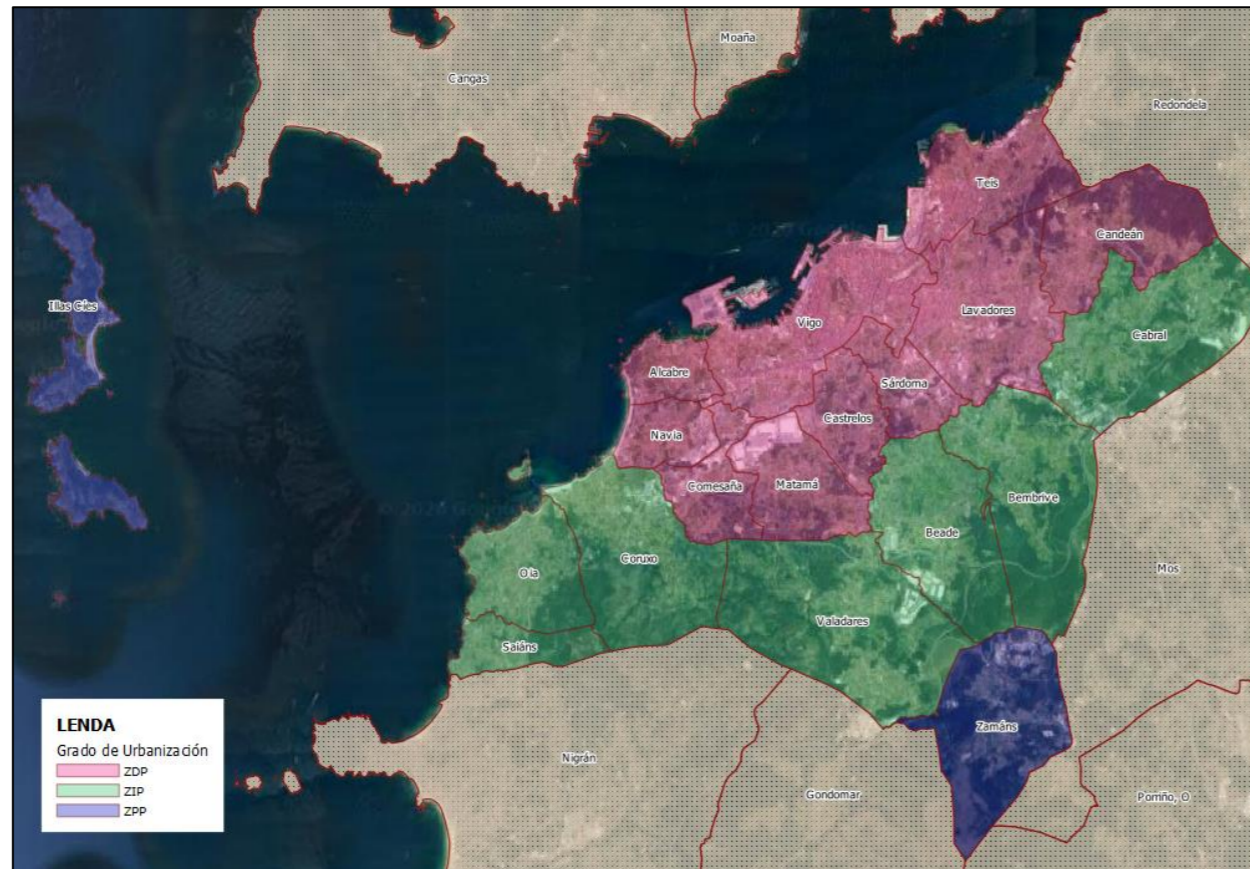
Atendendo ao estudo da dualidade territorial urbano-rural, o IGE (Instituto Galego de Estatística) ten realizado unha clasificación das parroquias de Galicia en base ao seu grado de urbanización elaborada no 2016 coa seguinte definición metodolóxica:

- Zonas Densamente Poboadas (ZDP): Cidades, 50% ou máis da poboación viven en conglomerados de alta densidade.
- Zonas Intermedias (ZIP): Vilas e arredores. Menos do 50% da poboación vive en zonas rurais e menos do 50% vive en conglomerados de alta densidade.
- Zonas Pouco Poboadas (ZPP): Áreas rurais. O 50% ou máis da poboación vive en zonas rurais.



Segundo esta clasificación, a meirande parte das parroquias de Vigo atópanse na categoría de Zonas Densamente Poboadas (ZDP), e o resto son intermedias (ZIP) ou pouco poboadas (ZPP).

Figura 66: Grao de urbanización das parroquias do municipio de Vigo



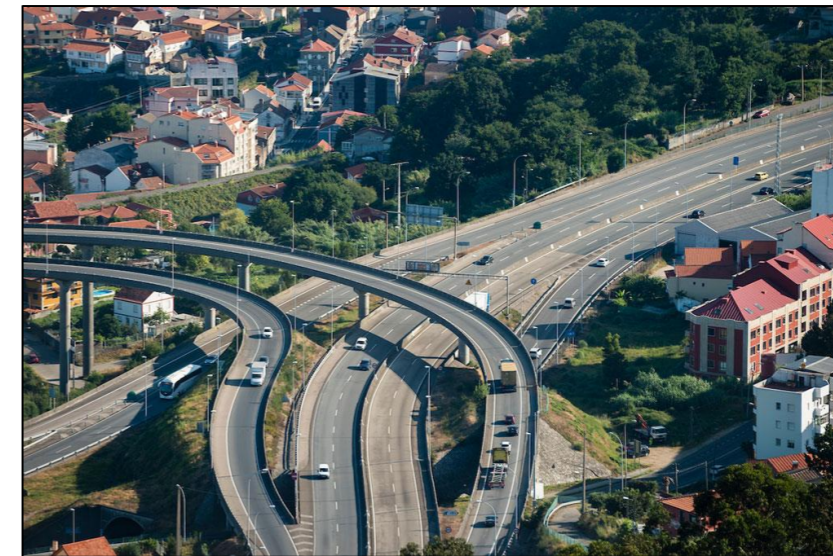
Fonte: Elaboración propia con datos do IGE

Segundo Juan Luís Dalda Escudero ("Vigo: Cidade Difusa" 2002. ProxectoTerra), a tendencia na distribución dos asentamentos no complexo da cidade é a seguinte:

- No seu ámbito central, a Cidade Compacta, acolle maioritariamente a residencia e amplía notablemente a súa oferta de servizos, pero estende ao seu territorio de influencia residencia, actividade e emprego.
- Na primeira coroa do ámbito de influencia, a periferia metropolitana ou Cidade Difusa, o desenvolvemento está asociado á expansión de vivenda permanente e secundaria, do emprego local e a formación dunha incipiente economía de servizos.

- Rexión urbana de influencia, o desenvolvemento é modesto ou puntual, pero o territorio tende a especializarse en función das súas relacións coa área metropolitana, sendo previsible que as infraestruturas viarias especializadas orienten aínda máis unha expansión selectiva de determinadas funcións urbanas.

Nos datos de mobilidade deste estudo do ano 2002 obsérvase como o tráfico medio diario nos accesos



radiais á cidade de Vigo se incrementou máis do 400%, magnitude moi alta en proporción ao desenvolvemento demográfico. Isto pon de manifesto que as relacións económicas entre a cidade e as súas rexións de influencia son moito máis intensas e diversas do que sinalan os datos de poboación. Así pois, a mobilidade como indicador da actividade,

tamén como manifestación dun problema real de transporte, público e privado, é un indicador sintético explicativo da dinámica urbano territorial.

A área metropolitana pode entón definirse como o espazo real de desenvolvemento das funcións urbanas complexas, alí onde actividade, poboación e asentamentos se relacionan acotío con meirande intensidade e dinamismo. As áreas metropolitanas son tamén os espazos onde se xeran ou introducen as innovacións; onde as economías rexionais se relacionan co sistema de cidades do contorno de igual ou superior rango e xerarquía. O sistema das áreas metropolitanas é relevante para o desenvolvemento económico, en tanto que difunde a todo o territorio os cambios, innovacións e impulsos iniciados nas metrópoles.

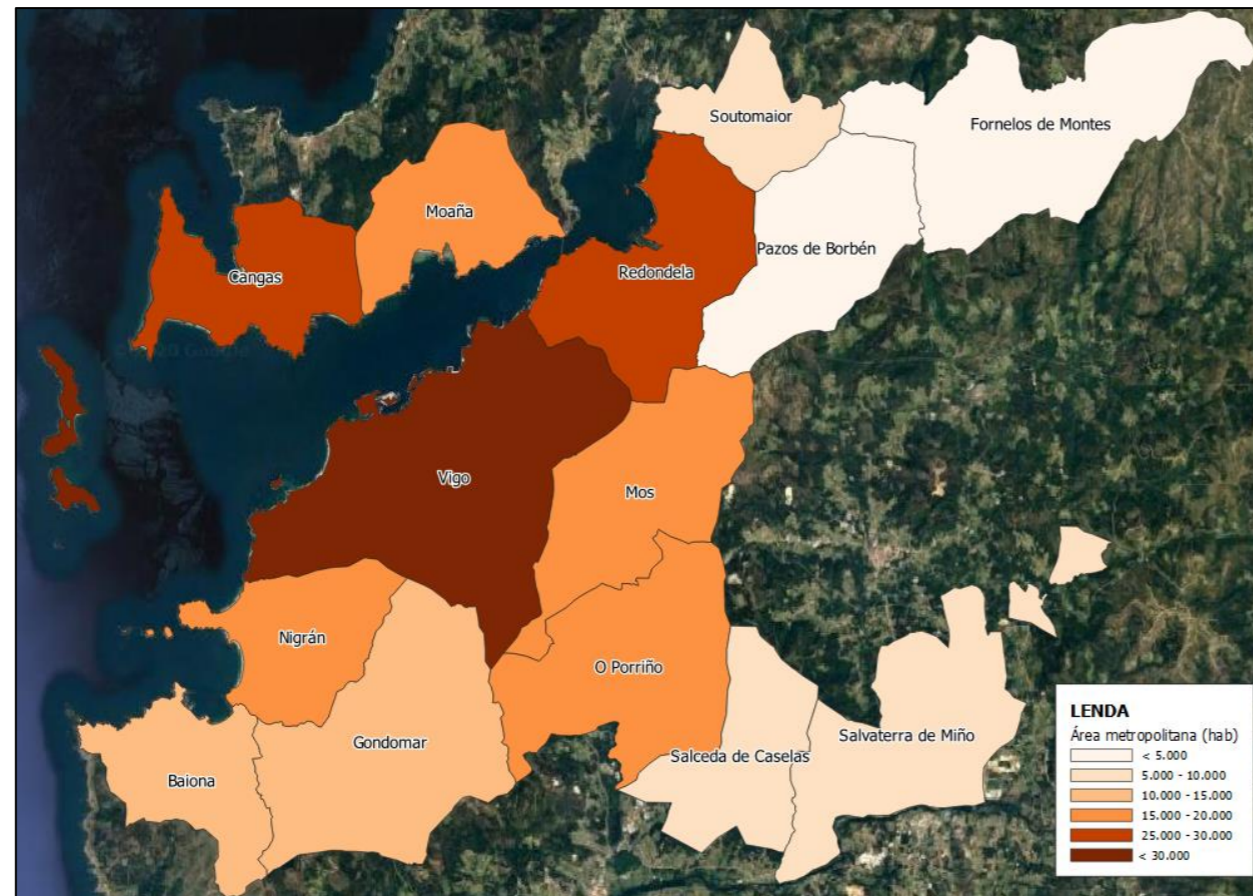
No territorio galego, soamente nos ámbitos de Vigo e A Coruña se producen as relacións económicas e espaciais que as caracterizan como metrópoles. No resto do sistema urbano galego os ámbitos de difusión das cidades teñen aínda menor dinamismo espacial e económico, pero conforman áreas urbanas.



2.3.2. ESTRUTURA E EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN

O termo municipal de Vigo ten unha poboación de **295.364 habitantes** (segundo datos do INE a 1 de xaneiro do 2019), sendo o municipio máis poboado da comunidade autónoma de Galicia.

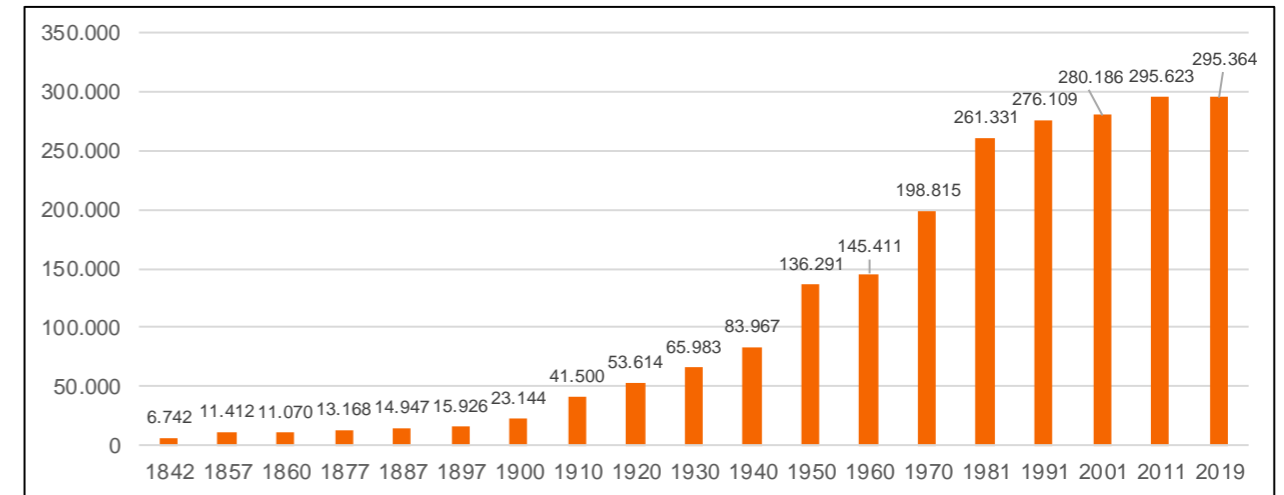
Figura 67: Habitantes por concellos na área metropolitana de Vigo



Fonte: Elaboración propia

Vigo foi durante o século XX a cidade europea que rexistrou un maior crecemento demográfico, durante ese século a súa poboación multiplicouse por 12, pasando de ter 23.259 habitantes en 1900, aos 285.526 censados a finais de século. O século XXI comezou cun saldo vexetativo positivo ininterrompido durante a primeira década, pero que se freou entre os anos 2011 e 2015, coincidindo esta baixada demográfica coa crise económica que afectou a España. Non foi ata o ano 2016 cando Vigo volveu a recuperar unha tendencia a alza sostida na súa poboación.

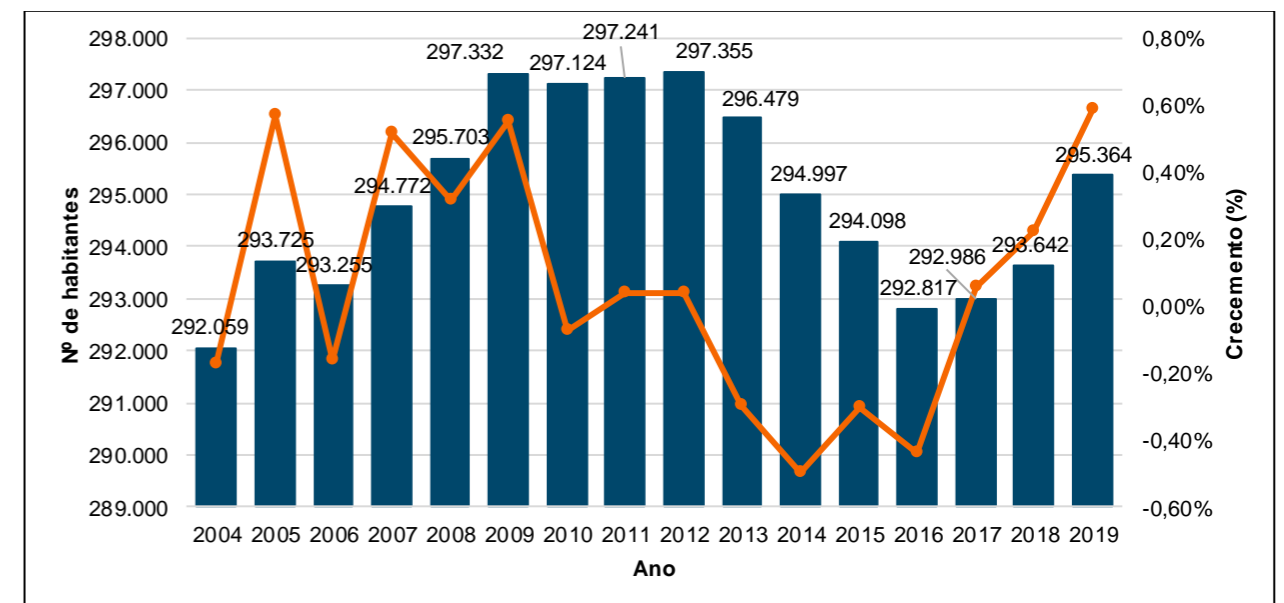
Figura 68: Evolución demográfica de Vigo dende mediados do século XIX ata a actualidade



Fonte: Elaboración propia con datos do INE

Facendo unha análise comparativa dos últimos quince anos pódese observar, **ata o ano 2009, un crecemento constante** da poboación dende o 2006. Porén, a partires deste ano, comeza a decrecer ata case un 1% con respecto aos habitantes do municipio nese ano, repuntando de novo no ano 2016 e chegando no 2019 a valores similares de poboación do ano 2008.

Figura 69: Evolución da poboación nos últimos 15 anos



Fonte: Elaboración propia con datos do INE

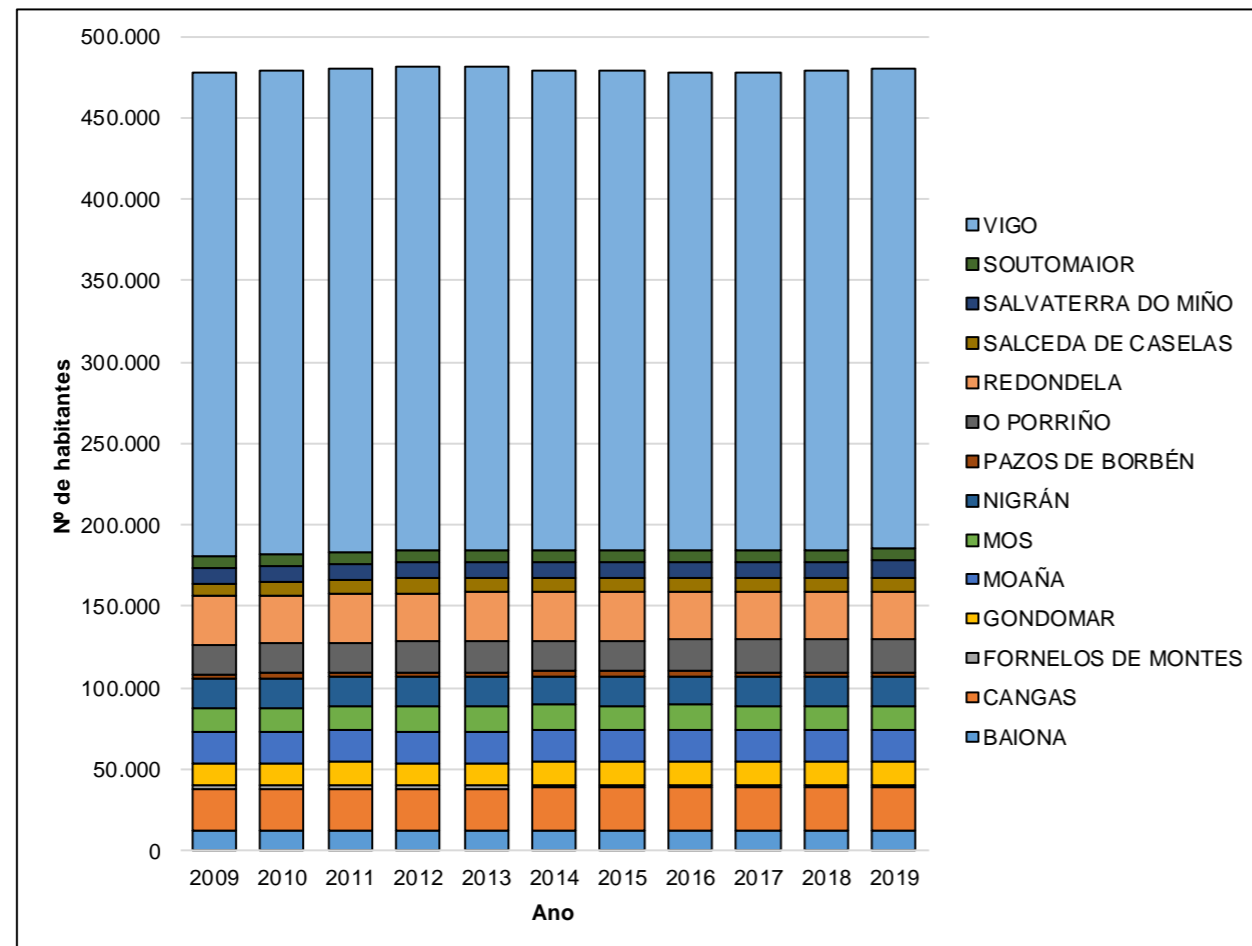




A tendencia da evolución da poboación na última década a grande escala pode considerarse que foi constante, xa que non se produciron grandes variacións no número de habitantes. Hai que destacar, que nós últimos 5 anos, o número de habitantes creceu nun 0,12% despois de uns anos en constante decrecemento dende a crise económica.

A evolución da poboación no conxunto dos restantes municipios que conforman a área metropolitana de Vigo na última década observase no seguinte gráfico.

Figura 70: Evolución da poboación na área metropolitana de Vigo na última década



Fonte: Elaboración propia con datos do INE

A partir do comportamento da taxa media de crecemento interanual da poboación obsérvase a evolución media anual dos saldos de poboación para un período estudado. As taxas de crecemento medio interanual serán, polo tanto, valores fundamentais a ter en conta para a prognose da mobilidade nos horizontes futuros.

A taxa de crecemento medio interanual da área metropolitana de Vigo na última década (2009-2019) é dun **0,06%**. Dentro da área metropolitana, Vigo posúe un crecemento medio interanual negativo neste período, dun **-0,07%**. Pola contra, O Porriño é o municipio que posúe un crecemento medio maior, 1.36%. Na rexión considerada, tiveron un crecemento medio interanual negativo os concellos de Fornelos de Montes, Nigrán, Pazos de Borbén, Redondela e o mencionado Vigo; o resto de municipios presentas taxas positivas de crecemento medio.

Táboa 9: Taxa de crecemento media interanual da área metropolitana de Vigo na última década (2009-2019)

BAIONA	CANGAS	FORNELOS DE MONTES	GONDOMAR	MOAÑA
0,03%	0,31%	-1,82%	0,32%	0,20%
MOS	NIGRÁN	PAZOS DE BORBÉN	O PORRIÑO	REDONDELA
0,29%	-0,19%	-0,54%	1,36%	-0,26%
SALCEDA DE CASELAS	SALVATERRA DE MIÑO	SOUTOMAIOR	VIGO	ÁREA METROPOLITANA
1,06%	0,57%	0,77%	-0,07%	0,06%

Fonte: Elaboración propia con datos do INE

Por outra banda, a evolución da poboación de Vigo viuse marcada de forma decisiva polo **movemento natural da poboación** dos últimos anos, así como polas oscilacións que experimentan **os fluxos migratorios**. O saldo migratorio de Vigo é positivo no período analizado, dato importante nun concello de Galicia a día de hoxe. Emporiso, o saldo vexetativo é negativo, o cal é un dato a considerar pero segue a mesma tendencia dos municipios de Galicia por ter unha poboación moi maior na nosa comunidade.

Táboa 10: Variación natural da poboación e saldo migratorio do Concello de Vigo

ANO	NACEMENTOS	DEFUNCIÓNS	SALDO VEXETATIVO	MATRIMONIOS	SALDO MIGRATORIO
2006	2.545	2.419	126	1.190	1.151
2007	2.684	2.481	203	1.207	772
2008	2.856	2.451	405	1.215	1.145
2009	2.714	2.528	186	1.082	51
2010	2.664	2.457	207	1.059	-427



ANO	NACEMENTOS	DEFUNCIÓNS	SALDO VEXETATIVO	MATRIMONIOS	SALDO MIGRATORIO
2011	2.591	2.435	156	1.045	352
2012	2.564	2.575	-11	1000	-272
2013	2.389	2.536	-147	937	70
2014	2.383	2.463	-80	930	93
2015	2.228	2.656	-428	1.035	75
2016	2.150	2.738	-588	1.083	1.001
2017	2.177	2.650	-473	1.045	-1.577
2018	1.922	2.789	-867	909	-
2019	1.863	2.689	-826	906	-

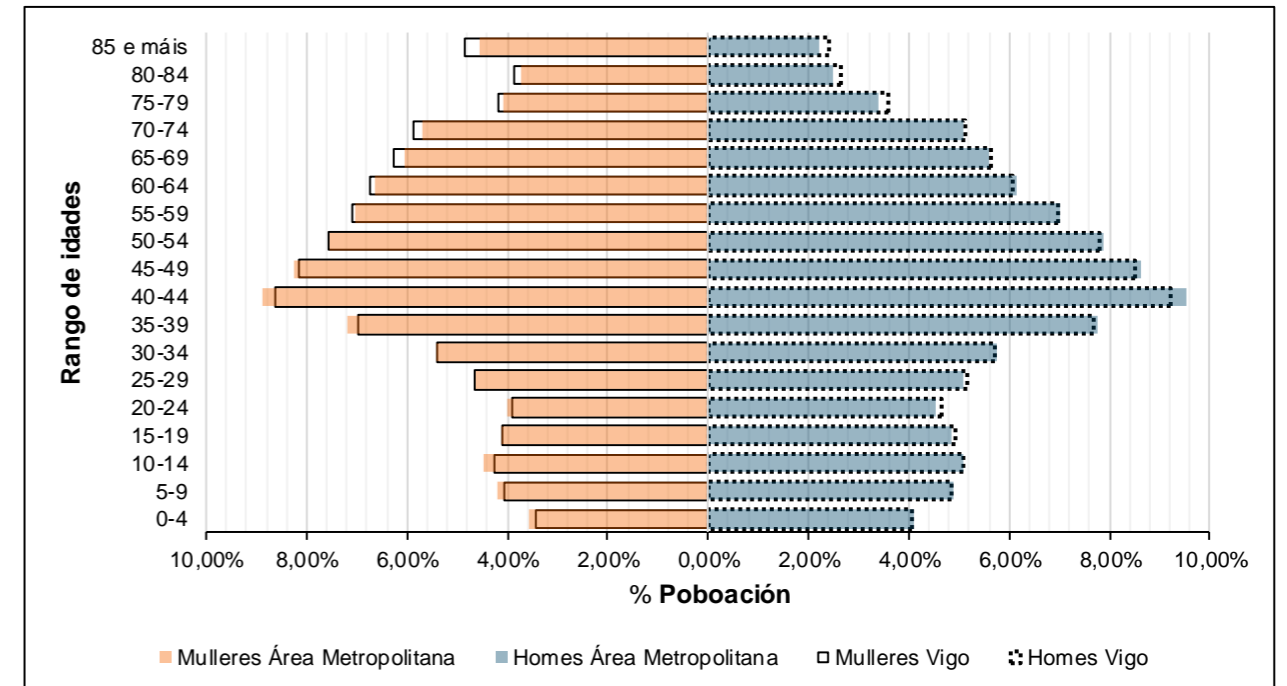
Fonte: Elaboración propia con datos do IGE (datos de "saldo emigratorio" existentes entre o 2006 e 2017)

En canto á **estrutura demográfica por sexos e idades** en Vigo, nos últimos 8 anos estase a producir un número de nacementos inferior ao de defuncións, xa que nos últimos anos, o saldo vexetativo está sendo negativo. Así a todo, este dato está compensándose cos saldos migratorios na maioría dos anos, propiciando un aumento da base da pirámide de poboación.

A pirámide da poboación é ancha na zona intermedia e estreita na parte superior e inferior, sobre todo no sexo masculino no caso das persoas de máis de 75 anos, mantendo unha estrutura de poboación máis madura no sexo feminino. Os principais índices que fan referencia á estrutura da poboación por sexo referidas ao Concello de Vigo son:

- **Relación de masculinidade** (taxa de masculinidade) é a relación existente entre os efectivos masculinos (Pm) e femininos (Pf): $Tm = (Pm/Pf) \times 100 = 89,74$ homes por cada 100 mulleres.
- **Proporción de masculinidade** obtense dividindo os efectivos masculinos pola suma de efectivos de ambos os sexos: $M = Pm/(Pm+Pf) = 0,473$.
- **Relación de feminidade** (taxa de feminidade): $Tf = (Pf/Pm) \times 100 = 111,43$ mulleres por cada 100 homes.
- **Proporción de feminidade**: $F = Pf/(Pm+Pf) = 0,527$.

Figura 71: Distribución da poboación de Vigo e da súa área metropolitana por sexo e idade



Fonte: Elaboración propia con datos do INE (datos a 1 de xaneiro do 2019)

Na distribución da poboación por sexo, en xeral, a poboación feminina é levemente superior na maioría de xeracións. A taxa de masculinidade adoita situarse ao redor duns 90-95 homes por cada 100 mulleres, polo que Vigo, cunha taxa de masculinidade de 89,74 homes por cada 100 mulleres, está practicamente nos valores considerados como normais.

Comprobando a pirámide poboacional do Concello de Vigo respecto á da súa área metropolitana, compróbase a similitude entre ambas, apreciándose escasas diferenzas, pondo de manifesto as elevadas interrelacións socio-económicas entre estas zonas. En Vigo existe unha proporción de poboación de entre os 15 e os 29, e de máis de 55 anos maior que no resto de municipios da zona metropolitana. Porén, de menos de 14 e entre os 30 e os 54 anos, a proporción de poboación é menor que no resto da súa zona de influencia metropolitana. Este é un dato relevante, xa que implica que, a pesar de que máis da metade da poboación de Vigo están entre os 15 e os 65 anos, a poboación do Concello de Vigo é máis maior que a media da área metropolitana de Vigo, sendo o 4º



municipio co índice de envellecemento máis alto da área metropolitana de Vigo, por detrás de Fornelos de Montes, Pazos de Borbén e Redondela.

En canto á estrutura da poboación por idade, os comportamentos da poboación varían substancialmente segundo a idade dos individuos. Así, a poboación feminina entre os 18 anos e 49 anos ten capacidade reprodutora e si ten nenos terá unhas necesidades de mobilidade especiais. Os nenos, novos e anciáns non son economicamente activos, é dicir, non forman parte do aparello produtivo e por tanto as súas necesidades de mobilidade son diferentes ás do traballador. As actitudes e comportamentos á hora de desprazarnos varían substancialmente segundo na poboación predominen os nenos, os adolescentes, adultos ou anciáns.

Por tanto, na análise de poboación (datos a 1 de xaneiro do 2019) distínguense tres grupos:

- **Mozos:** Infantes e adolescentes. Poboación nova (0-14 anos) que se caracteriza maioritariamente por non ser reprodutora nin produtora. Céntrase no período de formación. Vigo conta con 37.876 persoas (12,82%) dentro deste grupo.
- **Adultos:** Poboación comprendida entre 15 e 64 anos, responsables maioritariamente da procreación e a produción. Corresponde ao período de actividade económica. Vigo conta con 191.435 persoas (64,81%) dentro deste grupo.
- **Maiores:** Poboación maior de 65 anos, que na súa case totalidade non son reprodutivos e non participan activamente na actividade económica. Encádranse no período de xubilación. Vigo conta con 66.053 persoas (22,36%) dentro deste grupo.

As proporcións correspondentes aos diferentes grupos de idade poden expresarse a través dos chamados índices de idade, que expresan a importancia relativa de individuos de cada grupo de idade en tantos por cen. Os principais índices son:

- **Índice de dependencia:** mide a proporción de individuos menores de 15 anos e maiores de 65 con respecto aos adultos (15-65) en %.
- **Índice de envellecemento:** relaciona a poboación de máis de 65 anos respecto da poboación de 0 a 14 anos en %.
- **Maternidade:** relación entre a poboación de 0 a 4 anos e as mulleres en idade de procrear (15 a 49 anos).

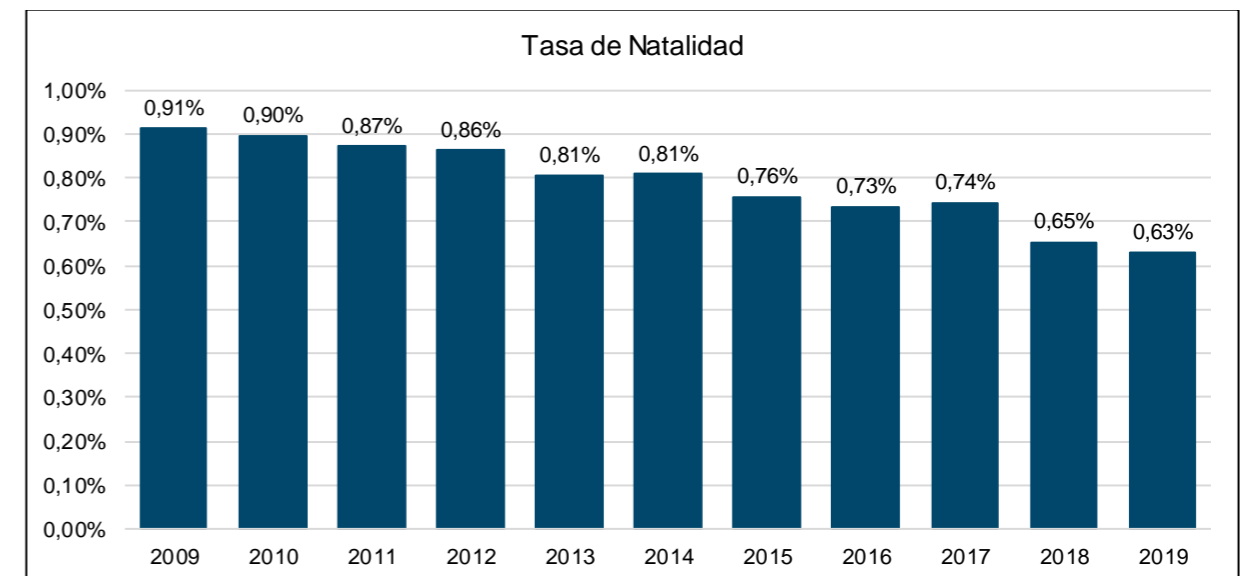
- **Tendencia:** pon en relación a poboación de 0 a 4 anos coa poboación de 5 a 9 anos en %.
- **Razón de substitución:** relaciona a poboación de 20 a 29 anos coa poboación de 55 a 64 anos.

Táboa 11: Índices de idade na área metropolitana de Vigo

MUNICIPIO	ÍNDICE DE DEPENDENCIA	ÍNDICE DE ENVELLECIMENTO	MATERNIDADE	TENDENCIA	RAZÓN DE SUBSTITUCIÓN
BAIONA	50,58%	162,54%	0,17	0,80	63,47%
CANGAS	50,32%	154,73%	0,16	0,77	63,01%
FORNEL OS DE MONTES	72,83%	389,93%	0,11	0,61	61,54%
GONDOMAR	47,42%	131,95%	0,18	0,83	68,71%
MOAÑA	51,27%	155,04%	0,17	0,83	60,60%
MOS	50,63%	146,02%	0,18	0,84	65,29%
NIGRÁN	52,29%	171,54%	0,17	0,85	67,94%
PAZOS DE BORBÉN	60,03%	217,80%	0,15	0,72	59,90%
O PORRIÑO	45,53%	110,08%	0,21	1,00	82,46%
REDONDELA	52,92%	178,08%	0,16	0,84	63,76%
SALCEDA DE CASELAS	47,95%	84,47%	0,21	0,81	90,17%
SALVATERRA DE MIÑO	55,51%	168,99%	0,20	0,97	67,85%
SOUTOMAIOR	53,77%	109,22%	0,20	0,75	80,23%
VIGO	54,29%	174,39%	0,17	0,85	67,94%

Fonte: Elaboración propia con datos do INE e do IGE (datos a 1 de xaneiro do 2019)

Figura 72: Taxa de natalidade do Concello de Vigo entre o 2009 e o 2019



Fonte: Elaboración propia con datos do INE e do IGE (datos a 1 de xaneiro do 2019)



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 92 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

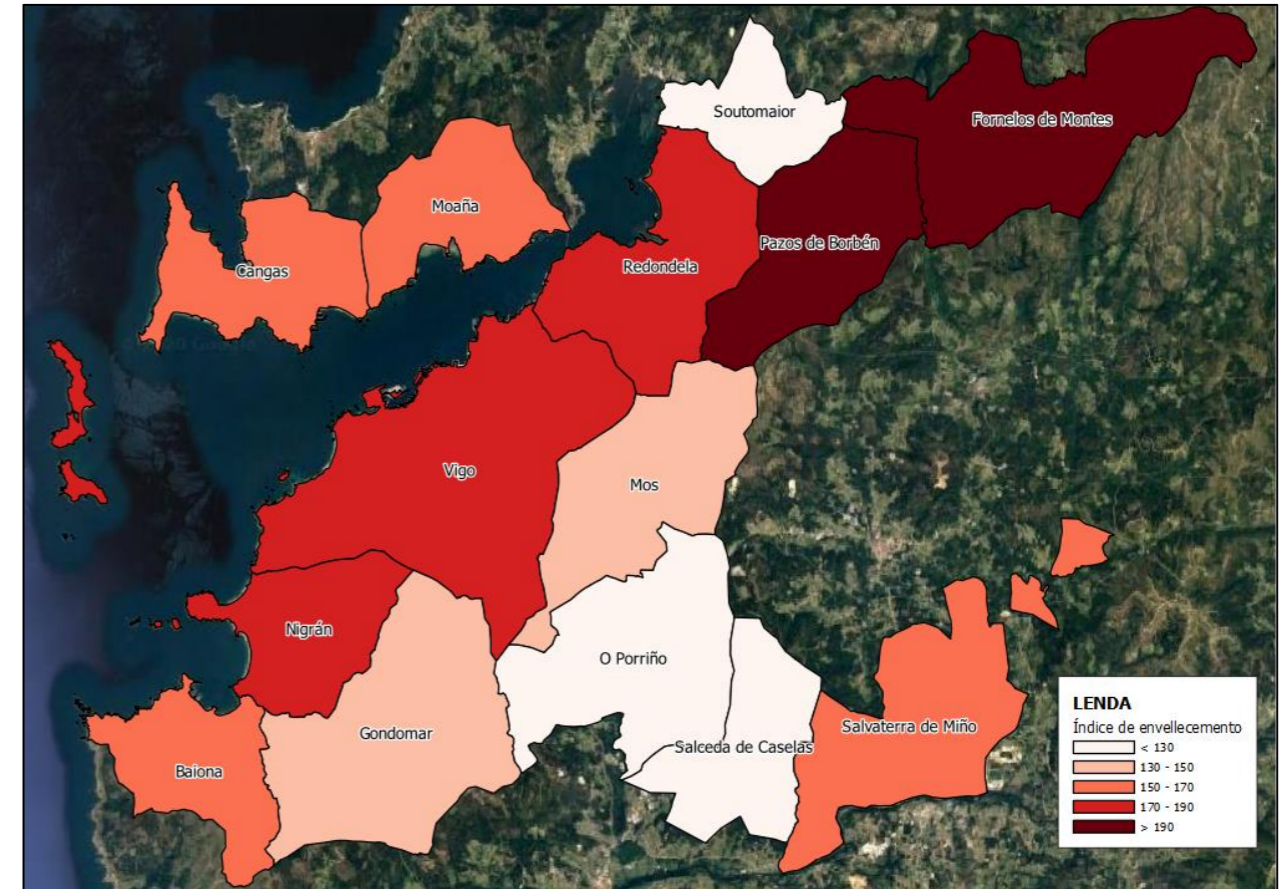
Compróbase que, de forma xeral, Vigo componse dunha poboación envellecida, cun 22,36% da mesma no rango de maiores de 65 anos, mentres que os menores de 15 son, unicamente, un 12,82% da poboación. Isto leva a unha falta de garantía do relevo xeracional que a larga suporá unha perda da capacidade produtiva e un **aumento significativo dos índices de dependencia global**. Dado que o valor do índice de dependencia en Vigo é superior o 50%, implica que hai **máis persoas dependentes que activas** no municipio. Este dato, sumado ao descenso da natalidade superior ao 30% nos últimos 10 anos (2009-2019), sitúa esta problemática como unha das principais prioridades para os próximos anos. Pero tamén cabe dicir que Vigo presenta un índice de dependencia na media dos valores da súa área metropolitana, onde O Porriño posúe o valor máis baixo deste indicador e Fornelos de Montes o máis alto.

En canto ao índice de maternidade, Vigo atópase no posto medio dos municipios da área metropolitana, cun 0,17, sendo Salceda de Caselas o que posúe un datos máis elevado (0,21) e Fornelos de Montes o máis baixo (0,11). Este dato é importante para o desenvolvemento do municipio e a renovación xeracional.

Se ampliamos a escala e analizamos o índice de envellecemento do propio concello de Vigo, por considerarse este índice como o máis importante á hora de definir a mobilidade da poboación, vemos que Vigo é o 4º municipio que presenta unha maior porcentaxe de persoas maiores de 65 anos sobre os menores de 15, por detrás de Fornelos de Montes, Pazos de Borbén e Redondela, con unha gran parte das mesmas correspondéndose con áreas rurais e dispersas da área metropolitana de Vigo.

Dentro do Concello de Vigo, o distrito que presenta un índice de envellecemento maior e o distrito 2, pertencente a zona de Vigo Centro, seguido polo 8, que o compoñen as parroquias de Matamá, Valadares, Beade, Bembrive e Zamáns, parroquias de asentamentos dispersos e con moitas zonas rurais.

Figura 73: Índice de envellecemento por concellos na área metropolitana de Vigo

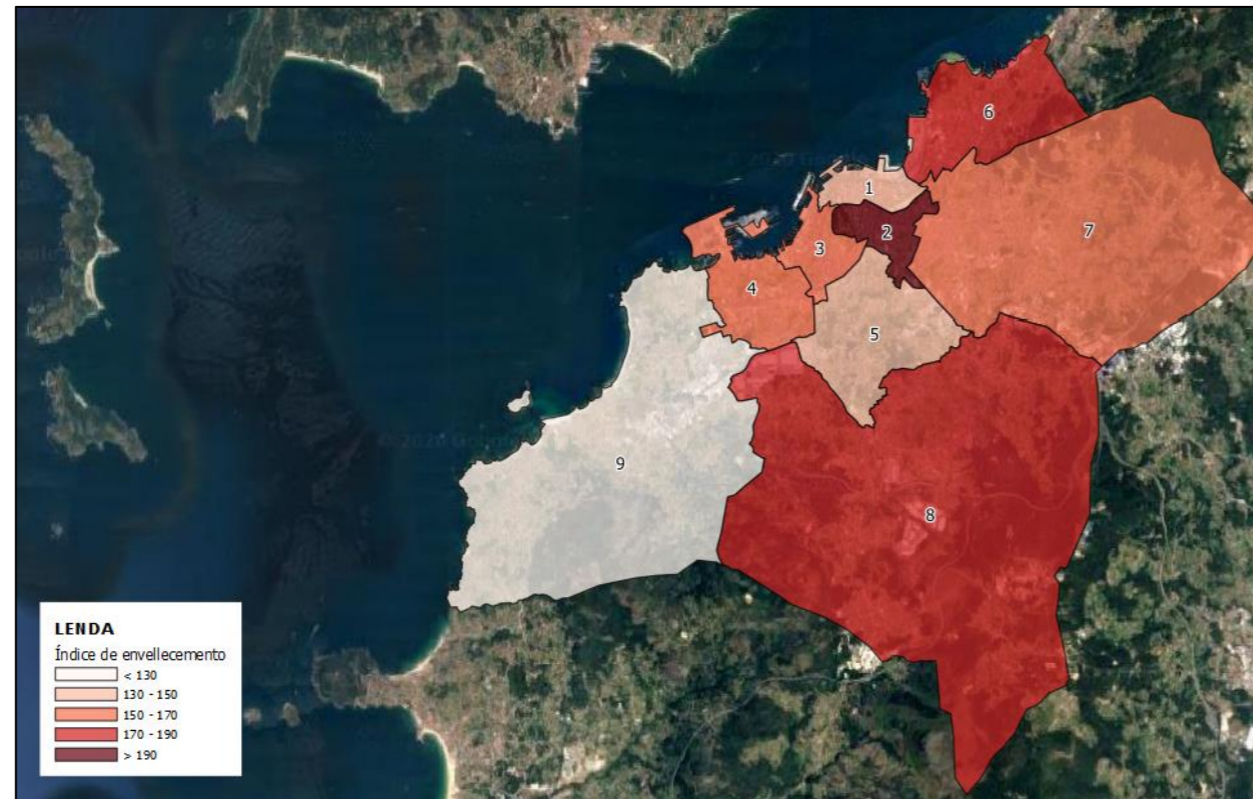


Fonte: Elaboración propia con datos do INE e do IGE (datos a 1 de xaneiro do 2019)



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 93 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 74: Índice de envelhecimento por distritos de Vigo

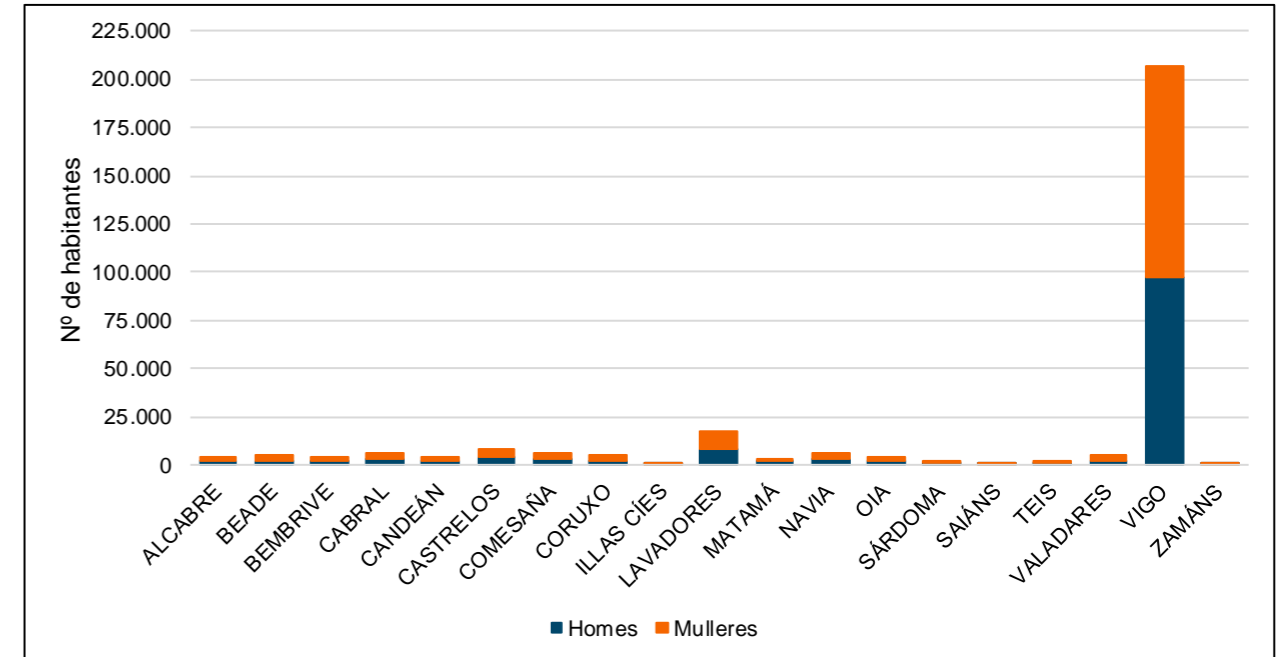


Fonte: Elaboración propia con datos do INE e do IGE (datos a 1 de xaneiro do 2019)

Se analizamos a **distribución da poboación entre as parroquias de Vigo**, evidénciase a importancia do propio núcleo de Vigo, onde se concentra o 68,09% da poboación total do concello, seguido moi de lonxe por Lavadores (5,93%). Entre as dúas parroquias recollen case o 75% da poboación do Concello de Vigo. A parroquia de Zamáns é a que presenta menos habitantes.

No tocante a superficie, a parroquia de Valadares é a de maior superficie (11,70 km²), seguida de Bembrive (9,33 km²), e sendo Vigo (8,51 km²) a cuarta nesta característica. A parroquia de menor superficie é a de Alcabre, con 1,94 km².

Figura 75: Distribución da poboación de Vigo por parroquias



Fonte: Elaboración propia con datos do INE (datos a 1 de xaneiro do 2019)

Táboa 12: Distribución da poboación de Vigo por núcleos singulares de poboación

NOME	PARROQUIA	HOMES	MULLERES	TOTAL	% SOBRE O TOTAL
A AMEIXEIRA	ALCABRE	54	57	111	0,04%
A FONTE	ALCABRE	173	185	358	0,12%
A IGREXA	ALCABRE	248	253	501	0,17%
A MILLAREIRA	ALCABRE	32	32	64	0,02%
A PARDAÍÑA	ALCABRE	2	3	5	0,00%
A ROBALEIRA	ALCABRE	41	33	74	0,03%
A SOBREIRA	ALCABRE	68	105	173	0,06%
A VEIGUIÑA	ALCABRE	80	84	164	0,06%
AS PERTEGUEIRAS	ALCABRE	32	28	60	0,02%
BARREIRO	ALCABRE	393	395	788	0,27%
FONTES	ALCABRE	26	28	54	0,02%
FORTE	ALCABRE	23	23	46	0,02%
GARITA	ALCABRE	33	38	71	0,02%
MONTANA	ALCABRE	48	48	96	0,03%
O CARREGAL	ALCABRE	165	171	336	0,11%
O CASTAÑAL	ALCABRE	38	54	92	0,03%
O CRUCEIRO	ALCABRE	29	29	58	0,02%
O MUÍÑO DO VENTO	ALCABRE	57	45	102	0,03%
ROADE	ALCABRE	420	444	864	0,29%





NOME	PARROQUIA	HOMES	MULLERES	TOTAL	% SOBRE O TOTAL
TURIDO	ALCABRE	42	53	95	0,03%
VIÑA GRANDE	ALCABRE	58	71	129	0,04%
A GÁNDARA	BEADE	241	237	478	0,16%
A PENA	BEADE	171	188	359	0,12%
ABALDE	BEADE	170	192	362	0,12%
AS COUTADAS	BEADE	311	322	633	0,21%
BABÍO	BEADE	571	630	1.201	0,41%
O CARBALLLO DO PAZO	BEADE	312	334	646	0,22%
O PORTO	BEADE	217	219	436	0,15%
SAA	BEADE	568	639	1.207	0,41%
A MOUTEIRA	BEMBRIVE	39	51	90	0,03%
A XESTEIRA	BEMBRIVE	56	69	125	0,04%
AS CHANS	BEMBRIVE	134	145	279	0,09%
BARUXÁNS	BEMBRIVE	226	256	482	0,16%
EIFONSO	BEMBRIVE	22	23	45	0,02%
MOSTEIRO	BEMBRIVE	242	282	524	0,18%
MOURELLE	BEMBRIVE	108	117	225	0,08%
O ARIEIRO	BEMBRIVE	217	398	615	0,21%
O CARBALLAL	BEMBRIVE	180	174	354	0,12%
O OUTEIRO	BEMBRIVE	114	130	244	0,08%
OS FREIRES	BEMBRIVE	133	142	275	0,09%
RECARÉ	BEMBRIVE	135	132	267	0,09%
SAN CIBRÁN	BEMBRIVE	71	65	136	0,05%
SEGADE	BEMBRIVE	143	152	295	0,10%
XESTOSO	BEMBRIVE	185	202	387	0,13%
A FEIRA	CABRAL	195	180	375	0,13%
A IGREXA	CABRAL	99	101	200	0,07%
A PENÍS	CABRAL	557	618	1.175	0,40%
A RETORTA	CABRAL	24	23	47	0,02%
ALZA	CABRAL	152	176	328	0,11%
AMEAL	CABRAL	73	67	140	0,05%
AS FIGUEIRAS	CABRAL	29	35	64	0,02%
AS FONTIÑAS	CABRAL	349	391	740	0,25%
BECERREIRA	CABRAL	299	345	644	0,22%
CERNADES	CABRAL	102	109	211	0,07%
MACEIRIÑA	CABRAL	85	88	173	0,06%
MOLARES	CABRAL	53	48	101	0,03%
NOGUEIRA	CABRAL	166	180	346	0,12%
O CAEIRO	CABRAL	243	270	513	0,17%
O CARBALLAL	CABRAL	225	215	440	0,15%
O CASAL	CABRAL	32	50	82	0,03%

NOME	PARROQUIA	HOMES	MULLERES	TOTAL	% SOBRE O TOTAL
O GORXAL	CABRAL	99	96	195	0,07%
O SELLO	CABRAL	151	179	330	0,11%
PARADA	CABRAL	63	78	141	0,05%
PEINADOR	CABRAL	42	41	83	0,03%
REQUEIXO	CABRAL	61	51	112	0,04%
RINXELA	CABRAL	38	46	84	0,03%
VESADA	CABRAL	29	28	57	0,02%
A DEVESA	CANDEÁN	449	414	863	0,29%
A FONTE ESCURA	CANDEÁN	543	645	1.188	0,40%
A IGREXA	CANDEÁN	204	216	420	0,14%
A RABADEIRA	CANDEÁN	233	228	461	0,16%
CANDEÁN DE ARRIBA	CANDEÁN	308	343	651	0,22%
ERMIDE	CANDEÁN	62	53	115	0,04%
FREIRÍA	CANDEÁN	41	43	84	0,03%
GOLETA	CANDEÁN	13	15	28	0,01%
MONTE PEQUENO	CANDEÁN	171	190	361	0,12%
O SALGUEIRO	CANDEÁN	27	33	60	0,02%
PARACHÁN	CANDEÁN	204	194	398	0,13%
VESADA	CANDEÁN	2	8	10	0,00%
A CHANTADA	CASTRELOS	212	230	442	0,15%
A COSTA	CASTRELOS	92	86	178	0,06%
A FALCOA	CASTRELOS	358	351	709	0,24%
A GALINDRA	CASTRELOS	62	65	127	0,04%
A TELLEIRA	CASTRELOS	261	285	546	0,18%
CASTRELIÑOS	CASTRELOS	35	53	88	0,03%
MACAL	CASTRELOS	151	158	309	0,10%
PARDARILLA	CASTRELOS	79	101	180	0,06%
PAZÓ	CASTRELOS	247	251	498	0,17%
PEREIRÓ	CASTRELOS	1.856	1.978	3.834	1,30%
PORTOLOUREIRO	CASTRELOS	113	136	249	0,08%
POUSA	CASTRELOS	35	33	68	0,02%
POUSA DE ABAIXO	CASTRELOS	67	65	132	0,04%
RIBADAVIA	CASTRELOS	97	89	186	0,06%
VILOURA	CASTRELOS	221	220	441	0,15%
A IGREXA	COMESAÑA	26	33	59	0,02%
A PEDREIRA	COMESAÑA	40	39	79	0,03%
A PONTE	COMESAÑA	2.261	2.453	4.714	1,60%
A VIÑA DA VEIGA	COMESAÑA	19	14	33	0,01%
AS PEREIRAS	COMESAÑA	31	35	66	0,02%
CASÁS	COMESAÑA	248	253	501	0,17%
COMESAÑA	COMESAÑA	78	82	160	0,05%





NOME	PARROQUIA	HOMES	MULLERES	TOTAL	% SOBRE O TOTAL
O PAZO	COMESAÑA	52	54	106	0,04%
O TOMBO	COMESAÑA	31	43	74	0,03%
OS COCHEIROS	COMESAÑA	83	101	184	0,06%
OS EIDOS	COMESAÑA	35	45	80	0,03%
OS MUÍÑOS	COMESAÑA	25	38	63	0,02%
PEDRA BRANCA	COMESAÑA	94	78	172	0,06%
RODEIRA	COMESAÑA	31	37	68	0,02%
ROMEU	COMESAÑA	73	66	139	0,05%
SANÍN	COMESAÑA	6	9	15	0,01%
A CALZADA	CORUXO	73	69	142	0,05%
A CARRASQUEIRA	CORUXO	343	368	711	0,24%
A GÁNDARA	CORUXO	45	53	98	0,03%
A IGREXA	CORUXO	86	76	162	0,05%
A LONGRA	CORUXO	28	31	59	0,02%
A LUZ	CORUXO	50	62	112	0,04%
A PARROCHA	CORUXO	63	64	127	0,04%
A PEDREIRA	CORUXO	11	12	23	0,01%
A SILVEIRA	CORUXO	116	112	228	0,08%
A TABERNA	CORUXO	6	8	14	0,00%
A TINTUREIRA	CORUXO	68	67	135	0,05%
A TORRE	CORUXO	42	32	74	0,03%
ABADE	CORUXO	34	29	63	0,02%
AS LAXES	CORUXO	48	52	100	0,03%
AS QUINTAS	CORUXO	20	18	38	0,01%
AS ROTEAS	CORUXO	107	112	219	0,07%
BREADOURO	CORUXO	77	67	144	0,05%
BURDÉS	CORUXO	17	18	35	0,01%
COUTO DE ABAIXO	CORUXO	60	69	129	0,04%
COUTO DE ARRIBA	CORUXO	90	88	178	0,06%
FONTELA	CORUXO	106	119	225	0,08%
FRAGOSELO	CORUXO	244	234	478	0,16%
MELCAS	CORUXO	49	53	102	0,03%
MOLÁNS	CORUXO	79	78	157	0,05%
MUÍÑOS	CORUXO	18	19	37	0,01%
O CARBALLAL	CORUXO	32	35	67	0,02%
O CEÁN	CORUXO	52	50	102	0,03%
O COMBRO	CORUXO	160	148	308	0,10%
O COTARELO	CORUXO	30	31	61	0,02%
O GATO	CORUXO	46	52	98	0,03%
O RÍO	CORUXO	33	37	70	0,02%
O ROZO	CORUXO	52	59	111	0,04%

NOME	PARROQUIA	HOMES	MULLERES	TOTAL	% SOBRE O TOTAL
O VERDEAL	CORUXO	41	46	87	0,03%
OS BOUZÓS	CORUXO	43	42	85	0,03%
ROMEU	CORUXO	40	42	82	0,03%
SAN LOURENZO	CORUXO	29	42	71	0,02%
TARRÍO	CORUXO	71	92	163	0,06%
TORALLA	CORUXO	72	64	136	0,05%
TORRE DE ABAIXO	CORUXO	8	9	17	0,01%
VIÑÓ	CORUXO	18	23	41	0,01%
FREIXEIRO	FREIXEIRO	1.371	1.445	2.816	0,95%
MANTELAS	FREIXEIRO	661	746	1407	0,48%
RIOBÓ	FREIXEIRO	260	294	554	0,19%
SALGUEIRA	FREIXEIRO	567	608	1.175	0,40%
A BAGUNDA	LAVADORES	1.090	1.165	2.255	0,76%
A BOUCIÑA	LAVADORES	773	799	1.572	0,53%
A CEBOLEIRA	LAVADORES	1.130	1.366	2.496	0,85%
BARREIRO	LAVADORES	1.010	1.151	2.161	0,73%
CORDEIRA	LAVADORES	162	191	353	0,12%
CURROS	LAVADORES	222	243	465	0,16%
GANDARIÑA	LAVADORES	159	163	322	0,11%
GANDARÓN	LAVADORES	21	17	38	0,01%
NAIA	LAVADORES	245	250	495	0,17%
O PIÑEIRO	LAVADORES	122	128	250	0,08%
PARDAVILA	LAVADORES	2.327	2.595	4.922	1,67%
SABAXÁNS	LAVADORES	326	332	658	0,22%
SAN PAIO DE ABAIXO	LAVADORES	458	490	948	0,32%
SUBRIDE	LAVADORES	110	148	258	0,09%
VILAR	LAVADORES	169	160	329	0,11%
A BARXA	MATAMÁ	37	41	78	0,03%
A CARAPUCHA	MATAMÁ	93	99	192	0,07%
A DEVESA	MATAMÁ	94	101	195	0,07%
A IGREXA	MATAMÁ	51	52	103	0,03%
A LAGARELLA	MATAMÁ	75	65	140	0,05%
A MÓ	MATAMÁ	114	119	233	0,08%
A REVOLTA	MATAMÁ	51	58	109	0,04%
AS CARNEIRAS	MATAMÁ	133	162	295	0,10%
BALSA	MATAMÁ	140	153	293	0,10%
BALVÍS	MATAMÁ	44	38	82	0,03%
BEIRÁN	MATAMÁ	206	190	396	0,13%
CAMPOS	MATAMÁ	60	66	126	0,04%
O CASTRO	MATAMÁ	29	29	58	0,02%
O OUTEIRO	MATAMÁ	87	95	182	0,06%





NOME	PARROQUIA	HOMES	MULLERES	TOTAL	% SOBRE O TOTAL
O PAZO	MATAMÁ	72	84	156	0,05%
O ROUPEIRO	MATAMÁ	57	63	120	0,04%
PARADA	MATAMÁ	64	63	127	0,04%
PEREIRÓ	MATAMÁ	24	26	50	0,02%
RIBÁS	MATAMÁ	123	146	269	0,09%
RIBELAS	MATAMÁ	103	123	226	0,08%
SABARÍS	MATAMÁ	24	14	38	0,01%
SAN AMARO	MATAMÁ	68	68	136	0,05%
VILAR	MATAMÁ	53	59	112	0,04%
ZONA FRANCA	MATAMÁ	0	0	0	0,00%
A DEvesa	NAVIA	139	165	304	0,10%
A GÁNDARA	NAVIA	80	89	169	0,06%
A TOMADA	NAVIA	73	81	154	0,05%
A TORRE	NAVIA	56	49	105	0,04%
AS PEREIRAS	NAVIA	231	240	471	0,16%
AS PERTEGUEIRAS	NAVIA	51	48	99	0,03%
GOBERNA	NAVIA	10	19	29	0,01%
O REDONDO	NAVIA	207	240	447	0,15%
O XUNCAL	NAVIA	2.091	2.016	4.107	1,39%
QUINTELA	NAVIA	45	47	92	0,03%
SAMIL	NAVIA	77	98	175	0,06%
A ERMIDA	OIA	97	78	175	0,06%
A ESTEA	OIA	41	42	83	0,03%
A ESTOMADA	OIA	32	42	74	0,03%
A IGREXA	OIA	39	40	79	0,03%
A LAVANDEIRA	OIA	42	47	89	0,03%
A MATOCA	OIA	45	55	100	0,03%
A POZA	OIA	30	31	61	0,02%
A SENRA DE ABAIXO	OIA	36	51	87	0,03%
A SENRA DE ARRIBA	OIA	55	56	111	0,04%
A VERDELLA	OIA	46	53	99	0,03%
AMARIZ	OIA	16	15	31	0,01%
AS EIRAS	OIA	29	28	57	0,02%
AS FIGUEIRAS	OIA	85	83	168	0,06%
AS GRADES	OIA	60	64	124	0,04%
AS ROCHAS	OIA	28	28	56	0,02%
CABO ESTAI	OIA	66	70	136	0,05%
CANIDO	OIA	106	101	207	0,07%
CERQUEIRO	OIA	12	15	27	0,01%
CURRÁS	OIA	33	35	68	0,02%
ESTACIÓN	OIA	98	103	201	0,07%

NOME	PARROQUIA	HOMES	MULLERES	TOTAL	% SOBRE O TOTAL
ESTERIZ	OIA	70	67	137	0,05%
ESTRADA CORTADA	OIA	96	118	214	0,07%
GONTADE	OIA	72	71	143	0,05%
LANTEXA	OIA	20	21	41	0,01%
MIDE	OIA	135	155	290	0,10%
O BOUZO	OIA	67	71	138	0,05%
O CRUCEIRO	OIA	27	33	60	0,02%
O LOUREIRO	OIA	54	53	107	0,04%
O OUTEIRO	OIA	39	50	89	0,03%
O ROZO	OIA	73	84	157	0,05%
O SILVAL	OIA	37	31	68	0,02%
O SISTRO	OIA	62	65	127	0,04%
O TOUCIDO	OIA	26	25	51	0,02%
O TOXAL	OIA	14	15	29	0,01%
OIA	OIA	45	48	93	0,03%
OS LIÑARES	OIA	28	43	71	0,02%
A CACHADA	SAIÁNS	5	8	13	0,00%
A CAPELA	SAIÁNS	24	27	51	0,02%
A CORVEIRA	SAIÁNS	34	28	62	0,02%
A COVA DA BARXA	SAIÁNS	11	10	21	0,01%
A COVA DA BECHA	SAIÁNS	17	19	36	0,01%
A DEvesa	SAIÁNS	8	8	16	0,01%
A ESTEA	SAIÁNS	9	12	21	0,01%
A GÁNDARA	SAIÁNS	31	31	62	0,02%
A TOMADA	SAIÁNS	38	35	73	0,02%
A VOLTA	SAIÁNS	16	15	31	0,01%
ARAL	SAIÁNS	19	14	33	0,01%
AS HORTAS	SAIÁNS	16	18	34	0,01%
BORREIROS	SAIÁNS	6	5	11	0,00%
CAL DO OUTEIRO	SAIÁNS	51	53	104	0,04%
CARBALLIDO	SAIÁNS	8	12	20	0,01%
DOMEIRA	SAIÁNS	19	17	36	0,01%
FONTÁN	SAIÁNS	46	36	82	0,03%
FORTIÑÓN	SAIÁNS	26	30	56	0,02%
GARCÍAS	SAIÁNS	23	24	47	0,02%
GONDUFE	SAIÁNS	34	29	63	0,02%
MISERELA	SAIÁNS	4	10	14	0,00%
O CASTAÑAL	SAIÁNS	25	31	56	0,02%
O PINAL	SAIÁNS	4	4	8	0,00%
O PORTIÑO	SAIÁNS	27	27	54	0,02%
O SOUTO	SAIÁNS	8	12	20	0,01%



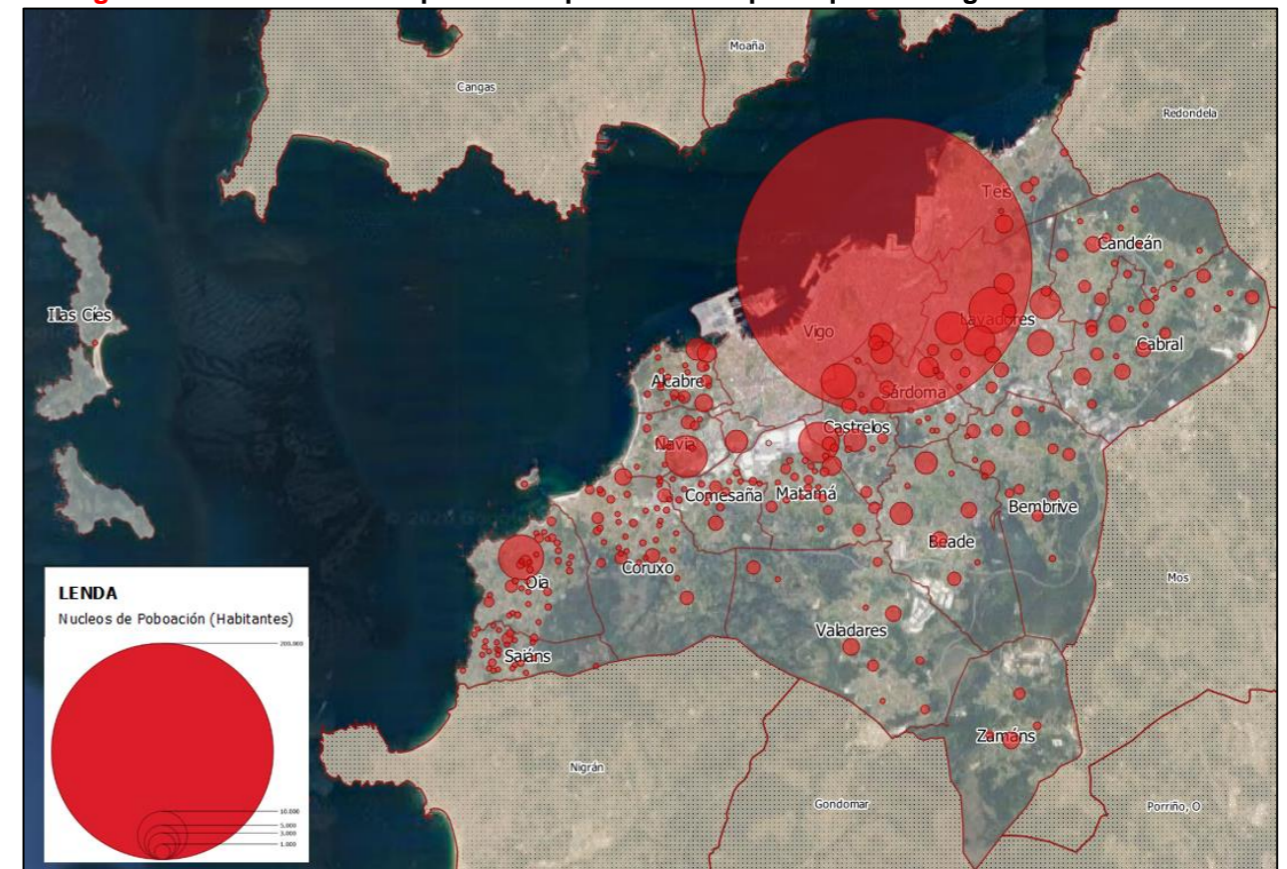
NOME	PARROQUIA	HOMES	MULLERES	TOTAL	% SOBRE O TOTAL
ORXÁS	SAIÁNS	26	28	54	0,02%
OS BUDIASES	SAIÁNS	3	2	5	0,00%
RADIO COSTERA	SAIÁNS	0	0	0	0,00%
SAN XURXO	SAIÁNS	20	17	37	0,01%
VILAVERDE	SAIÁNS	20	26	46	0,02%
FRAGOSIÑO	SÁRDOMA	37	30	67	0,02%
LAXE	SÁRDOMA	279	277	556	0,19%
MOLEDO	SÁRDOMA	137	145	282	0,10%
O LAMEIRO	SÁRDOMA	78	92	170	0,06%
O MARCO	SÁRDOMA	27	39	66	0,02%
O OUTEIRO	SÁRDOMA	52	58	110	0,04%
O RAVISO	SÁRDOMA	507	537	1.044	0,35%
PESCADEIRA	SÁRDOMA	34	37	71	0,02%
RELFAS	SÁRDOMA	12	11	23	0,01%
A MOUTA	TEIS	349	221	570	0,19%
A PARADELA	TEIS	141	164	305	0,10%
A PRESA	TEIS	83	98	181	0,06%
O PARAIXAL	TEIS	192	213	405	0,14%
O PUGARIÑO	TEIS	85	84	169	0,06%
RORÍS	TEIS	392	382	774	0,26%
A GÁNDARA	VALADARES	161	186	347	0,12%
A GARRIDA	VALADARES	602	639	1.241	0,42%
A IGREXA	VALADARES	337	365	702	0,24%
A SOBREIRA	VALADARES	199	211	410	0,14%
AS BARROCAS	VALADARES	337	373	710	0,24%
O CANIZO	VALADARES	106	104	210	0,07%
O FREIXO	VALADARES	211	201	412	0,14%
O FREIXO	VALADARES	239	249	488	0,17%
O PORTAL	VALADARES	308	334	642	0,22%
SEOANE	VALADARES	103	92	195	0,07%
CÍES	VIGO	3	1	4	0,00%
VIGO	VIGO	94.116	106.984	201.100	68,09%
A IGREXA	ZAMÁNS	98	96	194	0,07%
CIDÁNS	ZAMÁNS	76	92	168	0,06%
MARCOSENDE	ZAMÁNS	170	161	331	0,11%
VILAVERDE	ZAMÁNS	67	79	146	0,05%
TOTAL				295.364	100,00%

Fonte: Elaboración propia con datos do INE e do IGE (datos a 1 de xaneiro do 2019)

Obsérvase que estes 301 núcleos representan o total da poboación do municipio de Vigo. Os núcleos principais considéranse aqueles que presentan unha porcentaxe superior ao 1% sobre a poboación total do concello. Estes núcleos principais representan o 74,04% do número total de habitantes.

Os núcleos máis dispersos, que se consideran aqueles que presentan unha porcentaxe inferior ao 1% cada un sobre a poboación total, representan o resto, un 25,96% do número total de habitantes, que se correspondería na súa maioría coas parroquias menos densamente poboadas.

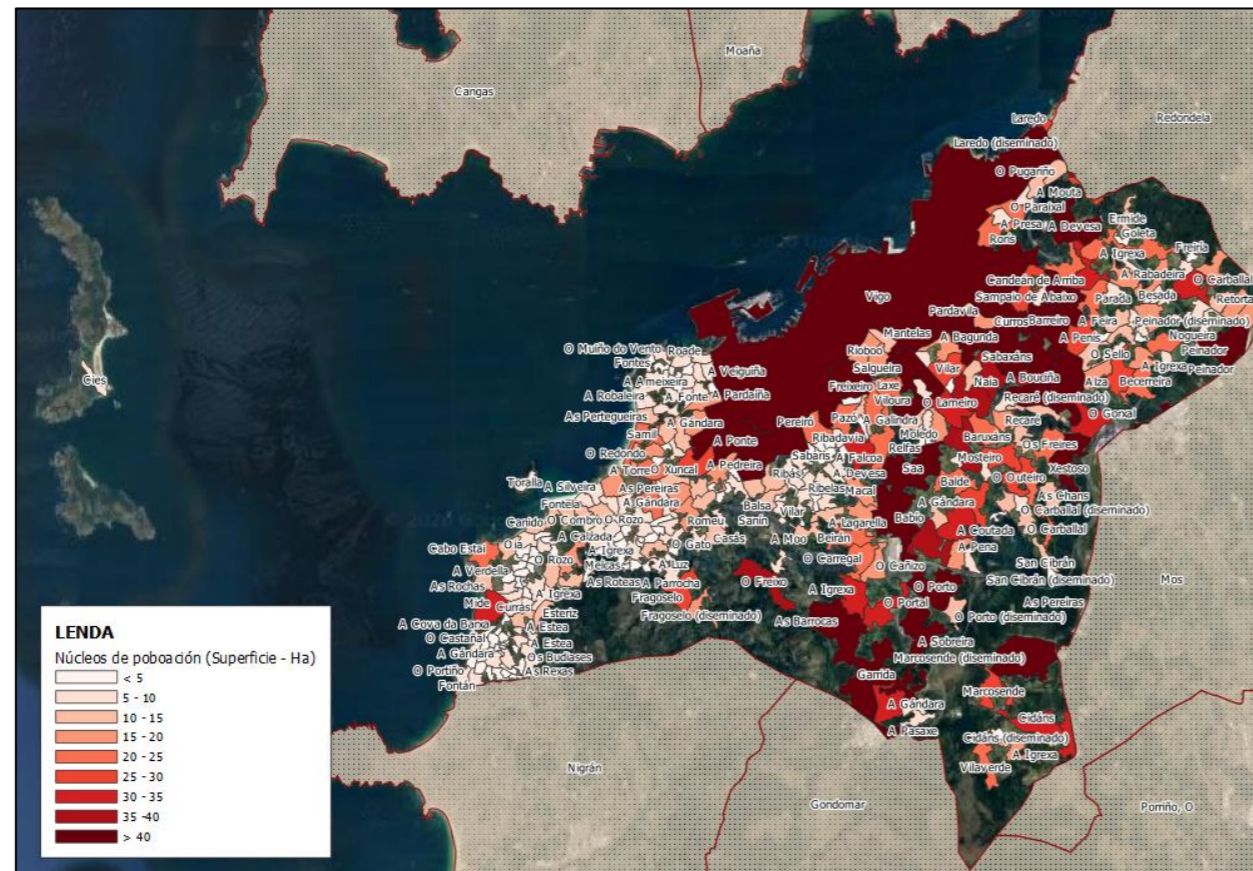
Figura 76: Distribución da poboación por núcleos e parroquias de Vigo. Nº de habitantes.



Fonte: Elaboración propia con datos do INE e do IGE (datos a 1 de xaneiro do 2019)



Figura 77: Distribución da poboación por núcleos e parroquias de Vigo. Superficie dos núcleos.

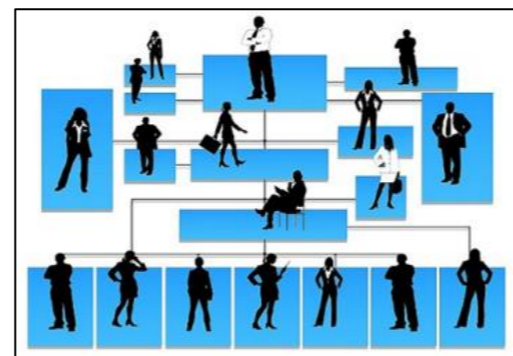


Fonte: Elaboración propia con datos do INE e do IGE (datos a 1 de xaneiro do 2019)

2.3.3. ACTIVIDADES PRODUTIVAS E MERCADO DE TRABALLO

A poboación economicamente activa componse de persoas de máis de 16 anos que subministran man de obra para a produción de bens e servizos económicos (poboación activa ocupada), ou que están dispoñibles e fan xestións para incorporarse ao mercado de traballo (poboación activa parada). A taxa de actividade expresa a relación entre a poboación economicamente activa (ocupados e parados) e o conxunto de persoas en idade de traballar ou maiores de 16 anos.

A **taxa de actividade** é un índice que mide o nivel de emprego, converténdose nunha variable moi importante no



crecemento económico a longo prazo dun territorio, tendo igual ou maior importancia que a produtividade neste.

Os datos en relación co **mercado de traballo**: ocupados, activos, parados e inactivos, obtéñense a partir da Enquisa de Poboación Activa (EPA), de acordo cos seguintes conceptos:

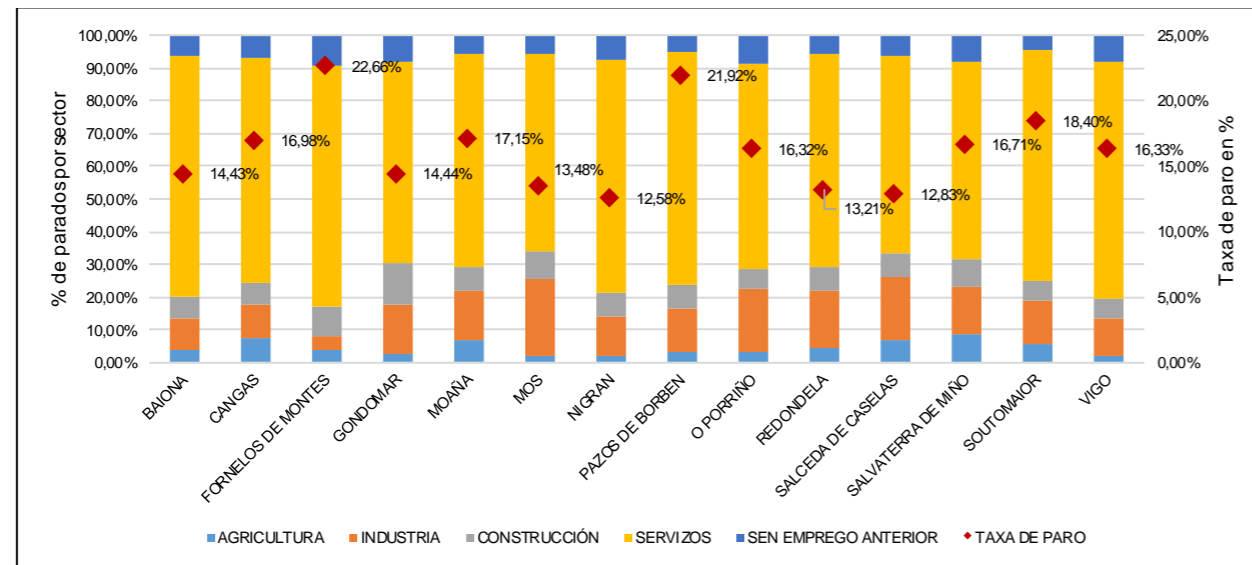
- **Activos:** Son aquelas persoas de 16 ou máis anos que, durante a semana de referencia (a anterior a aquela en que se realiza a entrevista), fomeden man de obra para a produción de bens e servizos ou están dispoñibles e en condicións de incorporarse a devandita produción. Subdivídense en ocupados e parados.
- **Ocupados:** Son as persoas de 16 ou máis anos que durante a semana de referencia estiveron traballando durante polo menos unha hora a cambio dunha retribución en diñeiro ou especie ou quen tendo traballo estiveron temporalmente ausentes do mesmo por enfermidade, vacacións, etc.
- **Parados:** Son as persoas de 16 ou máis anos que durante a semana de referencia estiveron sen traballo, dispoñibles para traballar e buscando activamente emprego.
- **Inactivos:** Recibe esta consideración a poboación de 16 ou máis anos non incluída nas categorías anteriores.

A taxa de paro de Vigo no ano 2019 foi dun 16,33%, considerado como un valor medio entre os valores dos municipios da comarca e da súa área metropolitana. O valor mais alto dese mesmo ano osténtao Fornelos de Montes cun 22,66% e o máis baixo dáse en Nigrán cun 12,58%.





Táboa 13: Taxa de paro por municipio e distribución de parados por sectores económicos na área metropolitana de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do SEPE e de "EXPANSIÓN / Datosmacro.com" (ano 2019)

Nas táboas seguintes e no anterior gráfico, pódese observar como en Vigo, a maioría da poboación que se atopa en paro, concretamente un 72,70%, pertence ao sector servizos, seguido cun 11,48% pola industria, un 5,85% pola construción e un 1,91% pola agricultura. Ademais, débese destacar que un 8,06% non tivo un emprego anterior, sendo unha das porcentaxes máis altas da área metropolitana. A taxa de paro atópase na media dos municipios da súa zona de influencia metropolitana.

Táboa 14: Paro rexistrado segundo o sexo, idade e sectores de actividade económica da área metropolitana de Vigo

MUNICIPIOS	TOTAL	SEXO E IDADE						SECTORES				
		HOMES			MULLERES			AGRI-CULTURA	INDUS-TRIA	CONS-TRUCCIÓN	SERVIZOS	SEN EMPREGO ANTERIOR
		<25	25 - 44	>=45	<25	25 - 44	>=45					
BAIONA	865	24	166	151	18	235	271	34	84	54	639	54
CANGAS	1.977	29	378	382	32	528	628	149	202	127	1.361	138
FORNELOS DE MONTES	148	2	24	35	4	36	47	6	6	13	109	14
GONDOMAR	1.083	24	192	268	22	251	326	29	163	139	664	88
MOAÑA	1.510	37	278	304	31	359	501	105	227	105	989	84
MOS	1.010	22	146	249	16	239	338	18	242	84	606	60
NIGRÁN	1.073	24	174	241	18	252	364	21	133	77	760	82
PAZOS DE BORBÉN	309	6	42	62	7	74	118	10	41	23	219	16
O PORRIÑO	1.580	43	277	303	44	441	472	49	302	96	994	139
REDONDELA	1.842	42	321	340	31	405	703	76	329	136	1.192	109
SALCEDA DE CASELAS	681	13	87	138	21	197	225	48	130	50	412	41
SALVATERRA DO MIÑO	803	22	104	170	19	231	257	69	119	66	486	63
SOUTOMAIOR	609	13	99	119	12	173	193	34	80	39	429	27
VIGO	22.618	498	3.897	5.214	405	5.337	7.267	431	2.597	1.323	16.444	1.823

Fonte: Elaboración propia con datos do SEPE (xaneiro 2019)

Táboa 15: Porcentaxes de paro segundo a actividade económica da área metropolitana de Vigo

MUNICIPIO	TAXA DE PARO	AGRICULTURA	INDUSTRIA	CONSTRUCCIÓN	SERVIZOS	SEN EMPREGO ANTERIOR
BAIONA	14,43%	3,93%	9,71%	6,24%	73,87%	6,24%
CANGAS	16,98%	7,54%	10,22%	6,42%	68,84%	6,98%
FORNELOS DE MONTES	22,66%	4,05%	4,05%	8,78%	73,65%	9,46%
GONDOMAR	14,44%	2,68%	15,05%	12,83%	61,31%	8,13%
MOAÑA	17,15%	6,95%	15,03%	6,95%	65,50%	5,56%
MOS	13,48%	1,78%	23,96%	8,32%	60,00%	5,94%
NIGRÁN	12,58%	1,96%	12,40%	7,18%	70,83%	7,64%
PAZOS DE BORBÉN	21,92%	3,24%	13,27%	7,44%	70,87%	5,18%
O PORRIÑO	16,32%	3,10%	19,11%	6,08%	62,91%	8,80%
REDONDELA	13,21%	4,13%	17,86%	7,38%	64,71%	5,92%
SALCEDA DE CASELAS	12,83%	7,05%	19,09%	7,34%	60,50%	6,02%
SALVATERRA DO MIÑO	16,71%	8,59%	14,82%	8,22%	60,52%	7,85%
SOUTOMAIOR	18,40%	5,58%	13,14%	6,40%	70,44%	4,43%
VIGO	16,33%	1,91%	11,48%	5,85%	72,70%	8,06%

Fonte: Elaboración propia con datos do SEPE e de "EXPANSIÓN / Datosmacro.com" (2019)

Dende os anos 2012 e 2013, anos no que se alcanzaron taxas de paro moi altas, nalgúns municipios superiores ao 30,00%, decreceu de forma sostida e xeneralizada a razón de varios puntos porcentuais





por ano, alcanzando no 2019 unha taxa media de paro da área metropolitana do 16,25%, un pouco máis baixa que a do municipio de Vigo nese mesmo ano (16,33%). Estes valores son similares aos que se tiñan antes da crise (14,89% no 2007 en Vigo). Isto é un dato importante para Vigo, xa que se está a seguir unha tendencia descendente deste indicador, o que implica unha maior actividade económica e produtiva que sempre vai acompañada dunha maior mobilidade, xa sexa por traballo, ocio, transporte de mercadorías, etc.

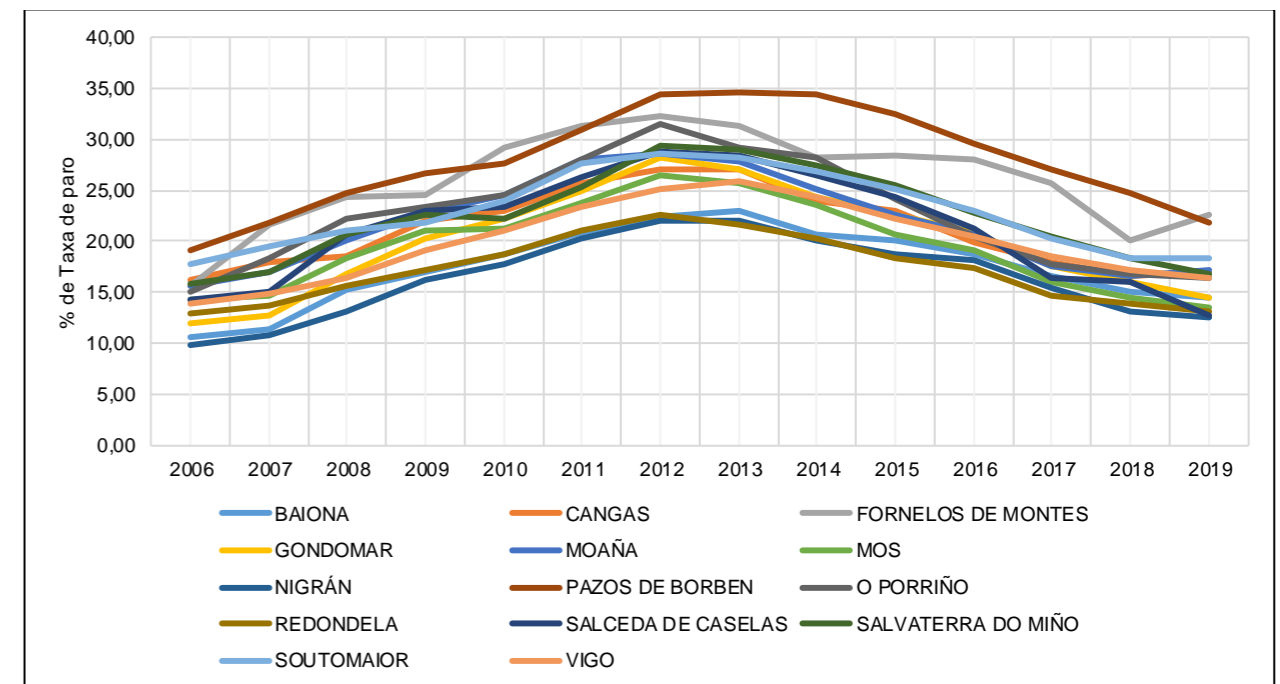
A continuación, móstrase a evolución anual da taxa de paro rexistrado nos municipios da área metropolitana de Vigo dende o ano 2006 ata o 2019.

Táboa 16: Evolución anual (2006-2019) da taxa de paro rexistrado na área metropolitana de Vigo

MUNICIPIO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
BAIONA	10,54	11,47	15,18	16,99	18,69	20,90	22,33	23,09	20,65	20,00	18,79	16,69	15,02	14,43
CANGAS	16,18	18,06	18,63	21,94	23,00	25,65	26,99	27,02	24,05	23,04	19,83	17,96	16,63	16,98
FORNELOS DE MONTES	15,57	21,70	24,41	24,61	29,12	31,31	32,29	31,22	28,28	28,37	27,94	25,78	20,18	22,66
GONDOMAR	12,01	12,70	16,84	20,24	22,21	25,00	28,21	27,04	24,28	22,64	20,96	17,65	15,96	14,44
MOAÑA	15,61	17,01	20,11	22,76	24,50	27,97	28,69	27,77	25,19	22,59	20,74	17,65	16,64	17,15
MOS	14,23	14,65	18,35	21,14	21,23	23,81	26,38	25,72	23,54	20,69	19,22	15,98	14,40	13,48
NIGRÁN	9,86	10,83	13,12	16,17	17,76	20,32	22,00	22,06	20,04	18,72	18,19	15,36	13,22	12,58
PAZOS DE BORBÉN	19,12	21,82	24,70	26,59	27,69	30,88	34,47	34,69	34,36	32,45	29,55	27,13	24,74	21,92
O PORRIÑO	15,15	18,27	22,19	23,35	24,48	28,09	31,58	29,23	28,23	24,17	20,48	17,83	16,81	16,32
REDONDELA	13,03	13,74	15,64	17,24	18,77	21,03	22,55	21,63	20,23	18,43	17,37	14,65	13,82	13,21
SALCEDA DE CASELAS	14,29	15,00	20,75	23,08	23,34	26,28	28,89	28,50	26,55	24,33	21,25	16,50	16,01	12,83
SALVATERRA DO MIÑO	15,81	17,06	20,74	22,54	22,30	25,26	29,40	29,02	27,48	25,56	22,80	20,44	18,44	16,71
SOUTOMAIOR	17,71	19,54	21,15	21,78	23,98	27,69	28,62	28,26	26,77	25,05	22,94	20,38	18,31	18,40
VIGO	13,99	14,89	16,43	19,15	21,08	23,31	25,09	25,82	24,36	22,29	20,52	18,52	17,11	16,33

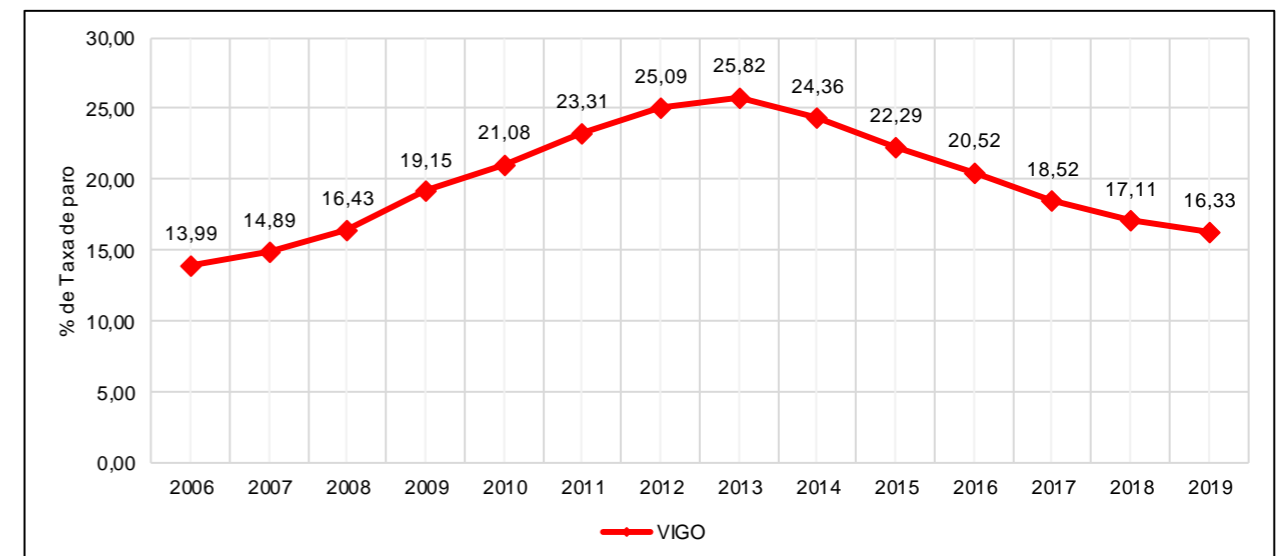
Fonte: Elaboración propia con datos de "EXPANSIÓN/Datosmacro.com"

Figura 78: Evolución anual (2006-2019) da taxa de paro rexistrado na área metropolitana de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos de "EXPANSIÓN/Datosmacro.com"

Figura 79: Evolución da taxa de paro anual en Vigo (2006-2019)



Fonte: Elaboración propia con datos de "EXPANSIÓN/Datosmacro.com"



2.3.4. NIVEL E CARACTERIZACIÓN DA MOTORIZACIÓN

En canto a la **taxa de motorización**, esta mide a cantidade de vehículos motorizados (vehículos de transporte de mercadorías ou pasaxeiros: autobuses, camiós, ciclomotores, motocicletas, turismos, etc.) por habitante nun lugar e período dado. Normalmente, adoita referirse só a vehículos particulares, pero nesta análise tomaremos a cantidade de vehículos por habitante, incluíndo a todos eles independentemente do uso que teñan (particular ou comercial).

Anteriormente, o índice de motorización era un indicador que asociaba o nivel de desenvolvemento coa cantidade de vehículos por habitante. No contexto dunha análise de sostibilidade, este indicador toma un sentido contrario: unha vez superado o déficit de vehículos en Vigo, un índice de motorización excesivo é un indicador de conxestión viaria e ten asociados múltiples impactos sociais e ambientais.

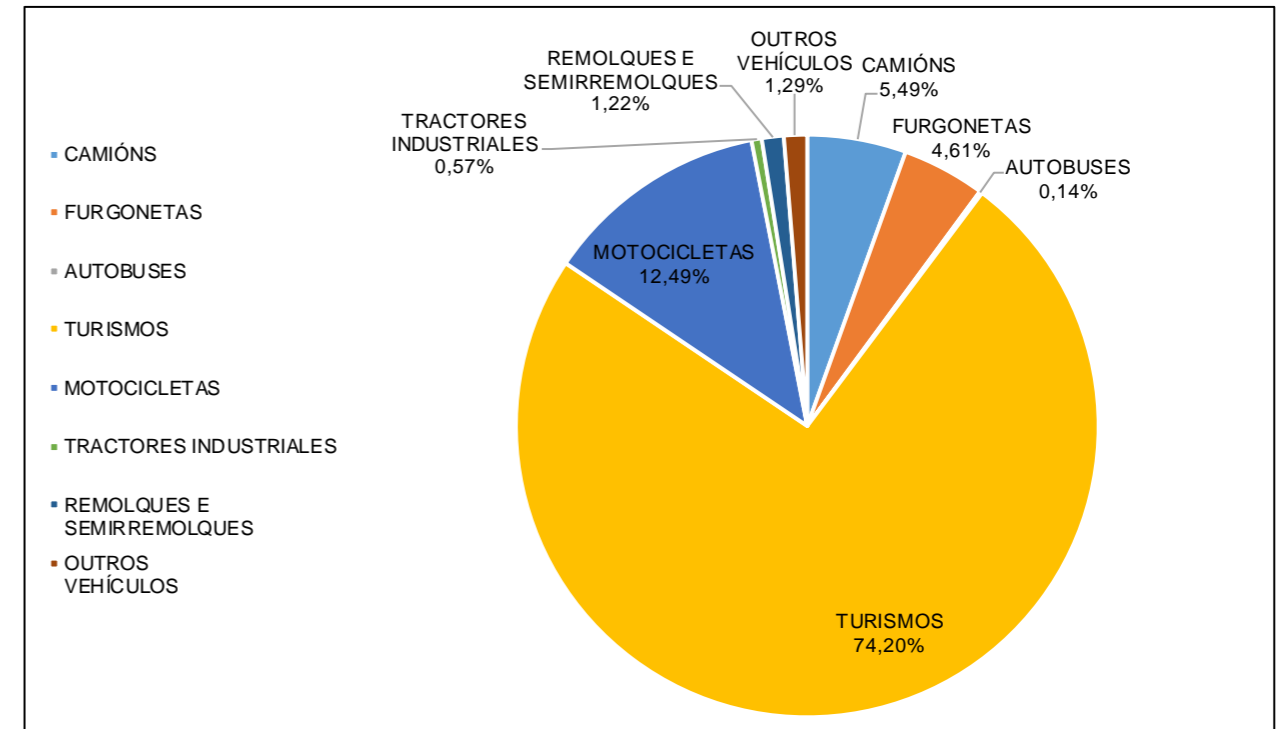
As taxas de motorización elevadas relaciónanse con altas demandas de enerxía e materiais, elevadas emisións de gases de efecto invernadoiro, enfermidades causadas pola mala calidade do aire, ruído e accidentes de tráfico urbanos, así como coa diminución do carácter socializador e comunicador do espazo público e os custos económicos e sociais da conxestión.

Táboa 17: Parque móbil e taxa de motorización do Concello de Vigo

TIPO DE VEHÍCULO	TOTAL 2019	TOTAL 2014	VARIACIÓN	VARIACIÓN (%)
CAMIÓS E FURGONETAS	18.182	18.444	-262	-1,42%
AUTOBUSES	239	245	-6	-2,45%
TURISMOS	150.902	144.589	6.313	4,37%
MOTOCICLETAS	28.071	23.174	4.897	21,13%
TRACTORES INDUSTRIAIS	657	721	-64	-8,88%
REMOLQUES E SEMIRREMOLQUES	1.701	1.686	15	0,89%
OUTROS VEHÍCULOS	1.897	1.625	272	16,74%
TOTAL	201.649	190.484	11.165	5,86%
TAXA DE MOTORIZACIÓN (veh/1000 hab)	683	646	37	5,73%
TAXA DE MOTORIZACIÓN (TURISMOS) (veh/1000 hab)	511	490	21	4,24%

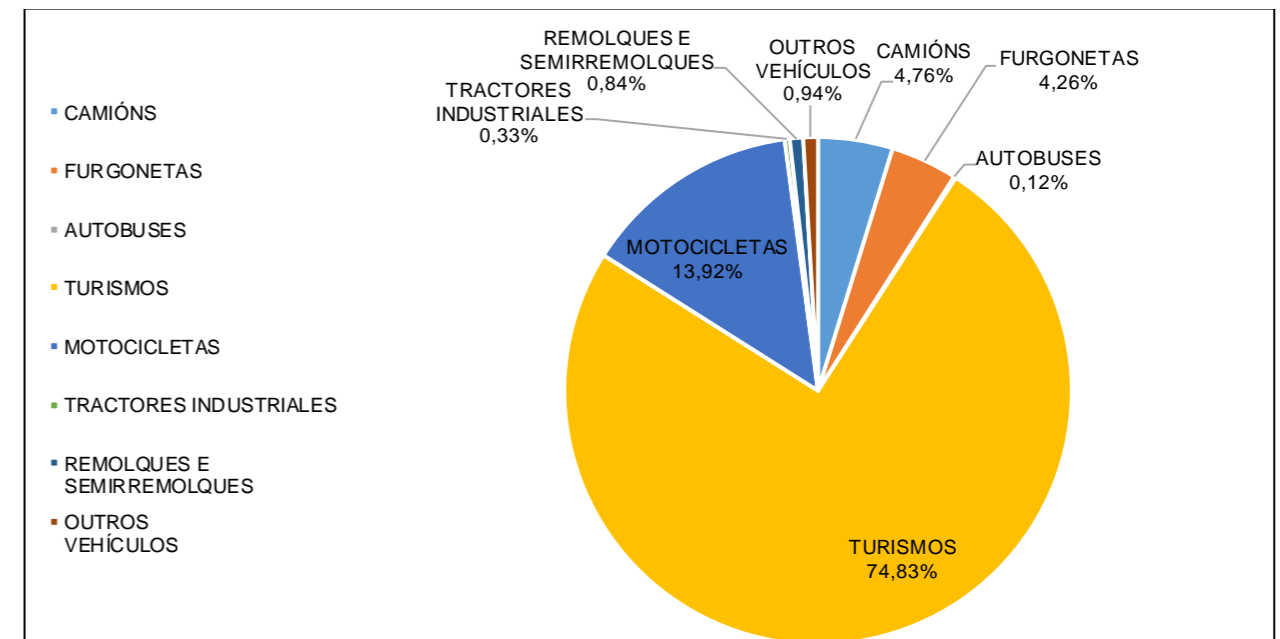
Fonte: Elaboración propia con datos da DXT (anuario 2019 e 2014)

Figura 80: Parque móbil de vehículos na área metropolitana de Vigo (2019)



Fonte: Elaboración propia con datos da DXT (anuario 2019)

Figura 81: Parque móbil de vehículos do Concello de Vigo no ano 2019



Fonte: Elaboración propia con datos da DXT (anuario 2019)



O parque de vehículos en Vigo dende o ano 2014 (ano no que se implantou o PMUS) ata o 2019 creceu en 11.165 vehículos, é dicir, un 5,86% mais. Desta análise destaca o gran incremento de motocicletas, 4.897 mais no ano 2019 que no 2014 (aumento dun 21,13%) e tamén un pequeno aumento do número de turismos de 6.313 máis en 2019 con respecto a 2014 (aumento dun 4,37%). Pola contra, un dato negativo que chama a atención é a pequena redución do número de autobuses, pasando de 245 en 2014 a 239 no 2019 (un 2,45% menos), o que implica que a oferta deste servizo de transporte, xa sexa discrecional ou regular, reduciuse, aínda que non en gran medida. Isto pode ser debido a optimizacións de rutas e traxectos ou a cambios de preferencias no modo de transporte (ferrocarril, transporte compartido, etc.) que fai que se reduza a demanda e consecuentemente a oferta dos mesmos.



O parque de turismos confórmano 7 de cada 10 vehículos matriculados no Concello de Vigo e en toda a súa área metropolitana, mentres que o de motocicletas supón preto dun 14% sobre o total no Concello de Vigo. Con estes datos, temos unha taxa de motorización para o ano 2019 de 683 vehículos cada 1.000 habitantes, cando no ano 2014 era de 646, incrementándose un 5,37% nestes 5 anos. Emporiso, Vigo posúe unhas das taxa de motorización por cada mil habitantes máis baixa de toda a súa área metropolitana, concretamente a segunda máis baixa.

Se o comparamos co resto dos municipios da súa área metropolitana para o ano 2019, o concello que presenta unha taxa de motorización máis baixa é Cangas (636), sendo o terceiro municipio con máis poboación da zona metropolitana. Destaca como municipio con maior taxa de motorización Mos, seguido de O Porriño e Gondomar. Estes datos de taxas de motorización altas, e sobre todo, o dato de motorización de turismo que segue a mesma tendencia que os valores da taxa global indican que neste municipios os seus habitantes se desprezan en vehículos motorizados e dado que os turismo son os de maior porcentaxe, os desprazamentos son en vehículos privados, maioritariamente.

Por outra banda, nos municipios con taxas de motorización baixas, os habitantes do mesmo tenden a realizar os seus desprazamentos en transporte público ou incluso a pé, como é o caso de Cangas, Vigo, Moaña ou Baiona.

O resto de municipios presentan valores elevados se os comparamos coa poboación que teñen, dándonos este feito unha idea da importancia que ten a dispersión da poboación, que obriga á poboación a recorrer ao vehículo privado para satisfacer as súas necesidades de mobilidade.

Táboa 18: Parque móbil e taxa de motorización dos municipios da área metropolitana de Vigo no ano 2019

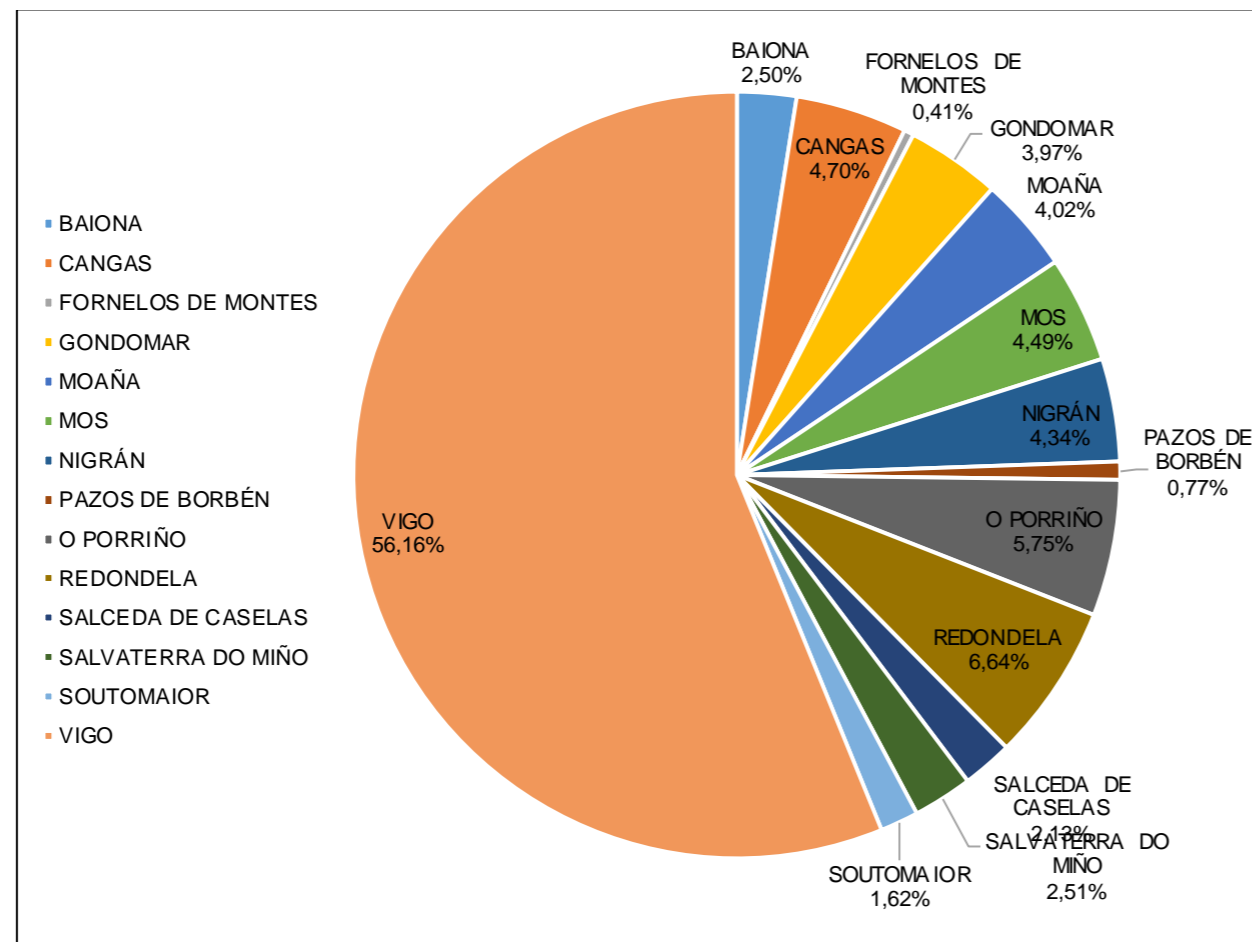
TIPO DE VEHÍCULO	BAIONA	CANGAS	FORNELOS DE MONTES	GONDOMAR	MOAÑA	MOS	NIGRÁN	PAZOS DE BORBÉN
CAMIÓNS	459	866	70	919	767	1.328	846	173
FURGONETAS	400	671	102	793	552	1.123	772	164
AUTOBUSES	64	1	0	0	33	81	0	0
TURISMOS	6.568	13.208	1.162	10.339	11.203	11.151	11.369	2.049
MOTOCICLETAS	1.246	1.869	108	1.735	1.663	1.334	2.190	273
TRACTORES INDUSTRIAIS	34	25	3	30	7	281	43	12
REMOLQUES E SEMIRREMOLQUES	65	72	9	126	36	531	89	30
TOTAL	8.982	16.892	1.474	14.265	14.443	16.109	15.577	20.636
TAXA DE MOTORIZACIÓN (veh/1000 hab)	741	636	912	999	745	1.068	881	6.881
TAXA DE MOTORIZACIÓN (TURISMOS) (veh/1000 hab)	542	498	719	724	578	740	643	683

Tipo de vehículo	O PORRIÑO	REDONDELA	SALCEDA DE CASELAS	SALVATERRA DOMIÑO	SOUTOMAIOR	VIGO
CAMIÓNS	1.773	1.479	534	601	301	9.589
FURGONETAS	1.214	1.029	395	482	270	8.593
AUTOBUSES	18	35	4	38	0	239
TURISMOS	13.979	17.729	5.502	6.744	4.501	150.902
MOTOCICLETAS	1.661	2.612	719	767	595	28.071
TRACTORES INDUSTRIAIS	533	213	121	66	15	657
REMOLQUES E SEMIRREMOLQUES	927	440	174	127	42	1.701
TOTAL	2.748	23.841	7.635	9.004	5.802	201.649
TAXA DE MOTORIZACIÓN (veh/1000 hab)	138	816	833	917	785	683
TAXA DE MOTORIZACIÓN (TURISMOS) (veh/1000 hab)	704	607	600	687	609	511

Fonte: Elaboración propia con datos da DXT (anuario 2019)

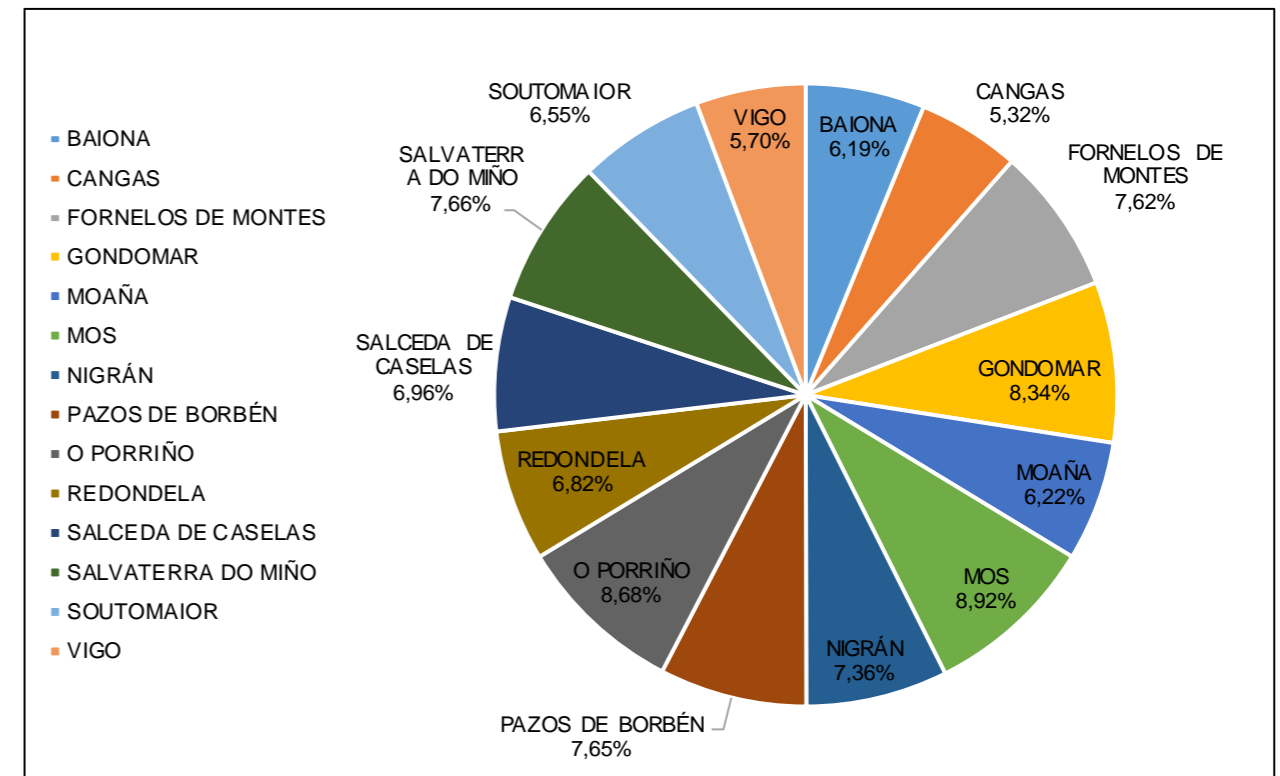


Figura 82: Porcentaxe de vehículos segundo os municipios da área metropolitana de Vigo no ano 2019



Fonte: Elaboración propia con datos da DXT (anuario 2019)

Figura 83: Taxa de motorización (veh/1000 hab) da área metropolitana de Vigo no ano 2019



Fonte: Elaboración propia con datos da DXT (anuario 2019)

Por último, o tipo de combustible por vehículo maioritario para o ano 2017 (ultimo ano no que existen



registros desagregados por municipios) no Concello de Vigo foi o diésel co 51,11% de todo o parque móbil, aínda que a súa repartición depende moito do tipo e vehículo. Neste sentido, por exemplo, non existen case motocicletas diésel. Os turismos representan o 71,09% de todo o parque móbil de Vigo, e o diésel dentro desta tipoloxía abrangue o 59,33% dos mesmo. Cabe sinalar que os combustibles fósiles no ano 2017 son a principal fonte de enerxía para o desprazamento, sendo o 99,86% no caso dos turismo. Segundo os datos obtidos, os vehículos movidos con electricidade son no ano 2017 soamente o 0,08%.

Nos últimos anos este valor está aumentando polas cada vez máis estritas normativas europeas de emisións que fan case imposible que os fabricantes de vehículos cumpran cos valores de das mesmas, optando pola fabricación de vehículos eléctricos sen emisións ou híbridos, e tamén polas axudas á compra de vehículos con baixas ou nulas emisións.

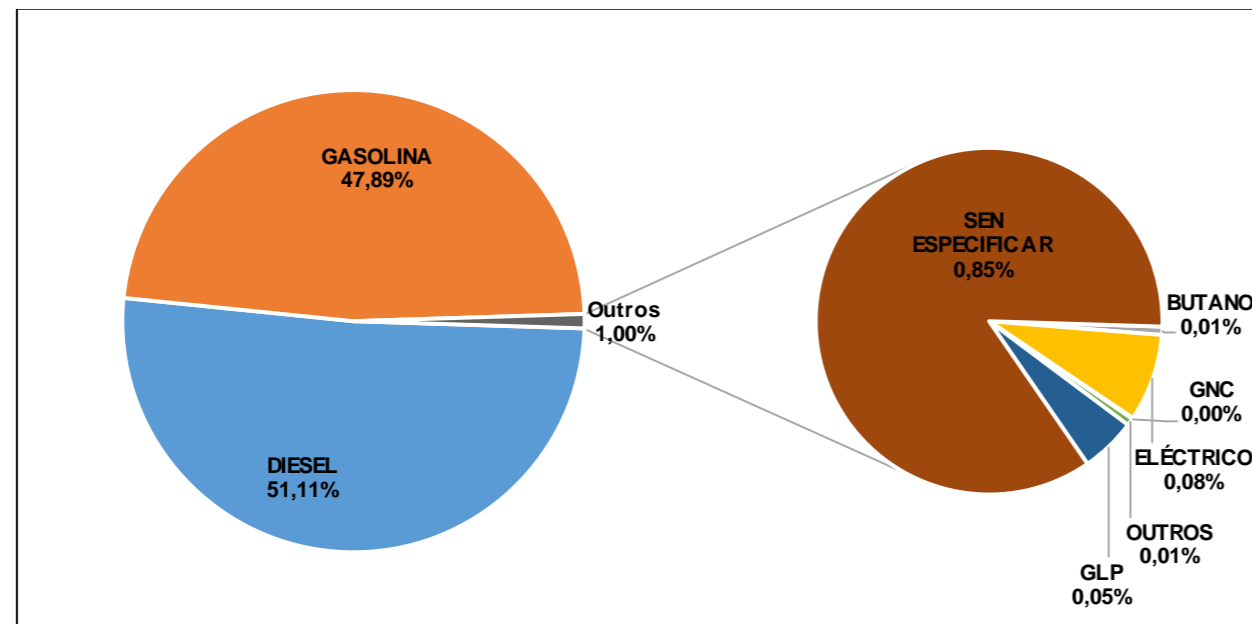


Táboa 19: Parque móbil de Vigo de acordo ao tipo de combustible

TIPO DE VEHÍCULO	DIESEL	GASOLINA	BUTANO	ELÉCTRICO	GNC	OUTROS	GLP	SEN ESPECIFICAR
AUTOBUSES	238	1						
CAMIÓNS ATA 3500kg	8.263	146	1	5				
CAMIÓNS MÁIS DE 3500kg	1.501	14	13		2	1		
CICLOMOTORES	161	11.696		19				
FURGONETAS	6.520	1.639		7			1	
MOTOCICLETAS	12	25.707		46				2
OUTROS VEHÍCULOS	1.292	299	1	8		1		51
REMOLQUES								609
SEMIREMOLQUES								1.097
TRACTORES INDUSTRIAIS	690							
TURISMOS	87.475	59.972	1	84		12	106	1
TOTAL	106.152	99.474	16	169	2	14	107	1.760

Fonte: Elaboración propia con datos da DXT (rango de datos dispoñibles entre o 2010 e o 2017)

Figura 84: Tipo de carburante do parque de vehículos do Concello de Vigo no ano 2017



Fonte: Elaboración propia con datos da DXT (rango de datos dispoñibles entre o 2010 e o 2017)

2.3.5. CENTROS ATRACTORES E XERADORES DE DESPRAZAMENTOS

Determinar os centros de atracción e xeración de viaxes é fundamental para coñecer a orixe e destino dos desprazamentos no termo municipal. A maior parte da mobilidade xérase por motivos de traballo ou estudos, tamén denominados de mobilidade obrigada, así como por outros motivos como poden ser os realizados por lecer, compras ou por motivos sanitarios.

Os principais centros de atracción de viaxe que se avalían neste Plan de Mobilidade son os centros de traballo que congregan a gran número de traballadores, principalmente polígonos industriais e empresariais; así como dotacións sanitarias, educativas, dotacionais, comerciais, culturais e de lecer.

2.3.5.1. ÁREAS INDUSTRIAIS

Vigo conta na actualidade con máis de 10 zonas industriais ou empresariais repartidos polo seu territorio.

Unha institución moi importante para o desenvolvemento industrial de Vigo e da súa comarca foi a zona franca, organismo público que na actualidade funciona como axencia de desenvolvemento local, promovendo infraestruturas e chans de carácter eminentemente industrial e comercial. A Zona Franca de Vigo ten como principal obxectivo incentivar o establecemento de empresas con vocación exportadora, mediante a aplicación de exencións tributarias e aduaneiras.



A Zona Franca de Vigo conta con cinco áreas e polígonos industriais en funcionamento, que son os seguintes: a área portuaria de Bouzas, o parque empresarial e terciario Porto do Molle en Nigrán, o Parque Tecnolóxico e Loxístico en Valadares, o polígono de Balaídos e o polígono industrial da Granxa en Porriño. A actividade destes

cinco parques supón o 33% do valor agregado bruto (VAB) da comarca de Vigo, xerando ao redor de 18.000 postos de traballo directos e outros 40.000 indirectos.

Á marxe dos polígonos integrados na zona franca, en Vigo e noutros municipios da súa área de influencia atópanse instalados outros parques e polígonos industriais, como os de: Bagunda en Lavadores, Caramuxo en Navia, Carneiras en Matamá, Cocho en Moaña, Gándaras en Porriño, Miraflores en



Sárdoma, Morrazo en Cangas do Morrazo, Pasaxe-Vincios en Gondomar, Rebullón e Veigadaña en Mos, San Isidro en Ponteareas, etc.

Descríbense a continuación os principais puntos de actividade industrial do ámbito de estudo, e polo tanto, grandes xeradores de desprazamentos:

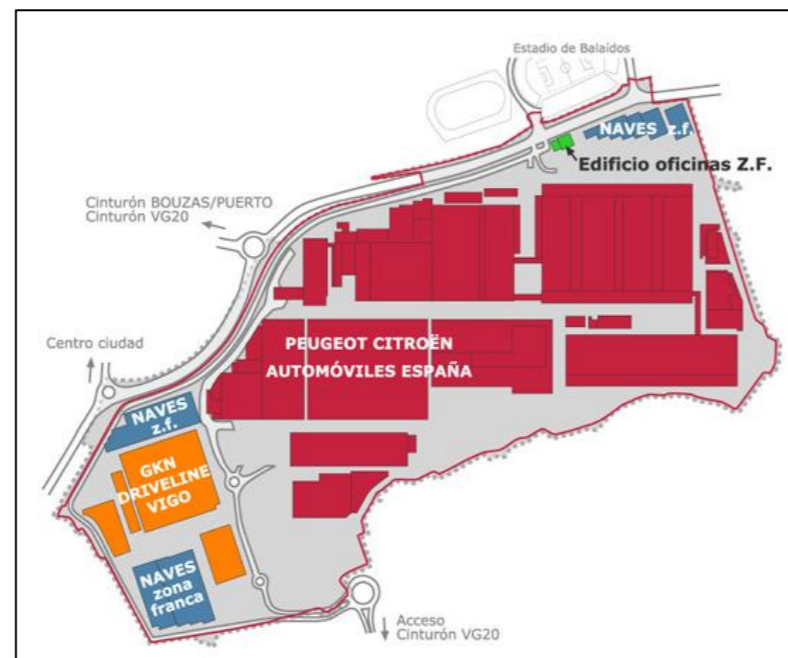
- a) **Polígono de Balaídos:** É o corazón industrial de referencia en Vigo, onde se localiza a factoría de PSA-Peugeot Citroën España, así como industrias auxiliares do sector de automóbil, empresas loxísticas e outro tipo de industrias. Está a escasos 2 km do casco urbano de Vigo, a 5 km do aeroporto e a 28 km da fronteira con Portugal.



Posúe conexión directa co primeiro e segundo cinto de circunvalación de Vigo.

Ocupa unha superficie total de 1.000.000 de metros cadrados con 9 empresas instaladas e 8.500 empregos, o que supón un gran número de desprazamentos ao día so no referente ao viaxes asociados co traballo.

Figura 85: Plano esquemático do Polígono de Balaídos



Fonte: Consorcio da Zona Franca de Vigo

- b) **Área portuaria: dende Bouzas – Zona Franca ata Terminal de Contedores en Teis:** É outra das



zonas industriais máis características, onde se sitúan os grandes estaleiros como Barreras ou Cardomar, así como todo tipo de empresas procesadoras e comercializadoras de produtos do mar (Armadora Pereira, almacéns de Pesacanova, Pescapuerta, Freiremar, Iberconsa, etc.) e industrias conserveiras (Valcárcel, Pay- Pay, a antiga factoría de Bernardo Alfageme - Miao, etc.).

A zona portuaria ocupa unha longa franxa de 8,5 km fronte ao mar, que supón unha barreira respecto da cidade. Na pasada década realizáronse varios proxectos en prol de gañar permeabilidade cara ao mar nun treito central duns 300 m no entorno do porto deportivo do Club Náutico de Vigo e da estación marítima. O Porto de Vigo ocupa unha superficie de 100 ha aproximadamente e no seu interior existen usos diversos ademais dos propiamente portuarios, como son os comerciais, pesqueiros, industriais de construción de barcos e de almacenaxe.

O Porto de Vigo divídese en varias áreas:

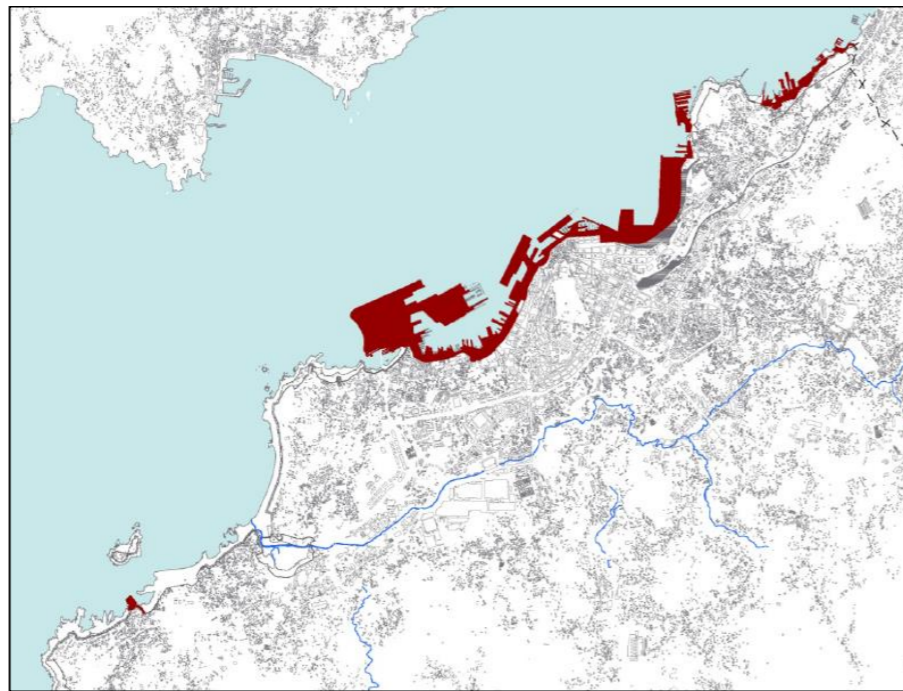
- Área portuaria de Bouzas: superficie de 862.354 m² e ocupa o maior espazo da terminal portuaria e as instalacións industriais do Porto de Vigo. Posúe dúas zonas principais: a terminal de transbordadores ou Ro-Ro e o peirao de reparacións.
- Área portuaria de Beiramar: onde se sitúan os principais estaleiros, unha fábrica conserveira, unha de fariña de peixe e naves con actividades auxiliares do sector naval.
- Porto pesqueiro: Superficie en terra de 241.238 m² con importantes actividades extractivas, comercializadoras, elaboradoras, transformadoras e distribuidoras para a economía da cidade. A súa estrutura actual posúe catro dársenas (de descarga, avituallamento, estancia, reparacións), unha zona de viveiros, outra de frigoríficos e as lonxas de Altura, Baixura e Grandes Peixes, de Litoral, de Mariscos e Lonxa Dixital. Tamén posúe edificios para armadores, elaborado de peixe, oficinas, etc.
- Área de pasaxeiros, turismo e deportes náuticos: Superficie de 62.125 m², unha liña de atraque de 700 m e un calado de 12 m, sitúase na zona central da cidade e está destinada principalmente á terminal de cruceiros. Tamén se sitúa aquí a estación marítima do porto que conta cos servizos necesarios para control e tránsito de pasaxeiros e tripulacións. A



súa ala Oeste acolle as dependencias da Autoridade Portuaria. Inclúese nesta área o peirao de transatlánticos e área da Laxe do Real Club Náutico de Vigo.

- Área de peiraos comerciais:
 - o Peirao comercial: peirao polivalente dedicado á carga e descarga de mercadoría xeral convencional.
 - o Peirao transversal: está dotado de tres aliñacións onde se manipulan principalmente bloques de granito en bruto e outra de mercadoría xeral convencional.
 - o Peirao do Arenal: con tres aliñacións; dúas destinadas á mercadoría xeral e unha de graneis sólidos e líquidos.
 - o Peirao de Guixar: actualmente especializado en terminal de contedores que opera con máis de oitenta liñas regulares conectadas cos principais portos do mundo (8ª porto de carga de España e 1ª de Galicia).

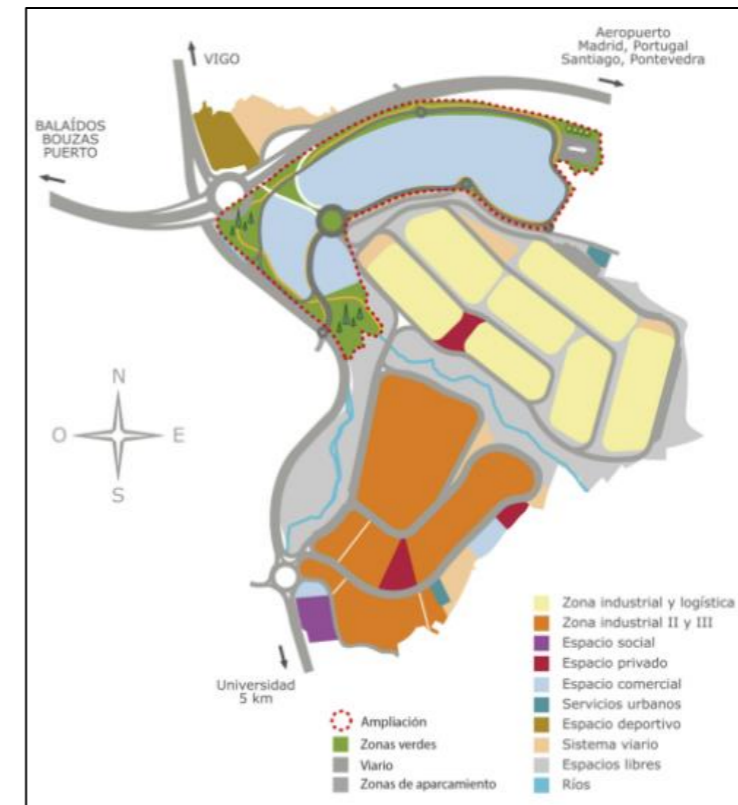
Figura 86: Áreas dos servizos portuarios de Vigo



Fonte: Revisión do PXOM de Vigo (borrador)

- c) Parque Tecnolóxico e Loxístico de Vigo: É un parque tecnolóxico situado na parroquia de Valadares e Beade que está en funcionamento dende o 2007. Ao parque, que se atopa a 7,5 km do centro de Vigo accédese a través do vial da Universidade (estrada de Clara Campoamor), e tamén está conectado co segundo cinto da autovía de circunvalación de Vigo (VG-20).

Figura 87: Plano xeral do Parque Tecnolóxico e Loxístico de Vigo



Fonte: Consorcio da Zona Franca de Vigo

O parque tecnolóxico promove solucións de I+D+i e loxísticas tanto par ao sector loxístico como para o sector téxtil. Posúe unha superficie de 874.436 m² que dan cabida a 77 empresas e divídese en catro zonas diferenciadas por actividade Ademais está prevista unha futura ampliación do mesmo ata os 1.100.000 m².

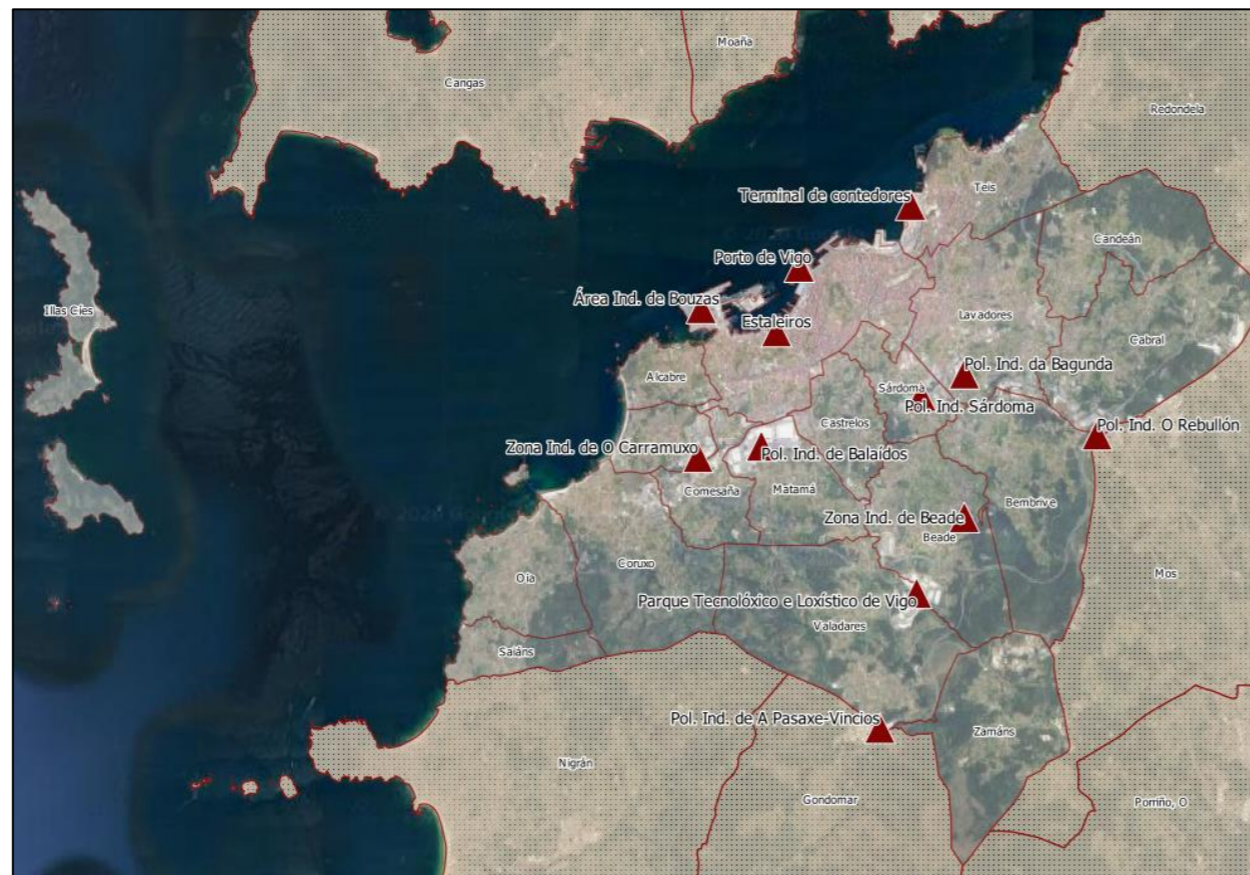
- A zona 1 para loxística, con 209.216 m², é a zona máis próxima ao segundo cinto de circunvalación. nesta área atópanse os operadores loxísticos e de transporte.
- A zona 2 é de carácter empresarial con 186.564 m², e é onde se localizan as empresas do sector auxiliar da automoción e do sector téxtil, TexVigo.



- A zona 3 é comercial e de servizos con 53.538 m², onde se atopan gasoleiras, hoteis, restauración e un centro de servizos múltiples.
- A zona 4 está dedicada á investigación e o desenvolvemento con 11.211 m², onde está o centro tecnolóxico de I+D de TexVigo.

Os polígono industriais ou centros especializados de traballo, son puntos que xeran moitos desprazamentos, principalmente asociados ao traballo e que soen ser de tipo pendular (de casa ao traballo e do traballo á casa) durante os días laborais.

Figura 88: Localización das principais zonas industriais do municipio de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do portal de datos do Concello de Vigo

2.3.5.2. CENTROS SANITARIOS

A rede sanitaria do Concello de Vigo está formada principalmente por **16 centro de saúde** e **10 Hospitais**. Os centros sanitarios son centros atractores de viaxes importantes polo tipo de actividade

que desenvolven. Á parte dos traballadores que se desprazan de maneira regular, acoden a diario un gran número de pacientes e acompañantes. Ademais, as necesidades de ofrecer unha boa accesibilidade para todos os cidadáns e cidadás están máis acentuadas nestes equipamentos. Os centros de saúde e hospitais existentes son os que se recollen nas seguintes táboas.

Táboa 20: Listado de hospitais no Concello de Vigo

NOME	PARROQUIA	DISTRITO
Hospital Vithas Nosa Señora de Fátima	VIGO	2
Sanatorio Concheiro - Raconsa, S.L.	VIGO	2
Centro Médico Pintado	VIGO	3
Hospital Povisa	VIGO	3
Sanatorio Psiquiátrico San José	VIGO	4
Hospital do Meixoeiro - Complexo Hospitalario Universitario de Vigo	LAVADORES	7-8
Clínica Residencial El Pinar	LAVADORES	7
El Castro, Hospital del Perpetuo Socorro	VIGO	2
Hospital FREMAP Vigo	VIGO	3
Hospital Álvaro Cunqueiro - Complexo Hospitalario Universitario de Vigo	BEADE	8

Fonte: Elaboración propia a partir dos datos do SERGAS e do portal de datos do Concello de Vigo

Táboa 21: Listado de centros de saúde no Concello de Vigo

NOME	PARROQUIA	DISTRITO
Centro de Saúde Teis	TEIS	6
Centro de Saúde Lavadores	LAVADORES	7
Centro de Saúde Matamá	MATAMÁ	8
Centro de Saúde Bembrive	BEMBRIVE	8
Centro de Saúde Coruxo	CORUXO	9
Centro de Saúde Casco Vello	VIGO	1
Centro de Saúde Rosalía de Castro - Beiramar	VIGO	1
Centro de Saúde A Doblada	VIGO	2
Centro de Saúde Rúa Cuba	VIGO	2
Centro de Saúde Bolivia	VIGO	2
Centro de Saúde Nicolás Peña	VIGO	3
Centro de Saúde López Mora	VIGO	3
Centro de Saúde Colmeiro	VIGO	3
Centro de Saúde Coia	VIGO	4
Centro de Saúde Sárdoma	SÁRDOMA	5
Centro de Saúde San Paio de Navia	NAVIA	9

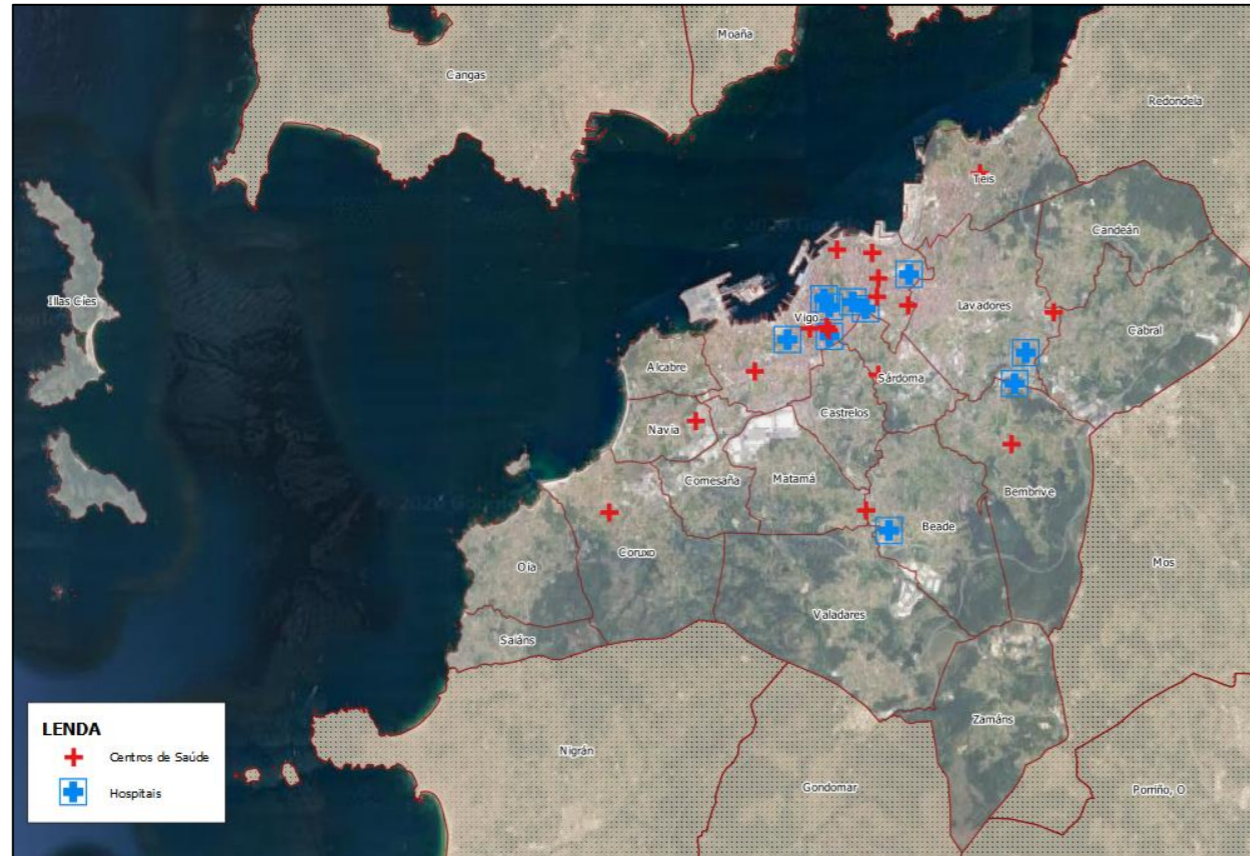
Fonte: Elaboración propia a partir dos datos do SERGAS e do portal de datos do Concello de Vigo

Pódese comprobar como a maior parte dos centros de saúde se concentran na zona centro de Vigo, dado que é onde máis habitantes residen. Por outra banda, o hospital máis importante de Vigo actualmente é o Hospital Álvaro Cunqueiro, que se atopa na parroquia de Beade, na periferia de Vigo, conectado



a este mediante a VG-20 e a outras parroquias. É tamén o principal hospital de asistencia para outros municipios, tanto da área metropolitana de Vigo como de fora dela, polo que a súa influencia na xeración e atracción de viaxes e supramunicipal e gran importancia.

Figura 89: Situación dos centros sanitarios no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do portal de datos do Concello de Vigo

Figura 90: Imaxe dun Hospital e un Centros de Saúde do Concello de Vigo



Hospital Álvaro Cunqueiro



Centro de Saúde Rosalía de Castro

Fonte: Google imaxes

2.3.5.3. CENTROS EDUCATIVOS

Tradicionalmente o modo máis común para chegar ao colexio ou o instituto era camiñar, con todo dende finais do século XX produciuse unha transformación na mobilidade dos menores. Os costumes de ir a pé vense cada vez máis alterados a favor do vehículo privado. Esta tendencia de que os nenos se desprazan cada vez máis en coche privado pódese ver en toda Europa.

O aumento de circulación de vehículos motorizados nas inmediacións dos colexios xera dificultades para aqueles nenos e familias que aínda desexan ir camiñando. A inseguridade viaria pon en perigo a autonomía dos nenos, o cal está a motivar cada vez unha maior utilización do vehículo privado. Ademais, os nenos perden unha fase esencial na súa aprendizaxe da contorna inmediata e como comportarse no tráfico, relaciónanse menos con outros nenos da rúa e a falta de exercicio físico incrementa os problemas de obesidade que moitos nenos sofren hoxe en día. Esta tendencia está máis presente nas grandes cidades de Galicia, como Vigo, que nas vilas e núcleos máis pequenos.

Vigo conta con **217 centros educativos de varios niveis** dispersos polo municipio: Escolas Infantís (EI), Centros de Educación Especial (CEEPR), Centro de Educación Infantil e Primaria (CEIP), Institutos de Educación Secundaria (IES), Escolas de Música Superior (EMUS), Escolas Superiores de Arte Dramática (ESAD), Escolas Oficiais de Idiomas (EOI), Conservatorios de Música (CEMU/CEMUS), Centros Autorizados de Deportes (CAD), Centros de Estudos de Danza (CED), Centros de Estudos Artísticos e Técnicos (CE.ART), Centros Integrados de Formación Profesional (CIFP), Centros de Estudos Universitarios da Universidade de Vigo, etc.

Táboa 22: Listado de centros educativos no Concello de Vigo

TIPO	NOME	PARROQUIA	DISTRITO
Centro Autorizado de Deportes (CAD)	CAD ACADEF (Escuela de Entrenadores de Fútbol)	VALADARES	8
	CAD CIP	VIGO	2
	CAD Montecastelo	LAVADORES	7
	CADFS Constantino Castro Ruso (Fútbol Sala)	SÁRDOMA	5
Centro de Educación Especial (CEEPR)	CEE Saladino Cortizo	CABRAL	7
	CEEPR San Francisco	NAVIA	9
	CEEPR Fogar e Clin. San Rafael	VIGO	4
	CEEPR Menela	ALCABRE	9
	CEEPR Aspanaex	CASTRELOS	5
Centro de Educación Infantil e Primaria (CEIP)	CEIP Josefa Alonso de Alonso	MATAMÁ	8
	CEIP Otero Pedrayo	BEADE	8
	CEIP Plurilingüe Sobreira-Valadares	VALADARES	8
	CEIP de Coutada-Beadé	BEADE	8
	CEIP de Mosteiro-Bembrive	BEMBRIVE	8



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 109 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



TIPO	NOME	PARROQUIA	DISTRITO
	CEIP O Sello	CABRAL	7
	CEIP Plurilingüe Carballal-Cabral	CABRAL	7
	CEIP da Igrexa-Candeán	CANDEÁN	7
	CEIP Eduardo Pondal	VIGO	7
	CEIP Frián-Teis	VIGO	7
	CEIP de Fonte Escura	LAVADORES	7
	CEIP Valle Inclán	LAVADORES	7
	CEIP A Doblada	VIGO	7
	CEIP Plurilingüe Ramón y Cajal	VIGO	3
	CEIP Altamar	VIGO	3
	CEIP Emilia Pardo Bazán	VIGO	4
	CEIP Virxe do Rocío	VIGO	4
	CEIP Illas Cies	VIGO	4
	CEIP Seis do Nadal	VIGO	4
	CEIP Plurilingüe Pintor Laxeiro	VIGO	4
	CEIP Balaidos	VIGO	4
	CEIP Escultor Acuña	VIGO	4
	CEIP A Paz	CORUXO	9
	CEIP Alfonso D. Rodríguez Castelao	NAVIA	9
	CEIP Plurilingüe Ría de Vigo	OIA	9
	CEIP García Barbón	VIGO	1
	CEIP Plurilingüe da Carrasqueira	CORUXO	9
	CEIP Plurilingüe Javier Sensat	ALCABRE	9
	CEIP Plurilingüe Párroco Don Camilo	COMESAÑA	9
	CEIP San Salvador	VIGO	6
	CEIP Plurilingüe Paraixal	TEIS	6
	CEIP Vicente Risco	VIGO	6
	CEIP Santa Mariña	CABRAL	7
	CEIP O Pombal	LAVADORES	7
	CEIP A Canicouva	CASTRELOS	5
	CEIP Mestres Goldar	CASTRELOS	5
	CEIP Lope de Vega	SÁRDOMA	2
	CEIP de Sárdoma-Moledo	SÁRDOMA	5
	CEIP de Chans-Bembrive	BEMBRIVE	8
Centro de Estudos Artísticos e Técnicos (CEART)	CE.ART Atlántico	CABRAL	7
	CE.ART Aula D	VIGO	3
	CE.ART Tex-Moda	VALADARES	8
	CE.ART Marcote	CABRAL	7
Centro de Estudos de Danza (CEDA)	CEDA Elemental Coppelia	VIGO	3
Centro Educación Primaria (CEP)	CEP Plurilingüe Igrexa-Valadares	VALADARES	8
	CEP Dr. Fleming	VIGO	3
	CEP Santa Tegra-Teis	VIGO	6
	CEP Celso Emilio Ferreiro	VIGO	4
	CIFP de Coia	VIGO	4

TIPO	NOME	PARROQUIA	DISTRITO
Centro Integrado de Formación Profesional (CIFP)	CIFP Valentín Paz Andrade	LAVADORES	7
	CIFP Manuel Antonio	LAVADORES	7
	CPR Breogán	VIGO	7
	CPR ICA	VIGO	7
	CPR Plurilingüe Escuelas Nieto	LAVADORES	7
	CPR Plurilingüe Rosalía de Castro	BEMBRIVE	8
	CPR Esica	VIGO	2
	CPR San Miguel	VIGO	3
	CPR Seresco	VIGO	3
	CPR Mendiño	VIGO	3
	CPR Cebem	VIGO	3
	CPR Povisa Formación Profesional	VIGO	3
	CPR Educatic	VIGO	3
	CPR Sanitex	VIGO	3
	CPR Vivas	VIGO	1
	CPR Daniel Castelao	VIGO	1
	CPR Seforma	VIGO	1
	CPR Plurilingüe Amor de Dios	ALCABRE	9
	CPR Estudios Marcote	CABRAL	7
	CPR Plurilingüe Padre Míguez	VIGO	6
	CPR Divino Maestro	VIGO	6
	CPR Los Olivos	VIGO	2
	CPR A Camelia	NAVIA	9
	CPR Aloya	VIGO	2
	CPR Arturo	VIGO	3
	CPR Aula Estudio	VIGO	1
	CPR Colegio Hogar Afundación	VIGO	2
	CPR Fillas de María Inmaculada	VIGO	2
	CPR El Pilar	VIGO	2
	CPR Marcote	CABRAL	7
	CPR Martín Códax	CABRAL	7
	CPR Mega Formación	VIGO	1
	CPR Plurilingüe Alba	VIGO	2
CPR Plurilingüe Alborada	CANDEÁN	7	
CPR Plurilingüe Andersen Aungalonga	VALADARES	8	
CPR Plurilingüe Apostol Santiago	VIGO	6	
CPR Plurilingüe Atalaya - Cantabria	LAVADORES	7	
CPR Plurilingüe Atlántida	VIGO	4	
CPR Plurilingüe Barreiro	VALADARES	8	
CPR Plurilingüe Bouza Brey	VIGO	7	
CPR Plurilingüe Compañía de María	VIGO	2	
CPR Plurilingüe Divino Salvador	CORUXO	9	
CPR Plurilingüe Don Bosco	VIGO	4	
CPR Plurilingüe El Castro	CASTRELOS	5	

Centro Privado (CPR)





TIPO	NOME	PARROQUIA	DISTRITO
	CPR Plurilingüe Labor	VIGO	3
	CPR Plurilingüe Las Acacias	BEMBRIVE	8
	CPR Plurilingüe Losada	LAVADORES	7
	CPR Plurilingüe María Auxiliadora	VIGO	2
	CPR Plurilingüe María Inmaculada	VIGO	3
	CPR Plurilingüe Mariano	VIGO	2
	CPR Plurilingüe Mercantil	VIGO	3
	CPR Plurilingüe Miralba	VIGO	3
	CPR Plurilingüe Montecastelo	LAVADORES	7
	CPR Plurilingüe Monterrey	TEIS	6
	CPR Plurilingüe Montesol	VIGO	4
	CPR Plurilingüe Niño Jesús de Praga	VIGO	1
	CPR Plurilingüe Ntra. Señora de la Esperanza	LAVADORES	7
	CPR Plurilingüe Possumus	VIGO	6
	CPR Plurilingüe San Blas - Vista Alegre	CABRAL	7
	CPR Plurilingüe San Fernando	SÁRDOMA	5
	CPR Plurilingüe San José de la Guía	VIGO	6
	CPR Plurilingüe San Miguel 2	VIGO	3
	CPR Quiñones de León	VIGO	2
	CPR Radio ECCA	VIGO	1
	CPR San Fermín	VIGO	7
	CPR San José de Cluny	SÁRDOMA	2
	CPR San Nicolás	VIGO	2
	CPR Santa Cristina	LAVADORES	7
Centro Privado estranxeiro (CPREX)	CPREX Eleven School	MATAMÁ	8
Centro Público de Educación e Promoción de Adultos	EPAPU Berbés	VIGO	3
Conservatorios de Música (CEMU/CMUS)	CEMU Profesional Coppelia	VIGO	3
	CEMU Profesional Mayeuis	VIGO	1
	CEMU Superior Mayeuis	VIGO	1
	CMUS Profesional de Vigo	VIGO	4
	CMUS Superior de Vigo	VIGO	3
Escola de Danza Privada (EDANPR)	EDANPR Danza Pasiños	VIGO	2
	EDANPR Esperanza Arrondo	VIGO	3
	EDANPR Coppelia	VIGO	3
	EDANPR Susana Castro	VIGO	4
Escola de Música Superior (EMUS)	EMUSPR Atlántida	MATAMÁ	8
	EMUSPR de Beade	BEADE	8
	EMUSPR Unión Musical de Coruxo	CORUXO	9
	EMUSPR Aceimar	CABRAL	7
	EMUSPR Coppelia	VIGO	3
	EMUSPR de Valadares	VALADARES	8
	ESMU Municipal de Vigo	VIGO	3
	EEl Zamáns	ZAMÁNS	8

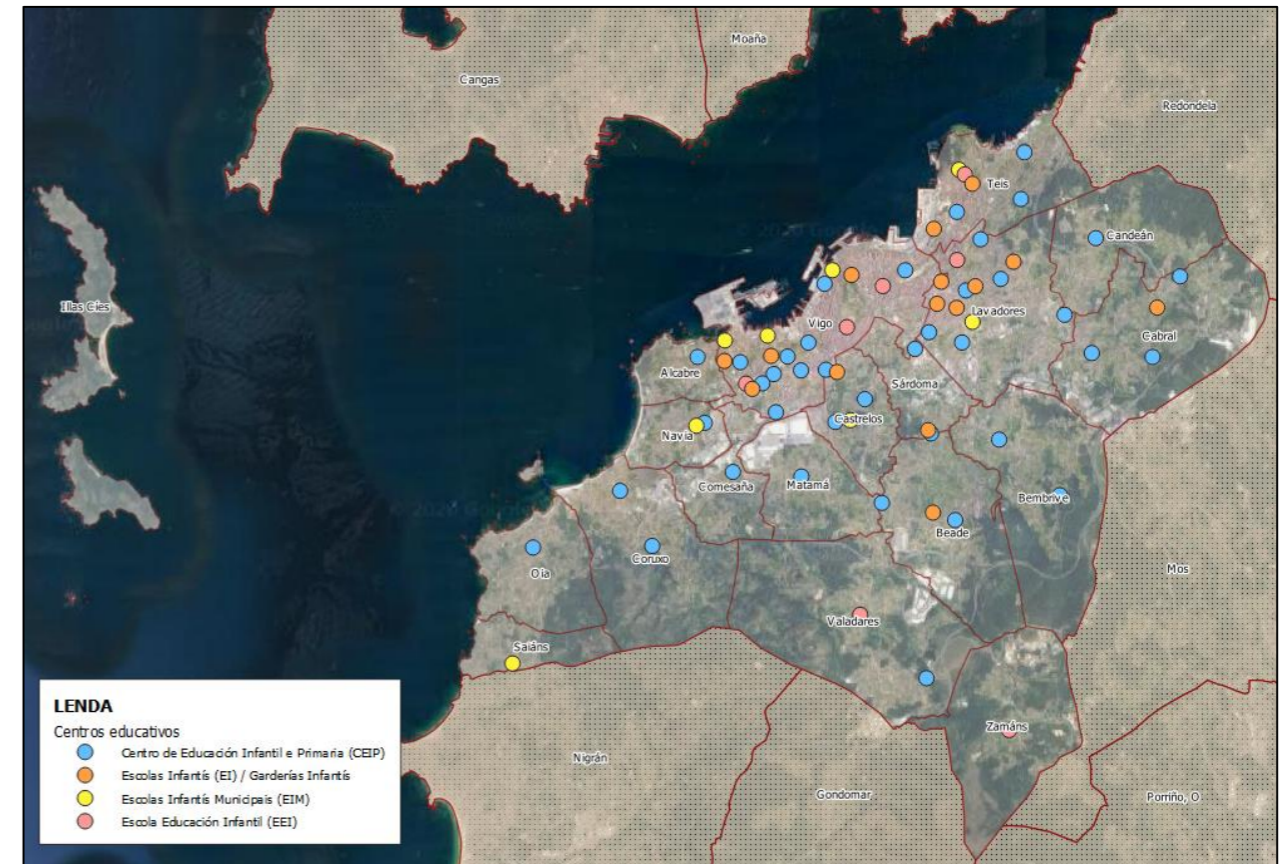
TIPO	NOME	PARROQUIA	DISTRITO
Escola Educación Infantil (EEI)	EEI Monte do Alba	VALADARES	8
	EEI Rúa Hernán Cortés	VIGO	2
	EEI Vila Laura	VIGO	3
	EEI Cristo da Victoria	VIGO	4
	EEI Monte da Guía	VIGO	6
	EEI Rúa Aragón	VIGO	7
Escola Municipal	Escola Municipal de Música de Vigo	VIGO	3
	Escola Municipal de Artes e Oficios	VIGO	1
	Escola Municipal de Música Folk e Tradicional (e-Trad)	VIGO	1
	Escola Municipal de Teatro	CASTRELOS	5
	Escola Municipal de Danza	VIGO	1
Escola Oficial de Idiomas (EOI)	EOI de Vigo	LAVADORES	7
Escola Superior de Arte Dramática (ESAD)	ESAD Escola Superior de Arte Dramática de Galicia	NAVIA	9
Escolas Infantís (EI) / Garderías Infantís	El Bouzas	VIGO	4
	El Relfas	SÁRDOMA	5
	El Rosalía de Castro	VIGO	4
	El Caeiro	CABRAL	7
	El San Paio	VIGO	1
	El Rúa Palencia	VIGO	7
	El Valadares	BEADE	8
	El Ángel de la Guarda	VIGO	7
	El Atalaia Cantabria	LAVADORES	7
	El Cáritas Tui-Vigo	VIGO	7
	El Panxolinas	VIGO	4
	El Pasiño a Pasiño	VIGO	6
	El San Nicolás	VIGO	2
	El Santa Isabel	VIGO	6
	El Santo Tomé de Treixeiro	CASTRELOS	5
	Escolas Infantís Municipais (EIM)	EIM Santa Marta - Casco Vello	VIGO
EIM Costeira de Saiáns		SAIÁNS	9
EIM Santa Cristina de Lavadores		LAVADORES	7
EIM Atalaia de Teis		VIGO	6
EIM Bouzas - Casiano Martínez		VIGO	4
EIM Mestres Goldar		CASTRELOS	5
EIM Navia		NAVIA	9
EIM Tomás Alonso	VIGO	4	
Instituto Ensinanza Secundaria (IES)	IES de Beade	BEADE	8
	IES Castelao	VIGO	7
	IES Politécnico de Vigo	VIGO	3
	IES do Castro	VIGO	3
	IES Santa Irene	VIGO	3
	IES Audiovisual de Vigo	VIGO	4
	IES Alexandre Bóveda	VIGO	4



TIPO	NOME	PARROQUIA	DISTRITO
	IES Álvaro Cunqueiro	VIGO	4
	IES Coruxo	CORUXO	9
	IES Valadares	VALADARES	8
	IES Carlos Casares	CABRAL	7
	IES Ricardo Mella	LAVADORES	7
	IES Rosais 2	VIGO	6
	IES de Teis	VIGO	6
	IES República Oriental do Uruguai	VIGO	6
	IES A Guía	VIGO	6
	IES Santo Tomé de Freixeiro	VIGO	3
	Instituto Marítimo Pesqueiro do Atlántico	VIGO	3
Universidade	Facultade de Filoloxía e Traducción	ZAMANS	8
	Facultade de Ciencias Xurídicas e do Traballo	ZAMÁNS	8
	Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais	ZAMÁNS	8
	Facultade de Química	ZAMÁNS	8
	Facultade de Ciencias do Mar	ZAMÁNS	8
	Facultade de Bioloxía	ZAMÁNS	8
	Escola de Enxeñaría de Minas e Enerxía	ZAMÁNS	8
	ETS de Enxeñeiros de Telecomunicacións	ZAMÁNS	8
	Escola de Enxeñaría Industrial (Sede Cidade)	VIGO	3
	Escola de Enxeñaría Industrial (Sede Campus)	ZAMÁNS	8
	Centro de Apoio Científico e Tecnolóxico á Investigación (CACTI)	ZAMÁNS	8
	Centro de Investigacións Biomédicas (CINBIO)	ZAMÁNS	8
	Centro de Investigación Tecnolóxico Industrial (MTI)	ZAMÁNS	8
	Estación de Ciencias Mariñas de Toralla (ECIMAT)	OIA	9
	EU de Enfermaría (Meixoeiro) (Centro adscrito público)	BEMBRIVE	8
	EU de Enfermaría (Povisa)	VIGO	3
	Escola Universitaria de Maxisterio "María Sedes Sapientiae"	SÁRDOMA	5
	Instituto de Educación Superior Intercontinental de la Empresa (IESIDE)	VIGO	2

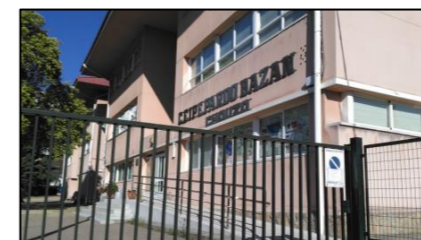
Fonte: Portal de datos do Concello de Vigo

Figura 91: Situación dos centros educativos de infantil e primaria no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do portal de datos do Concello de Vigo

Figura 92: Imaxes de centros educativos de infantil e primaria do Concello de Vigo



CEIP Emilia Pardo Bazán



EEI Villa Laura

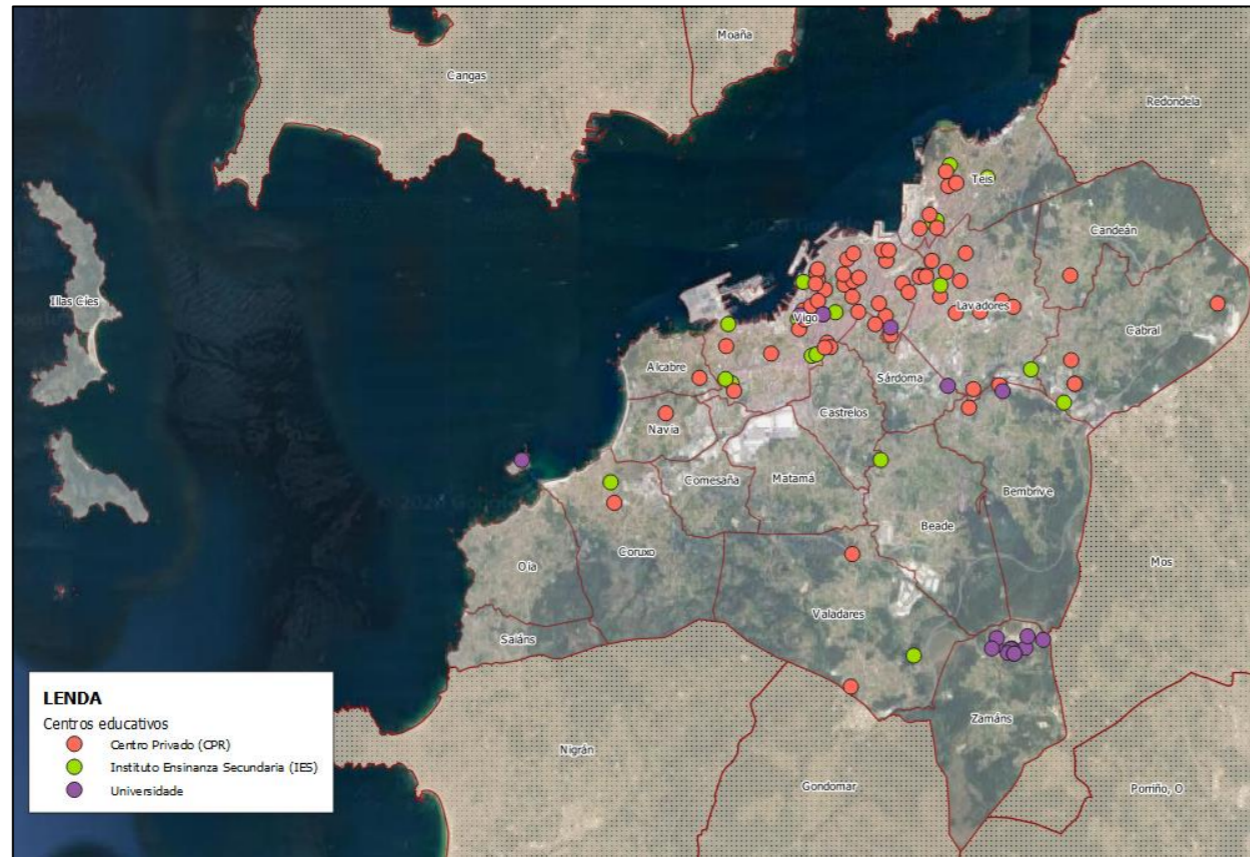


EIM Tomás Alonso

Fonte: Google imaxes



Figura 93: Situación dos centros privados, de secundaria e da universidade no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do portal de datos do Concello de Vigo

Figura 94: Imaxes de centros privados, de secundaria e da universidade do Concello de Vigo



CPR Breogán



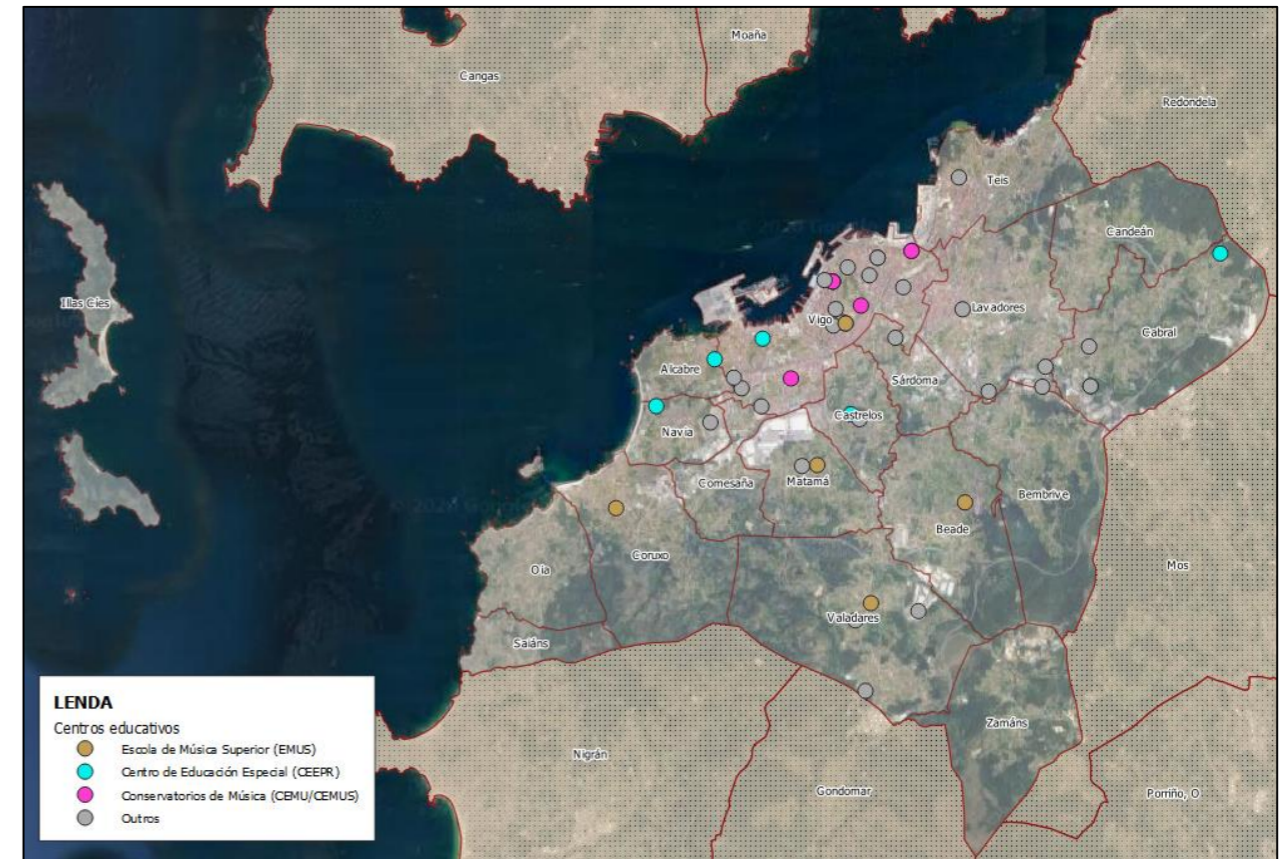
IES Politécnico de Vigo



ETSE Industriais

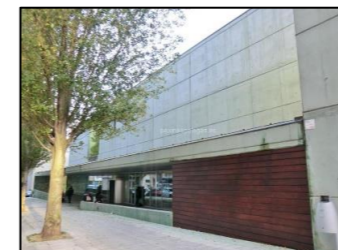
Fonte: Google imaxes

Figura 95: Situación dos centros de música, educación especial e outros no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do portal de datos do Concello de Vigo

Figura 96: Imaxes de centros de música, educación especial e outros do Concello de Vigo



CEMUS Vigo



CEEPR Aspanaex



Escola Superior de Arte Dramático

Fonte: Google imaxes



2.3.6. CENTROS DOTACIONAIS E DE LECER

Neste grupo incluíronse os equipamentos relacionados coa administración e a xestión do municipio, ademais de centros de lecer. É dicir, lugares aos que as persoas se achegan para resolver algún tipo de xestión ou problema eventual ao longo dun día laborable (Concello, Facenda, Emprego, Policía Local, etc.), ou por algún acontecemento puntual (Garda civil, bombeiros, etc.), e lugares aos que os vigueses e viguesas acoden para actividades de lecer (complexos deportivos, piscinas, etc.).

Neste sentido, identificáronse os **equipamentos administrativos** (Concello, Policía local, Protección civil, etc.), os **equipamentos deportivos** (piscinas, complexos polideportivos, pavillóns dos centros educativos, etc.), os **equipamentos asistenciais** (centros sociais, centros residenciais, centros de día, etc.) así como os **equipamentos comerciais** (mercados, centros comerciais, etc.).

Táboa 23: Listado de centros dotacionais e de lecer do Concello de Vigo

TIPO	NOMBRE	PARROQUIA	DISTRITO
Bombeiros	Parque Auxiliar de Balaídos	VIGO	4
	Parque Central de Teis	TEIS	6
Policía Nacional	Dirección Xeral da Garda Civil	VIGO	1
	Garda Civil (Compañía de Vigo)	VIGO	3
	Comisaría Policía de Vigo	VIGO	3
Policía Autonómica	Comisaría da Policía Autonómica	LAVADORES	7
Protección Civil	Protección Civil de Vigo	VIGO	3
Policía Autonómica	Comisaría da Policía Autonómica	LAVADORES	7
Albergues	Hermanos Misioneros De Enfermos Pobres	VIGO	6
	Albergue Casa do Pescador	VIGO	3
Centro Ocupacional	ASPANAEX	CASTRELOS	5
	APAMP	VIGO	4
	San Francisco	VIGO	4
	Hogar y Clínica San Rafael	VIGO	4
	Integra-T	LAVADORES	7
	Fundación Igual Arte	VIGO	7
Centros de Acollida e de Menores	Centro de Acollida Básica Casa de Reposo Ntra. Sra. de la Salud	VIGO	6
	Centro Apoio Social a Procesos Terapéuticos Acougo	LAVADORES	7
	Centro de Acollida Básica Casa do Pescador	VIGO	3
	Centro de Acollida Básica Santa Isabel	VIGO	6
Centros de día	Centro de Día de Maiores Cruz Roja Española Vigo	VIGO	1
	Aspanaex Centro Asistencial	CASTRELOS	5

TIPO	NOMBRE	PARROQUIA	DISTRITO	
	APAMP	VIGO	4	
	Atención a persoas con discapacidade San Francisco Tomás Paredes	VIGO	4	
	Atención a persoas con discapacidade San Francisco Avenida Europa	NAVIA	9	
	San Francisco Rúa Cangas	VIGO	4	
	Cáritas Vigo	VIGO	7	
	Domusvi Barreiro	LAVADORES	7	
	Domusvi Vigo	VIGO	6	
	Centro de día de redución de danos médicos do mundo	VIGO	3	
	Alm-Beadé	BEADE	8	
	Atendo	VIGO	3	
	Parque de Castrelos	CASTRELOS	5	
	Doral Residencias	VIGO	7	
	O seu lado	VIGO	2	
	Igual Arte	VIGO	7	
	Alcabre-Viñagrande	ALCABRE	9	
	Aleida	LAVADORES	7	
	Centro de Día de Teis	VIGO	6	
	Centro de Día de Vigo-Coia	VIGO	4	
	Centro de Día Vigo-Valadares	VALADARES	8	
	Atlantida	VIGO	4	
	D'Alba	VALADARES	8	
	Centro de Acollida de Día Esperanto 15	VIGO	2	
	Bo Día	VIGO	4	
	Centro Atención de Día Aragón	VIGO	7	
	Centro Integral de Día Integra	VIGO	2	
	Xoaniña	BEADE	8	
	Os Avos	SÁRDOMA	2	
	Net Avo	VIGO	2	
	Nosos Maiores	VIGO	3	
	Vigo Maior	VIGO	3	
	Centro de Día de Alzheimer de Bembrive	BEMBRIVE	8	
	Centro de Día de Alzheimer de Vigo	VIGO	3	
	Centros Sociais	Centro Sociocomunitario de Benestar de Teis	VIGO	6
		Centro Sociocomunitario de Benestar do Calvario	VIGO	7
		Centro Sociocomunitario de Benestar de Rivera Atienza	LAVADORES	7
		Centro Sociocomunitario de Benestar de Valladares	VALADARES	8
		Centro Sociocomunitario de Benestar de Coia	VIGO	4





TIPO	NOMBRE	PARROQUIA	DISTRITO
	Centro Sociocomunitario de Benestar de Bouzas	VIGO	4
	Centro Sociocomunitario de Benestar de Vigo	VIGO	3
Comedores Sociais	Virgen de Lourdes	VIGO	1
	Casa do Pescador	VIGO	3
	Comedor de la Esperanza	VIGO	1
Inmigración	Oficina Municipal de Información a Inmigrantes e Emigrantes Retornados	LAVADORES	7
Ludotecas	Hoy por Mañana	VIGO	7
	Eleven School	MATAMÁ	8
Punto de Encontro Familiar	Punto de Encontro Familiar Rivera Atienza	LAVADORES	7
Residencias	Centro de Menores O Seixo	LAVADORES	7
	Residencia de maiores de Bembrive	BEMBRIVE	8
	Complexo Residencial de Atención a Persoas Dependentes de Vigo I	BEMBRIVE	8
	Complexo Residencial de Atención a Persoas Dependentes de Vigo II	LAVADORES	7
	Residencia de Atención Integral APAMP	NAVIA	9
	Residencia de Discapacitados Gravemente Afectados San Francisco (Tomás Paredes)	VIGO	4
	Residencia de Discapacitados Gravemente Afectados San Francisco (Avda Europa)	NAVIA	9
	Residencia San Francisco	VIGO	4
	Residencia de Adultos Hogar y Clínica San Rafael	VIGO	4
	San Rosendo El Rocio	VIGO	4
	Santa Marta	ALCABRE	9
	Hogar San José	VIGO	1
	Residencia las Angélicas	VIGO	3
	Residencia DomusVi Barreiro	LAVADORES	7
	Residencia DomusVi Vigo	VIGO	6
	Residencia 3ª Edad Moledo	LAVADORES	7
	Alvi-Beade	BEADE	8
	Miniresidencia Infante Xuvenil Hermanas Trinitarias	VIGO	2
	Ballesol	VIGO	2
	O Lecer	MATAMÁ	8
Fogar Residencial Coruxo	CORUXO	9	
Sánitas Residencial	CASTRELOS	5	
Casa Familia Aldeas Infantiles	VIGO	2	
Casa Fogar Berce 1	VIGO	4	
Casa Fogar Berce 2	VIGO	4	
Casa Hogar Berce O Perello	VIGO	4	

TIPO	NOMBRE	PARROQUIA	DISTRITO
	Casa de Familia Sta. Joaquina de Vedruna	VIGO	4
	Casa de familia Arela - Bembrive	BEMBRIVE	8
	Casa de Familia Arela - Atlántida	ALCABRE	9
	Casa Familia García Barbón	VIGO	1
	Casa de Familia Rosalia de Castro FAIBEN	VIGO	1
	Fogar Residencial Vistahermosa	LAVADORES	7
UTS (Unidade de Traballo Social)	CMSS Rivera Atienza	LAVADORES	7
	CMSS Teis	VIGO	6
	CMSS Coia	VIGO	4
	CMSS Princesa	VIGO	1
	CMSS Concello	VIGO	1
Violencia de Xénero	Rede de Mulleres Veciñais Contra os Malos Tratos	VIGO	1
	Centro Municipal de Información dos Dereitos da Muller	VIGO	3
	Casa das Mulleres	VIGO	3
	Centro de Emerxencia para Mulleres en Situación de Violencia de Xénero	VIGO	3
	Punto informa Coia	VIGO	4
	EVAP (Equipo de Vixilancia e Apoio Policial - Policial Local)	VIGO	1
	Oficina de Asistencia ás Víctimas do Delito (OVAD)	VIGO	4
	Servizo de Atención á Familia (SAF)	VIGO	3
	Vivenda Asistida de Vigo	VIGO	2
	Vivenda Tutelada ASPANAEX	LAVADORES	7
Vivenda	Vivenda Tutelada Camelias	VIGO	3
	Vivenda Tutelada Hogar y Clínica San Rafael	VIGO	3
	Vivenda Tutelada Aragón	VIGO	6
	Vivenda Tutelada Anduriña	LAVADORES	7
	Vivenda Comunitaria La Palmera 3	CASTRELOS	5
	Vivenda Comunitaria La Palmera 4	BEADE	8
	Vivenda Comunitaria Novo Lar Puga	BEMBRIVE	8
	Vivenda Comunitaria Urzaiz	VIGO	2
	Vivenda Comunitaria Vivenzas I	BEADE	8
	Vivenda Comunitaria Enteca	VIGO	4
	Vivenda Tutelada de Vigo	VIGO	2
	Voluntariado	Oficina Municipal de Voluntariado	VIGO
Tanatorio	Emorisa	CASTRELOS	5
	Vigomemorial	BEMBRIVE	8
Cemiterio	Cemiterio municipal de Pereiró	CASTRELOS	5
	Cemiterio parroquial de Bouzas	VIGO	4
	Cemiterio parroquial de Teis	TEIS	6
	Cemiterio parroquial	CASTRELOS	5





TIPO	NOMBRE	PARROQUIA	DISTRITO
	Cemiterio de Puxeiros	CABRAL	7
	Cemiterio Parroquial de Sárdoma	SÁRDOMA	5
	Cemiterio de Candean	CANDEÁN	7
	Cemiterio parroquial	NAVIA	9
	Cemiterio parroquial	CORUXO	9
	Cemiterio parroquial de Zamáns	ZAMÁNS	8
	Cemiterio municipal de Beade	BEADE	8
	Cemiterio de Bembrive	BEMBRIVE	8
	Cemiterio de San Miguel de Oia	OIA	9
	Cemiterio de Alcabre	ALCABRE	9
	Cemiterio de Santo André de Comesaña	COMESAÑA	9
	Novo Cemiterio de Valladares	VALADARES	8
	Cemiterio das Illas Cíes	ILLAS CÍES	N/A
	Cemiterio de San Tomé de Freixeiro	CASTRELOS	5
Campo de Fútbol	Campo de Fútbol A Pitusa-C.F. A Pitusa Tomás Alonso	VIGO	4
	Campo de Fútbol Federativo Coia	VIGO	4
	Campo de Fútbol A Bouza	VIGO	4
	Estadio de Fútbol de Balaidos	VIGO	4
	Campo de Fútbol Rápido de Bouzas (Baltasar Pujales)	VIGO	4
	Campo de Fútbol Municipal das Relfas (Sárdoma Moledo)	SÁRDOMA	5
	Campo de Fútbol Municipal Monte da Mina (Castrelos)	CASTRELOS	5
	Campo de Fútbol A Guia (Teis C.F.)	VIGO	6
	Campo de Fútbol Santa Mariña - Cotogrande	CABRAL	7
	Campo de Fútbol Barreiro	LAVADORES	7
	Campo de Fútbol Municipal do Meixueiro	LAVADORES	7
	Campo de Fútbol Municipal Candean	CANDEÁN	7
	Campos de Fútbol de A Madroa (Celta de Vigo)	CANDEÁN	7
	Campo de Fútbol Sampaio	VIGO	7
	Campo de Fútbol Alcabre - C.F. Alcabre	ALCABRE	9
	Campo de Fútbol Municipal de Fragoselo	CORUXO	9
	Campo de Fútbol Bao-Coruxo	CORUXO	9
	Campo de Fútbol Carballal "A Bandeira"	CABRAL	7
	Campo de Fútbol San Miguel	OIA	9
	Complexo Deportivo	Complexo Deportivo Travesas	VIGO
Complexo Deportivo Samil		NAVIA	9
Complexo Deportivo Balaidos		VIGO	4
Complexo Deportivo Navia		ALCABRE	4

TIPO	NOMBRE	PARROQUIA	DISTRITO
Outras instalacións	Complexo Deportivo Berbés	VIGO	1
	Pistas Atletismo Balaidos	VIGO	4
	Ciudad Deportiva del Mercantil - Bembrive	BEMBRIVE	8
Pavillón	Pavillón Polideportivo Bouzas	VIGO	4
	Pavillón Polideportivo de Coia	VIGO	4
	Pavillón Polideportivo Sárdoma-Moledo	SÁRDOMA	5
	Pavillón Polideportivo Carballal-Cabral	CABRAL	7
	Pavillón Polideportivo de Teis	VIGO	6
	Pavillón Polideportivo Lavadores	LAVADORES	7
	Pavillón Polideportivo de Bembrive	BEADE	8
	Pavillón Polideportivo Valadares	VALADARES	8
	Pavillón Polideportivo Monte da Mina	CASTRELOS	5
	Pavillón Polideportivo Coruxo	COMESAÑA	9
	Pavillón Polideportivo de Candean	CANDEÁN	7
	Piscina	Piscina Municipal do Carmen	VIGO
Piscina Municipal de Teis		TEIS	6
Piscina Municipal de Lavadores		LAVADORES	7
Piscina Municipal de Valladares		VALADARES	8
Ximnasio Municipal	Ximnasio Municipal do Berbés	VIGO	3
	Ximnasio Municipal do Carmen	VIGO	3
Gasolineira	REPSOL	VIGO	3
	REPSOL	VIGO	1
	REPSOL	NAVIA	9
	OLENO	COMESAÑA	9
	REPSOL	BEADE	8
	REPSOL	COMESAÑA	9
	REPSOL	VIGO	3
	SHELL	SÁRDOMA	2
	REPSOL	VIGO	2
	GALP	LAVADORES	7
	REPSOL	CABRAL	7
	REPSOL	CABRAL	7
	BYE	LAVADORES	7
	CEPSA	SÁRDOMA	5
	REPSOL	LAVADORES	7
	ALCAMPO VIGO	SÁRDOMA	5
	GALP	VIGO	4
	CEPSA	VIGO	4
	REPSOL	VIGO	4
REPSOL	TEIS	6	
CEPSA	LAVADORES	7	
REPSOL	VIGO	4	
E.SERVICIO TEIS P.R.	TEIS	6	





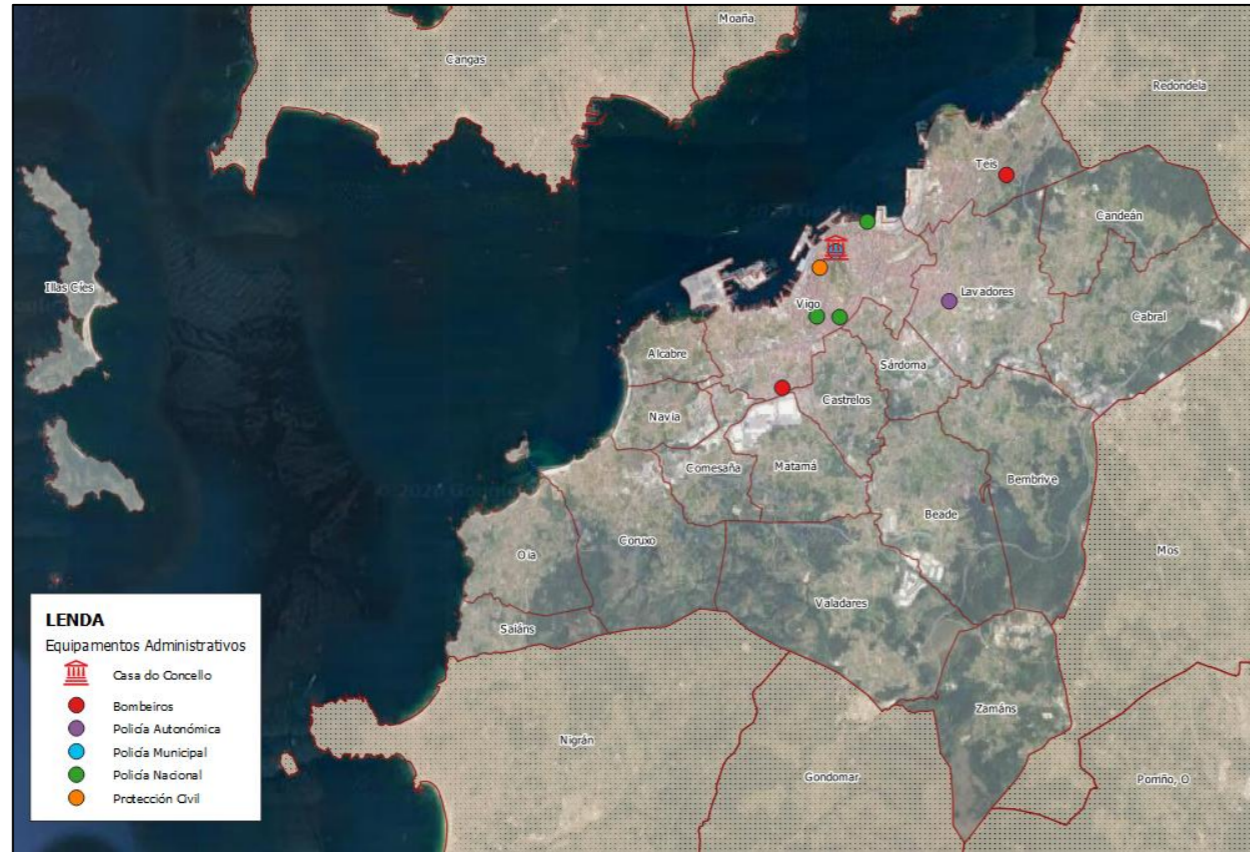
TIPO	NOMBRE	PARROQUIA	DISTRITO
	REPSOL	MATAMÁ	8
	REPSOL	CABRAL	7
	GALP	CABRAL	7
	VALLE DORADO	OIA	9
Artesanía	Complementos	VIGO	1
	Xoiarías e talleres	VIGO	3
	Ceramista	VIGO	4
	Tecedor	VIGO	1
	Encadernación	VIGO	1
	Ceramista	LAVADORES	7
	Marroquinería	VIGO	2
	Tecedora	VIGO	1
	Xoiarías e talleres	VIGO	3
	Xoiarías e talleres	VIGO	2
	Restauración de obxectos diversos	VIGO	3
	Reciclado artístico	LAVADORES	7
	Gravados	VIGO	4
	Marroquinería	LAVADORES	7
	Ourive	VIGO	2
	Traxes tradicionais populares	LAVADORES	7
	Marroquinería	VIGO	2
	Escultor	VIGO	3
	Encadernador	VIGO	4
	Carpintaría	VIGO	4
	Xoieiro	VIGO	1
	Restauradores	VIGO	2
	Calceta	ALCABRE	9
	Decorador	VIGO	2
	Fundidor	CASTRELOS	5
	Marroquinería	VIGO	4
	Encadernación	LAVADORES	7
	Xoieiro	VIGO	1
	Xoieiro	VIGO	1
	Ceramista	SÁRDOMA	5
	Ourive	TEIS	6
	Mercado local	Mercado do Calvario	LAVADORES
Mercado de As Travesas		VIGO	4
Mercado de Teis		TEIS	6
Mercado de O Progreso		VIGO	1
Mercado de O Berbés		VIGO	1
Mercado de Cabral		CABRAL	7
Mercado de A Pedra		VIGO	1
Mercado de Bouzas	VIGO	4	
Centro comercial	Centro comercial Camelias	VIGO	3

TIPO	NOMBRE	PARROQUIA	DISTRITO
	Centro comercial Gran Vía de Vigo	CASTRELOS	5
	Centro comercial Travesía de Vigo	LAVADORES	7
	Centro Comercial Aberto Príncipe	VIGO	1
	El Corte Inglés	VIGO	2
	Plaza Elíptica	VIGO	2
	Centro comercial A Laxe	VIGO	1

Fonte: Elaboración propia con datos do portal de datos do Concello de Vigo

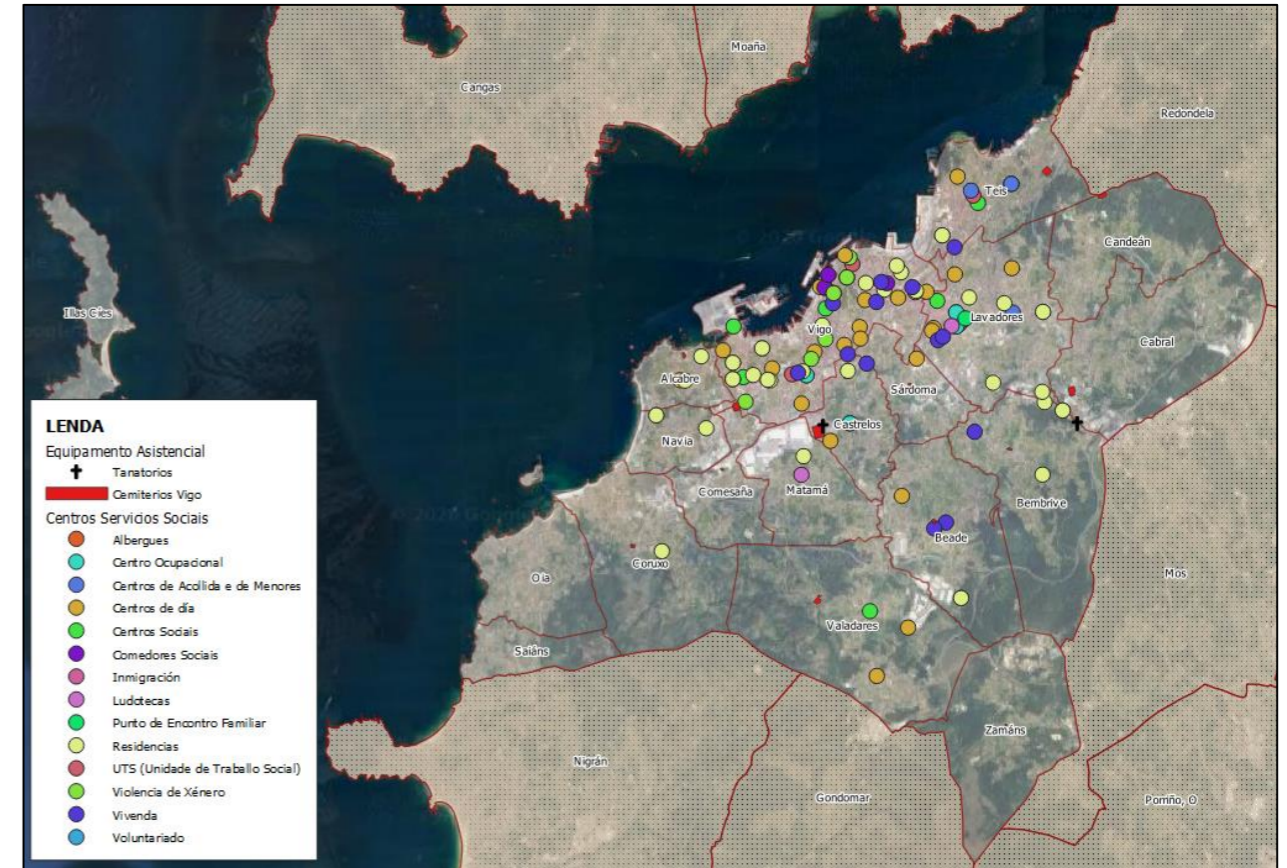


Figura 97: Situación dos equipamentos administrativos do Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do portal de datos do Concello de Vigo

Figura 99: Situación dos equipamentos asistenciais do Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do portal de datos do Concello de Vigo

Figura 98: Imaxes de centros administrativos do Concello de Vigo



Casa do Concello



Comisaría de Policía de Vigo



Xulgados de Vigo

Fonte: Google imaxes

Figura 100: Imaxes de centros asistenciais do Concello de Vigo



Tanatorio Emorvisa



Centro de día Cruz Roja

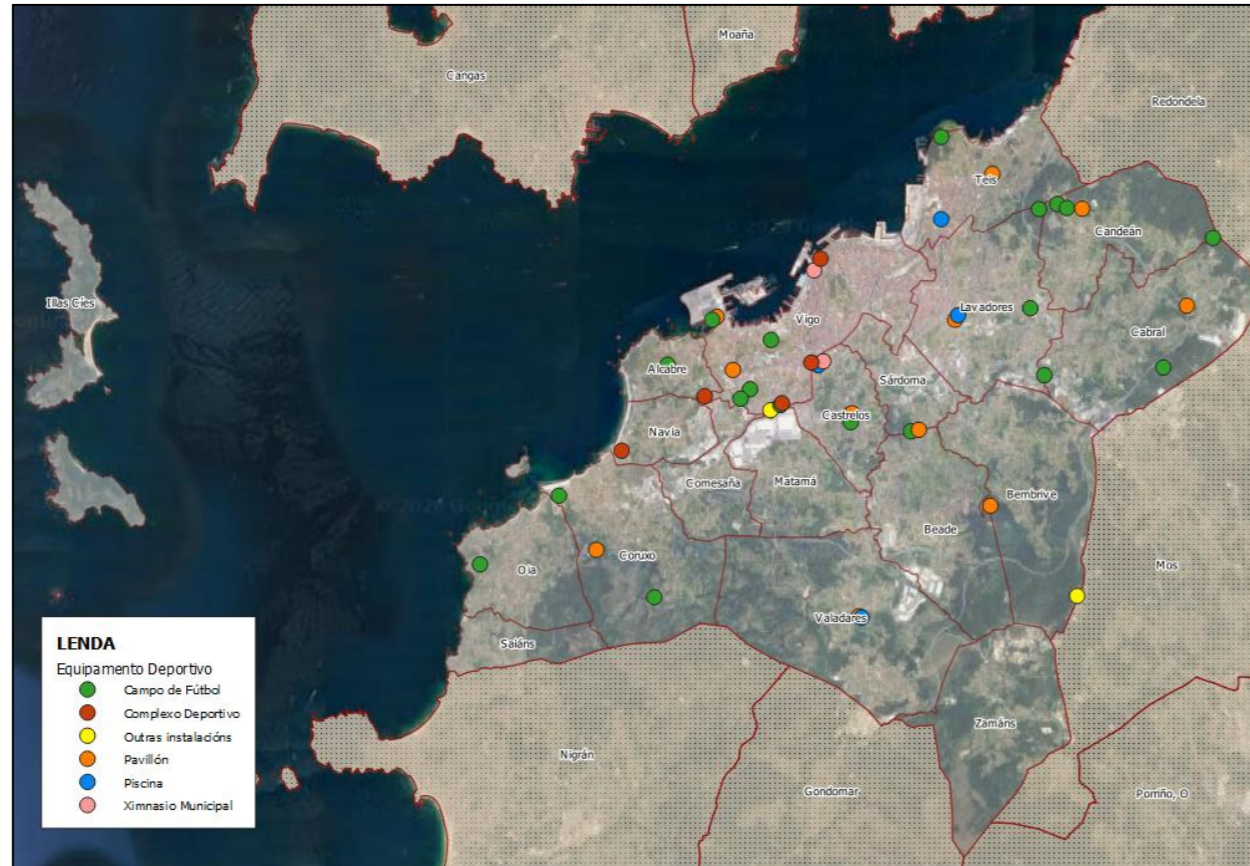


Residencia de maiores de Bembrive

Fonte: Google imaxes



Figura 101: Situación dos equipamentos deportivos do Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do portal de datos do Concello de Vigo

Figura 102: Imaxes de centros deportivos do Concello de Vigo



Estadio de Fútbol de Balaídos



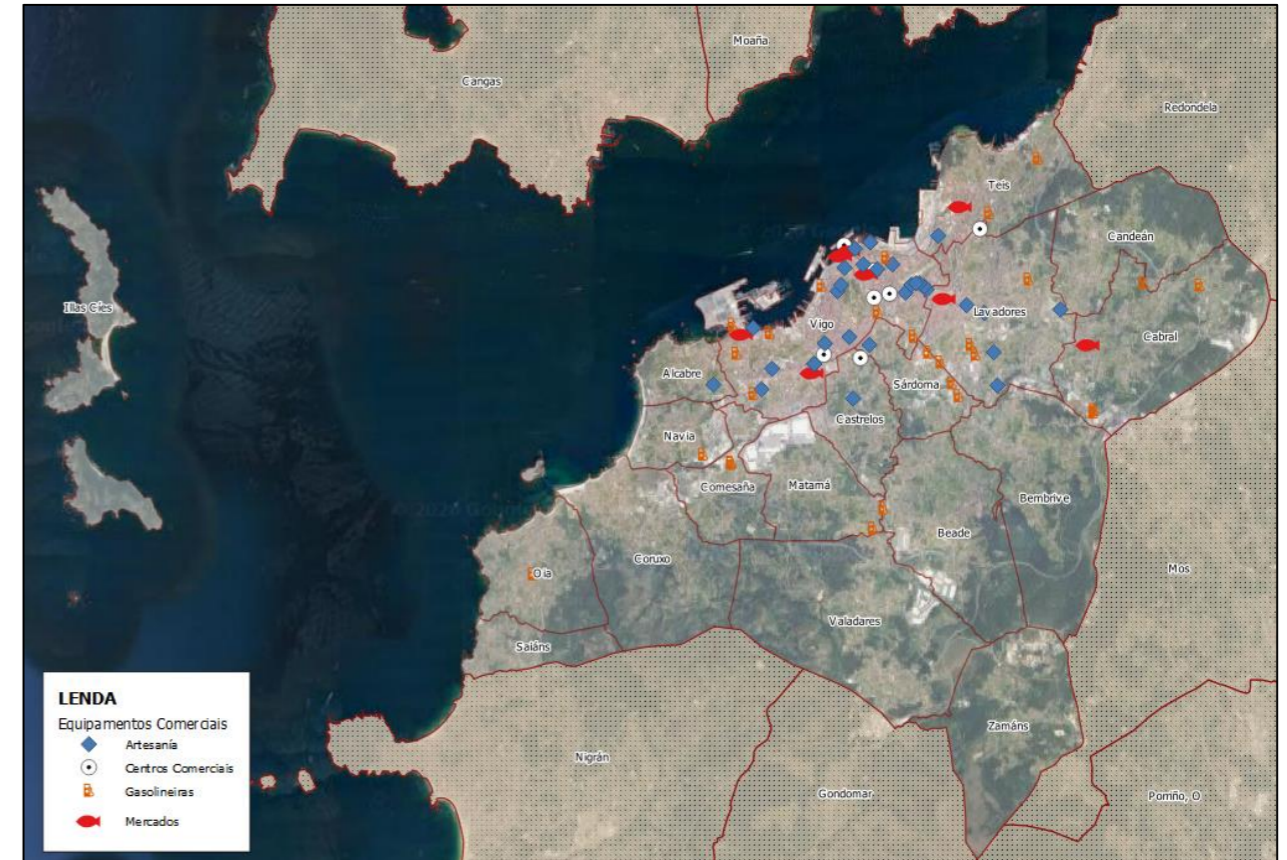
Complexo Deportivo Samil



Pavillón Polideportivo de Bouzas

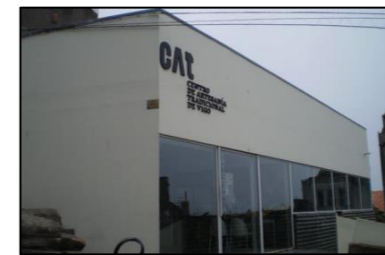
Fonte: Google imaxes

Figura 103: Situación dos equipamentos comerciais do Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do portal de datos do Concello de Vigo

Figura 104: Imaxes de centros comerciais do Concello de Vigo



Centro de Artesanía Tradicional



Centro Comercial Gran Vía



Mercado do Calvario

Fonte: Google imaxes



2.3.7. CENTROS CULTURAIS E PATRIMONIAIS

Pódense dividir en **equipamentos culturais principais** (museos, bibliotecas, teatros, etc.) e en **puntos de interese cultural** (edificaci3ns relixiosas, elementos arqueol3xicos, edificios relixiosos, etc.), onde a cultura e o patrimonio son os compoñentes m3is destacados.  dif3cil separar o lecer da cultura, xa que nalg3ns destes equipamentos a cultura  un elemento m3is do lecer e do tempo libre dos cidad3ns e cidad3s.

Os equipamentos culturais propiamente ditos, son centros de atracci3n espor3dica e de tempada (biblioteca, museos), mentres que os vinculados a espect3culos ou ao lecer, significan grandes movementos de persoas en espazos curtos de tempo.

T3boa 24: Listado de centros culturais e patrimoniais do Concello de Vigo

TIPO	NOME	PARROQUIA	DISTRITO
Arquivo	Archivo fotogr3fico Pacheco	VIGO	1
Casa das palabras	Verbum - Casa das Palabras	ALCABRE	9
Centro Cultural	Centro Cultural Afundaci3n	VIGO	1
Centro de arte contempor3nea	MARCO. Museo de Arte Contempor3nea de Vigo	VIGO	1
Centro de estudio	Casa Galega da Cultura	VIGO	1
Centro Social	Centro Social Afundaci3n	VIGO	1
Colecci3n de arte	Museo Francisco Fern3ndez del Riego	VIGO	1
Fundaci3n	Fundaci3n Sales	ALCABRE	9
	Fundaci3n Pedro Barri3 de la Maza	VIGO	1
	Fundaci3n Laxeiro	VIGO	1
	Afundaci3n (Obra social Abanca)	VIGO	1
	Fundaci3n Penzol	VIGO	1
Museo did3ctico	Fundaci3n Liste	CASTRELOS	5
	Museo do Mar de Galicia	ALCABRE	9
Xacemento	Vila Romana de Toralla	OIA	9
	O Castro de Vigo	VIGO	2
	Centro arqueol3gico Salinae	VIGO	1
Biblioteca	Biblioteca Braille de la ONCE	VIGO	2
	Biblioteca Afundaci3n Travesas Vigo	VIGO	4
	Biblioteca Central Campus de Vigo	ZAM3NS	8
	Biblioteca Centro Oceanogr3fico Vigo	OIA	9
	Biblioteca de Filolox3a e Traducci3n	ZAM3NS	8
	Biblioteca de Ciencias	ZAM3NS	8
	Biblioteca de Ciencias Econ3micas e Empresariais	ZAM3NS	8
	Biblioteca CC. Xur3dicas e do Traballo	ZAM3NS	8
	Biblioteca de Industriais e Minas	ZAM3NS	8
	Biblioteca de Telecomunicaci3n	ZAM3NS	8

TIPO	NOME	PARROQUIA	DISTRITO
	Biblioteca da Escola de Enxeñar3a Industrial	VIGO	3
	Biblioteca Fundaci3n Penzol	VIGO	1
	Biblioteca Teatro Afundaci3n Vigo	VIGO	1
	Biblioteca Afundaci3n Calvario Vigo	VIGO	7
	Biblioteca P3blica de Vigo Juan Compañel	VIGO	1
	Biblioteca Centro de Documentaci3n MARCO	VIGO	1
	Biblioteca C3mara de Comercio de Vigo	VIGO	1
	Biblioteca Facultade de Ciencias do Mar e Biolox3a	ZAM3NS	8
	Biblioteca Grupo de Estudos sobre a Condici3n da Muller Alecrin	VIGO	1
	Biblioteca do Instituto de Investigaci3ns Mariñas	VIGO	4
	Biblioteca Museo Etnogr3fico Fundaci3n Liste	CASTRELOS	5
	Biblioteca Francisco Fern3ndez del Riego	VIGO	1
	Gabinete Ram3n Piñeiro	VIGO	1
	Biblioteca Municipal Xos3 Neira Vilas	LAVADORES	7
Teatro	Biblioteca da Escola Municipal de Artes e Oficios (EMAO)	VIGO	1
	Biblioteca de Navia	NAVIA	9
	Teatro Arte Livre	VIGO	2
	Teatro Ensalle	VIGO	3
Auditorio	Teatro Afundaci3n	VIGO	1
	Cine Teatro Salesianos	VIGO	2
	C3mara de Comercio de Vigo	VIGO	1
	Sala de Congresos (Auditorio) da Cidade Universitaria de Vigo	ZAM3NS	8
	Auditorio Municipal do Concello	VIGO	1
	Auditorio de Castrelos	CASTRELOS	5
	Auditorio Mart3n C3dax do Conservatorio Superior de M3sica	VIGO	3
	Auditorio da Fundaci3n Pedro Barri3 de la Maza	VIGO	1
	Sal3n de actos "Otero Pedrayo" - C3rculo de Empresarios de Galicia	VIGO	1
	Auditorio Zona Franca de Vigo	VIGO	4
	Museo do Mar de Galicia	ALCABRE	9
	Sal3n de Actos do MARCO (Museo de Arte Contempor3nea)	VIGO	1
	Sal3n de Actos do Museo Casa das Palabras - VERBUM	ALCABRE	9
	Auditorio Palacio de Congresos Mar de Vigo	VIGO	3
	Auditorio do Edificio Municipal da r3a Areal	VIGO	1
	Sal3n de actos da Casa Galega da Cultura	VIGO	1
	Arquitectura civil	Teatro Afundaci3n	VIGO
Casa Enrique M3lder		VIGO	1





TIPO	NOME	PARROQUIA	DISTRITO
	Casa de Pazos e Figueroa	VIGO	1
	Salgueiro García Barbón	VIGO	1
	Instituto Santa Irene	VIGO	3
	Edificio sede social Afundación	VIGO	1
	Casa de Ceta	VIGO	1
	Edificio José Mouriño Vilas	VIGO	1
	Vivendas irmáns Suárez Eire/Purificación Suárez	VIGO	1
	Vivendas da rúa Uruguay	VIGO	1
	Centro de Divulgación Arqueolóxico Municipal	SAIÁNS	9
	Reitorado da Universidade de Vigo	ZAMÁNS	8
	Grupo de Casas de Benito Sanjurjo	VIGO	1
	Soportais do Berbés	VIGO	1
	Vivendas para a Compañía Carbonera	VIGO	1
	Conxuntos parciais do barrio vello de Vigo	VIGO	1
	Casa Sanjurjo	VIGO	1
	Casa Salvador Aranda Graña	VIGO	1
	Casa Rosendo Silva	VIGO	1
	Casa Ramón Arbones	VIGO	1
	Casa Vicente Coma	VIGO	1
	Casas de Oya	VIGO	1
	Casas para Álvaro López Mora	VIGO	1
	Casas para Joaquín Pérez Boulosa	VIGO	1
	Casa Prudencio Nandín	VIGO	1
	Casa Pereira Castro	VIGO	1
	El antiguo Rectorado de la Universidad de Vigo	VIGO	1
	Casa González Salgado	VIGO	1
	Casa Hermanos Suárez	VIGO	1
	Casa Ledo	VIGO	1
	Casa Manuel Millán	VIGO	1
	Casa Marcelino Barreras	VIGO	1
	Casa Odriozola	VIGO	1
	Casa para Manuel Bárcena Franco	VIGO	1
	Casa para María Igrexas Curty	VIGO	1
	Casa Pedro Román	VIGO	1
	Casa Estanislao Durán	VIGO	1
	Garaxe Americano	VIGO	1
	Edificio Miguel Seijo Serodio	VIGO	4
	Edificio Natalio Sanchón	VIGO	1
	Edificio Núñez Berdiales	VIGO	2
	Edificio para Francisco Solleiro Negrete	VIGO	1
	Edificio para Jesús Crespo Filgueira	VIGO	2
	Edificio Simeón	VIGO	1

TIPO	NOME	PARROQUIA	DISTRITO
	Facultade de Ciencias Económicas do Campus de Vigo	ZAMÁNS	8
	Casa de Francisca Alfaya	VIGO	1
	Edificio do Hotel Universal	VIGO	1
	Edificio do Hotel Moderno	VIGO	1
	Centro de Saúde de Coia	VIGO	4
	Edificio Albo	VIGO	2
	Edificio Banca Viñas-Aranda	VIGO	1
	Edificio Banco de España	VIGO	1
	Edificio Bonín	VIGO	1
	Edificio comercial de Príncipe	VIGO	1
	Edificio comercial para José González	VIGO	1
	Edificio da Equitativa	VIGO	1
	Edificio da Escola de Artes e Oficios de Vigo	VIGO	1
	Edificio de Peritos	VIGO	3
	Antiga Casa do Concello de Vigo	VIGO	1
	Antigo edificio da Caixa de Aforros	VIGO	1
	Casa de Joaquín de Miguel	VIGO	1
	Casa de Manuel Blanco García	VIGO	1
	Casa de Pardo Labarta	VIGO	1
	Casa de Paulino Yáñez	VIGO	1
	Casa de Saturnino García	VIGO	1
	Casa Diego Arias Taboada	VIGO	1
	Casa Eligio Prieto Igrexas	VIGO	1
	Casa Enrique Lagos	VIGO	1
	Casa de Felipe Collazo	VIGO	1
	Casa de Donestevé Quirós	VIGO	1
	Casa de Domingo Davila	VIGO	1
	Casa Acuña Soaje	VIGO	1
	Casa Bárcena	VIGO	1
	Casa Bernardo Rodríguez López	VIGO	1
	Casa da rúa Carral	VIGO	1
	Casa de Araujo	VIGO	1
	Casa de Ceta o de Arines	VIGO	1
	Casa de Benigno y Camilo Fernández	VIGO	2
	Casa de Correos y Telégrafos de Vigo	VIGO	1
	Colexio oficial de arquitectos de Galicia	VIGO	1
	Museo Municipal de Vigo "Quiñones de León"	CASTRELOS	5
	Espacio Colección Afundación	VIGO	1
	Casa das Artes	VIGO	1
	Museo Anfaco da Industria Conserveira	ZAMÁNS	8
	Museo de Arte Deportivo	VIGO	4
	Muíño Maquías	ZAMÁNS	8
	Fonte da Falperra	VIGO	1
Arquitectura popular			



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 121 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



TIPO	NOME	PARROQUIA	DISTRITO
Arquitectura relixiosa	Fonte da Praza da Princesa	VIGO	1
	Fonte Paseo Alfonso XII	VIGO	1
	Conxunto de muiños de Gontade	CORUXO	9
	Colexiata de Santa María (Concatedral)	VIGO	1
	Igrexa de San Francisco	VIGO	1
	Igrexa de la Soledad	VIGO	3
	Igrexa de Nuestra Señora de Fátima	VIGO	2
	Igrexa de Alcabre	ALCABRE	9
	Igrexa de Bouzas	VIGO	4
	Igrexa de Santa Mariña de Cabral	CABRAL	7
	Igrexa de San Cristobal de Candeán	CANDEÁN	7
	Igrexa de San Andrés de Comesaña	COMESAÑA	9
	Igrexa de la Inmaculada Concepción	LAVADORES	7
	Igrexa de Freixeiro	CASTRELOS	5
	Igrexa del Carmen	VIGO	3
	Igrexa de San Pedro de Sárdoma	SÁRDOMA	5
	Igrexa de San Jorge de Saiáns	SAIÁNS	9
	Igrexa de Oia	OIA	9
	Igrexa de Navia (nueva)	NAVIA	9
	Igrexa de Navia	NAVIA	9
	Cruceiro de Taberna	CORUXO	9
	Cruceiro da rúa Poboadores	VIGO	1
	Cruceiro do adro da igrexa de Valadares	VALADARES	8
	Cruceiro da fachada da igrexa da Consolación	VIGO	4
	Cruceiro da Guía	TEIS	6
	Cruceiro de Cruceiro	OIA	9
	Cruceiro do adro da igrexa de Coruxo	CORUXO	9
	Igrexa de Matamá	MATAMÁ	8
	Cruceiro do adro da igrexa de Comesaña	MATAMÁ	8
	Visitación de las Salesas Reales	TEIS	6
	Igrexa de Valadares	VALADARES	8
	Igrexa de Santo Estevó de Beade	BEADE	8
	Igrexa de Santiago de Bembrive	BEMBRIVE	8
	Cristo do Cacheno	BEMBRIVE	8
	Igrexa Asilo das Irmanciñas dos Pobres	VIGO	1
	Igrexa de San Salvador de Coruxo	CORUXO	9
	Igrexa de Santa Cristina	LAVADORES	7
	Igrexa de Santa María de Castrelos	CASTRELOS	5
	Igrexa de Santiago O Maior	VIGO	1
	Cruceiro do interior do cemiterio de Matamá	MATAMÁ	8
Cruceiro do adro da Igrexa de Beade	BEADE	8	
Cruceiro do adro da igrexa de Bembrive	BEMBRIVE	8	
Cruceiro da Igrexa de Sta Cristina de Lavadores	LAVADORES	7	

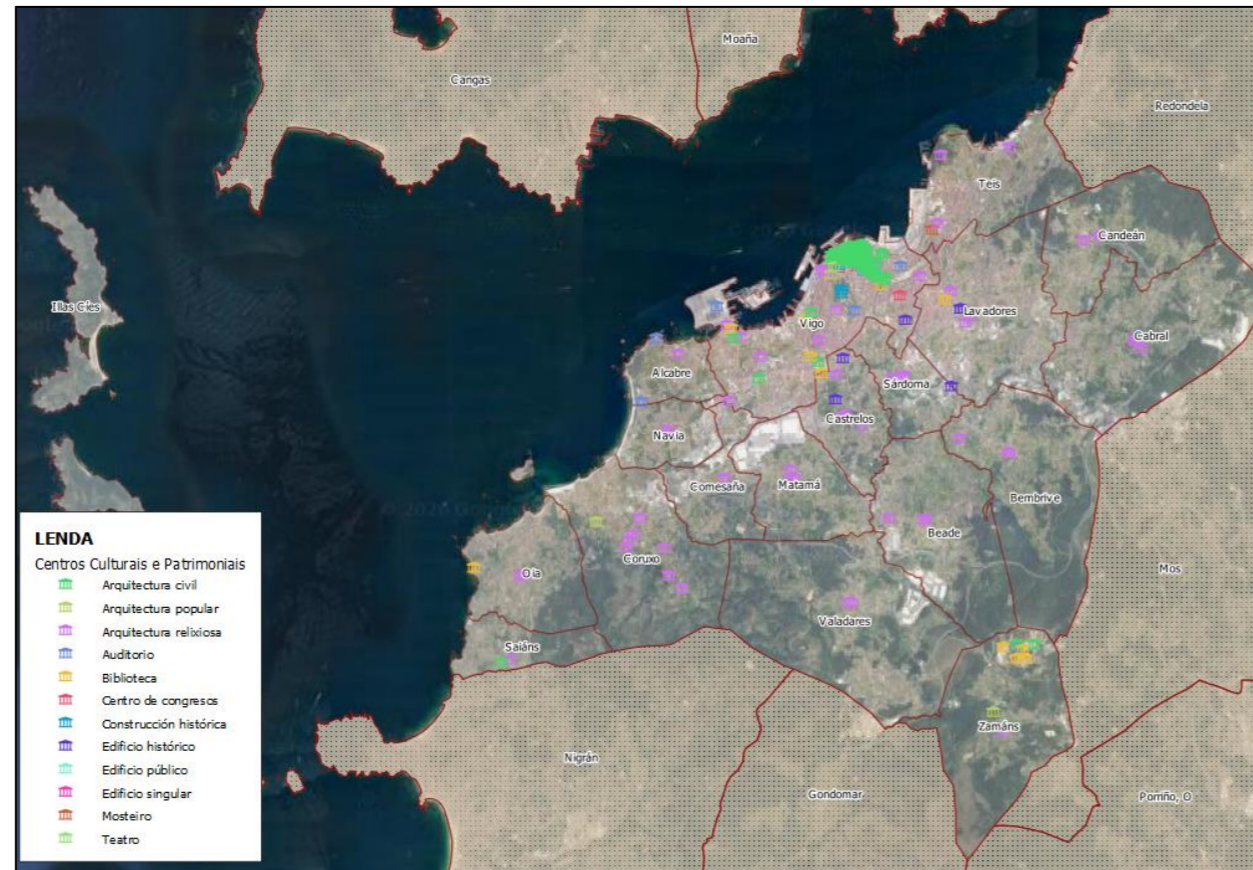
TIPO	NOME	PARROQUIA	DISTRITO	
	Cruz da Costa	CASTRELOS	5	
	Cruceiro do adro da Igrexa de San Pedro de Sárdoma	SÁRDOMA	5	
	Cruceiro de Laxe	SÁRDOMA	5	
	Cruceiro do barrio da Costa	CASTRELOS	5	
	Cruceiro de Tarrío	CORUXO	9	
	Cruceiro do adro da Igrexa de Oia	OIA	9	
	Cruz de Freixal	CORUXO	9	
	Cruceiro de Zamáns	ZAMÁNS	8	
	Cruceiro do cemiterio de Bouzas	VIGO	4	
	Cruz de O Calvario de Candeán	CANDEÁN	7	
	Cruz do lugar de Babío	BEADE	8	
	Cruceiro do lugar de Cruceiro de Fragoselo	CORUXO	9	
	Cruz do Calvario de Cabral	CABRAL	7	
	Cruz de Bouzós	CORUXO	9	
	Cruz do Adro da Igrexa de San Salvador de Teis	TEIS	6	
	Cruceiro vello	VIGO	4	
	Cruceiro do cemiterio de Candeán	CANDEÁN	7	
	Cruceiro do cemiterio de Santa Mariña de Cabral	CABRAL	7	
	Centro de congresos	Vigo Convention Bureau	VIGO	2
		Auditorio del Ayuntamiento de Vigo	VIGO	1
Construcción histórica	Castelo de San Sebastián	VIGO	1	
	Castelo do Castro	VIGO	2	
	Castro y Fortaleza	VIGO	2	
Edificio histórico	Pazo de San Roque	VIGO	2	
	Pazo de Rivera Atienza	LAVADORES	7	
	Pazo da Pastora	CASTRELOS	5	
	Pazo da Raposeira	SÁRDOMA	5	
	Pazo de Castrelos	CASTRELOS	5	
	Pazo de Ribeira	LAVADORES	7	
Edificio singular	Círculo Mercantil	VIGO	1	
Mosteiro	Mosteiro da Visitación das Salesas Reais	TEIS	6	

Fonte: Elaboración propia con datos do portal de datos do Concello de Vigo



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 122 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 105: Situación dos centros culturais e de patrimoniais do Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do portal de datos do Concello de Vigo

Figura 106: Imaxes de centros culturais e patrimoniais do Concello de Vigo



Auditorio Mar de Vigo



O Castro de Vigo



Fontes de Alfonso XII

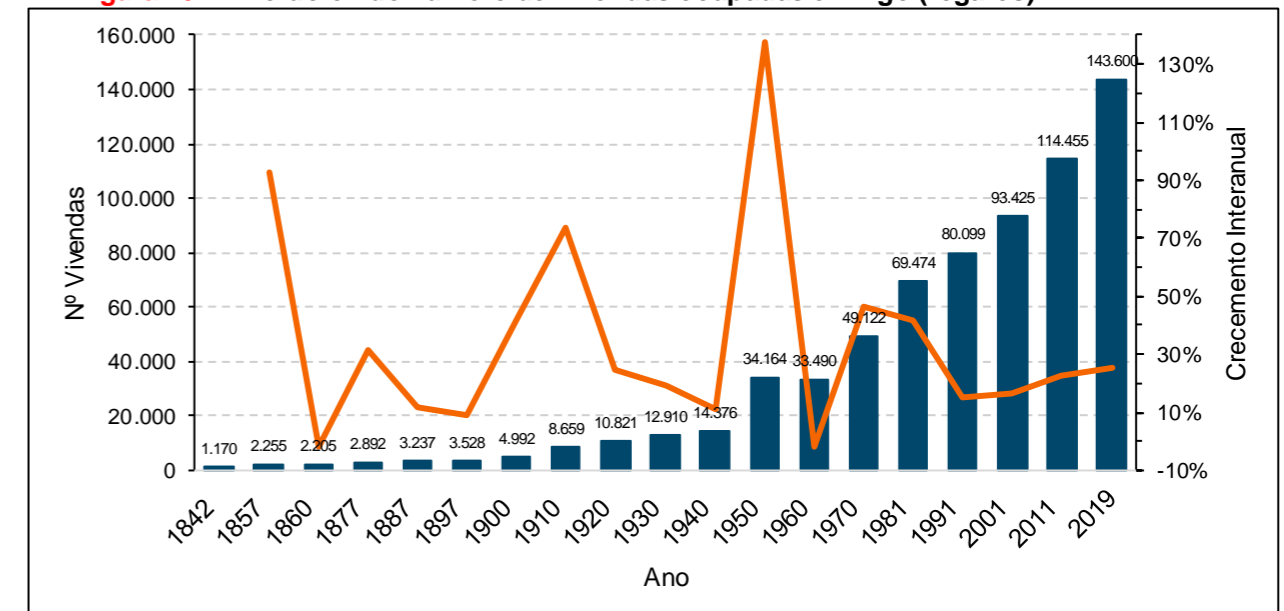
Fonte: Google imaxes

2.3.8. PARQUE DE VIVENDAS E ESTADO

En canto ás vivendas e fogares, os datos máis actualizados son os que provén o Censo de Poboación e Vivendas do 2011 (INE), o cal arroxa un resultado para ese ano de 114.455 fogares. Segundo informes da Federación Galega de Empresas Inmobiliarias (FEGEIN), o número de vivendas rexistradas no municipio de Vigo no ano 2019 é de 143.600. Se o comparamos coa cifra de fogares dos censos anteriores, vemos que o número de fogares non parou de crecer dende 1960, seguindo unha liña constante pero con un incremento baixo cada década.

Na última década pódese observar como este valor segue crescendo, pese a que a poboación estancouse, no ano 2011 Vigo tiña una poboación de 295.623 habitantes e no 2019, 295.364 habitantes, un 0,08% menos, porén, a vivenda creceu un 27,21%.

Figura 107: Evolución do número de vivendas ocupadas en Vigo (fogares)

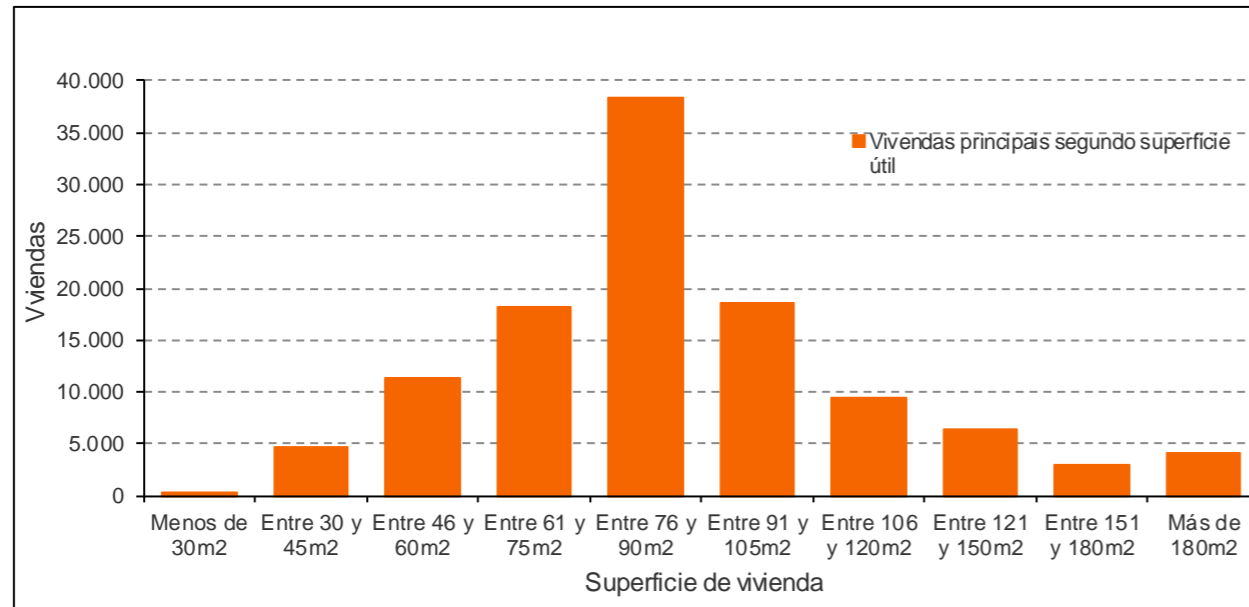


Fonte: Elaboración propia a partir de datos do censo de poboación e vivendas do INE

Se analizamos o número de persoas que habitan por fogar, temos una ocupación media de entre 1 e 4 persoas por fogar, sendo o tamaño da vivenda media de entre 76 e 90 m².

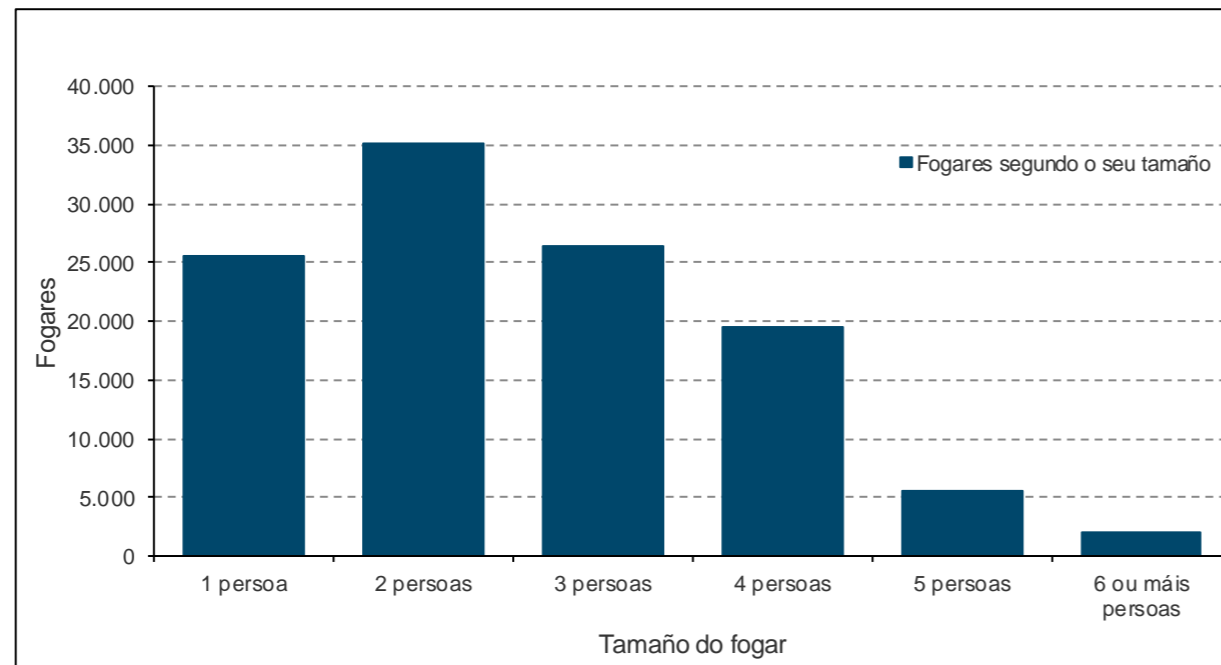


Figura 108: Clasificación dos fogares por superficie útil



Fonte: Elaboración propia a partir de datos do censo de poboación e vivendas do INE (2011)

Figura 109: Clasificación dos fogares por número de persoas

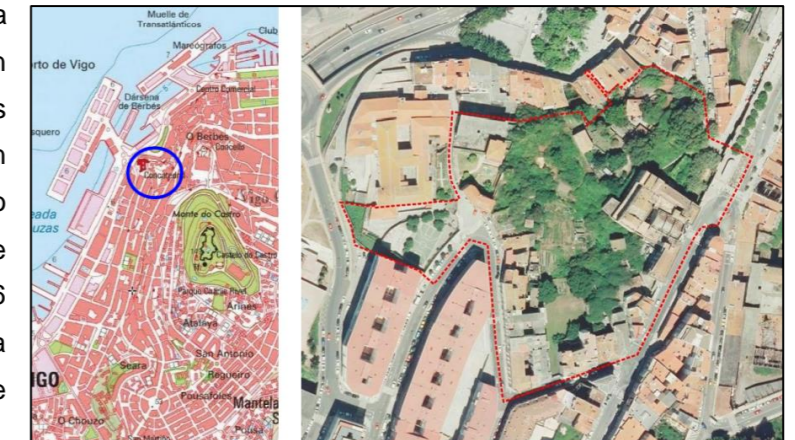


Fonte: Elaboración propia a partir de datos do censo de poboación e vivendas do INE (2011)

Un feito que cabe destacar en relación á oferta de vivenda futura é que o Concello de Vigo aprobou inicialmente a Modificación Puntual do Plan Xeral de Ordenación Urbana para a reordenación do Barrio do Cura en outubro do ano 2019.

O ámbito da Modificación puntual é coincidente co ámbito do “Plan Especial de Reforma Interior do ámbito APR A-4-01 BARRIO DO CURA”, previsto no PXOM de Vigo de 2008, que fora aprobado definitivamente por acordo do Pleno do Concello de Vigo de 2 xuño de 2014, e posteriormente anulado como consecuencia da anulación do propio PXOM.

O ámbito está delimitado polas rúas Paseo de Alfonso XII e Pi y Margall polo leste, polas rúas Llorente e Santa Marta polo sur, e as rúas Conde de Torrecedeira e Gaiteiro Ricardo Portela polo oeste. Polo norte o límite configúranlo, ademais da rúa Poboadores, o convento de San Francisco e as traseiras das parcelas edificadas con fronte á rúa San Francisco. O ámbito así delimitado constitúe un enclave en solo urbano que abrangue unha superficie de 23.706 m², dos que 3.951 m² corresponden a dotacións existentes na actualidade (dos que 3.480 m² son de viario).



O obxectivo xeral da Modificación Puntual é a de dotar ao ámbito do “Barrio do Cura” dunha acaída ordenación urbanística e garantir a súa execución, dotando do debido marco de seguridade xurídica a todo o proceso de transformación urbanística, no que se garanta tanto a súa viabilidade técnica como económica.

O desenvolvemento do proxecto do Barrio do Cura contempla, ademais de 400 vivendas, 3.900 m² de zonas verdes e xardíns con espazos de ocio, 2.661 m² de equipamento público socio-sanitario-educativo, xunto con 5.465 m² de superficie reservada para unha praza pública e 300 prazas de aparcamento. O documento reserva un 30% das vivendas á vivendas protexidas. Ademais instalárase un ascensor que conectará a zona coa rúa Conde de Torrecedeira, mellorando así a accesibilidade.



Figura 110: Resumo do proxecto de ordenación do Barrio do Cura



Fonte: Modificación Puntual do PXOU98

2.4. CARACTERIZACIÓN DA MOBILIDADE

O documento redactado no ano 2014 correspondente ao Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Vigo inclúe os datos que se representan na figura seguinte no referente a caracterización da mobilidade dese ano.

Figura 111: Reparto modal recollido no PMUS (2014)

Tabla K.1		Reparto modal. Escenario 2014							
		VEH. PRIVADO		TTE. PÚBLICO		PIE/BICI		TOTAL	
VIAJES	INTERNOS	222.864	45,9%	105.363	21,7%	157.316	32,4%	485.542	100,0%
	EXTERNOS	65.935	82,7%	12.278	15,4%	1.515	1,9%	79.728	100,0%
	TOTAL	288.799	51,1%	117.641	20,8%	158.831	28,1%	565.270	100,0%
VIAJ-KM	INTERNOS	1.136.606	64,1%	431.988	24,4%	204.511	11,5%	1.773.106	100,0%
	EXTERNOS	876.936	77,9%	245.560	21,8%	3.030	0,3%	1.125.526	100,0%
	TOTAL	2.013.542	69,5%	677.548	23,4%	207.541	7,2%	2.898.631	100,0%

Fonte: Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Vigo (2014)

Coa finalidade de obter unha caracterización máis detallada da mobilidade na situación de partida (2014) e a falta dunha maior información dos datos empregados no ano 2014 tomaranse os datos procedentes da enquisa realizada para o PITGAL do ano 2006 proxectando adecuadamente os datos ao ano 2014 a partir dos datos oficiais do censo de poboación. Como se comproba máis adiante, estes datos mostran unha coherencia cos datos reflexados no PMUS (2014) e aportan unha maior e máis detallada información para a análise requirida neste documento da situación de partida da mobilidade.

Para poder comprobar os efectos e repercusión da aplicación do PMUS do Concello de Vigo a partir do ano 2014 é preciso facer unha caracterización da mobilidade antes de que se aplicasen as medidas propostas no PMUS e as recollidas tamén noutros plans e proxectos que gardan estreita relación coa mobilidade, como a estratexia VIGO VERTICAL, o Plan de Humanizacións, etc. que se describiron con detalle ao inicio do presente documento, e que se foron aplicando durante estes últimos anos. É por iso polo que este apartado se divide en dous, unha caracterización da mobilidade na situación de partida do PMUS (ano 2014) e unha caracterización da mobilidade actual (ano 2019).

Ámbalas dúas análises están condicionadas á dispoñibilidade de datos existentes xa que no PMUS do 2014 non se recollen datos detallados de reparto modal nin enquisas de participación cidadá. Do mesmo xeito, non se contempla como obxecto do presente documento a tarefa de realización de enquisas de



transporte debido a pandemia da COVID-19, polo tanto, os datos a empregar nas análises seguintes serán:

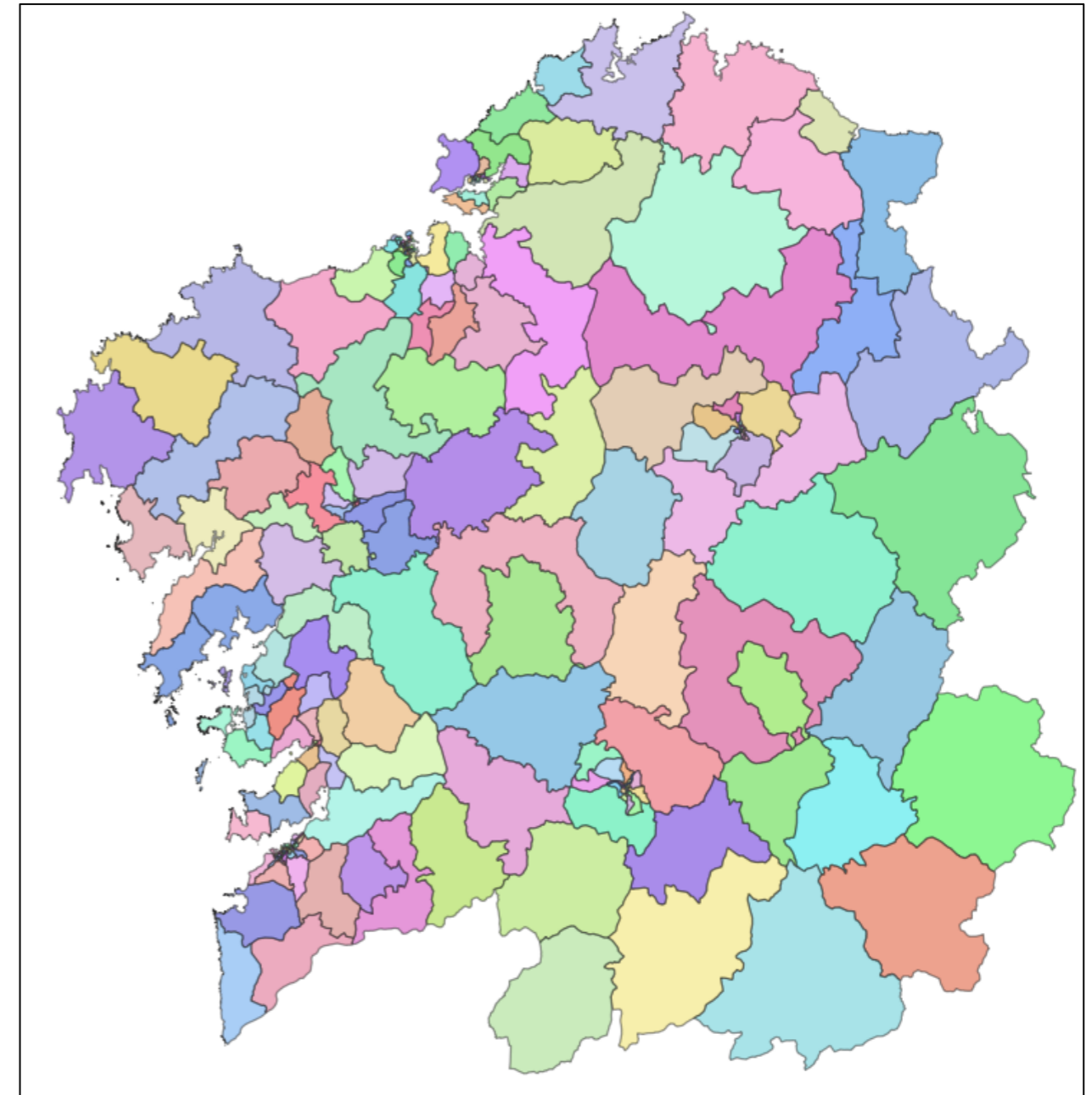
- **Situación de partida da mobilidade (ano 2014)**
 - ✓ Datos de mobilidade do Censo de Poboación e Vivendas 2011 realizado polo Instituto Nacional de Estatística (INE) cada 10 anos e adecuadamente extrapolados ao censo de 2014.
 - ✓ Enquisa de mobilidade realizada para o Plan Integral de Transportes de Galicia (PITGAL) no ano 2006 extrapolada para o ano 2014.
- **Evolución da mobilidade ata a situación actual (ano 2019)**
 - ✓ Datos de mobilidade proporcionados polo Concello de Vigo
 - Informe do uso do transporte público (VITRASA) entre os anos 2015-2020.
 - Informe anual de datos estatísticos do tráfico da cidade de Vigo (2019).
 - Análise dos carrís bici de Vigo no primeiro trimestre de 2020.
 - ✓ Datos de mobilidade obtidos mediante posicionamento de teléfonos móbiles do Instituto Nacional de Estatística (INE) realizado en 2019 dentro dos traballos preparatorios para o Censo de Poboación e Vivendas 2021.
 - ✓ Reparto modal para o escenario obxectivo do PMUS do ano 2014.

2.4.1. SITUACIÓN DE PARTIDA DA MOBILIDADE (ANO 2014)

Para este apartado utilizáronse os datos de mobilidade do Censo de Poboación e Vivendas 2011 do Instituto Nacional de Estatística (último ano para o que se teñen datos) convenientemente expandidos aos datos de poboación de 2014 de Vigo e tamén os datos da enquisa realizada para o PITGAL (Plan Integral de Transportes de Galicia) no ano 2006.

As zonas referidas ás orixes e destinos están baseadas na zonificación realizada polo PITGAL (ano 2006), que divide o territorio galego por zonas segundo uns criterios propios e que non é posible modificar nin desagregar noutras divisións.

Figura 112: Zonificación empregada polo PITGAL (2006)



Fonte: PITGAL (2006)



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 126 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 113: Zonificación de Vigo empregada polo PITGAL (2006)



Fonte: PITGAL (2006)

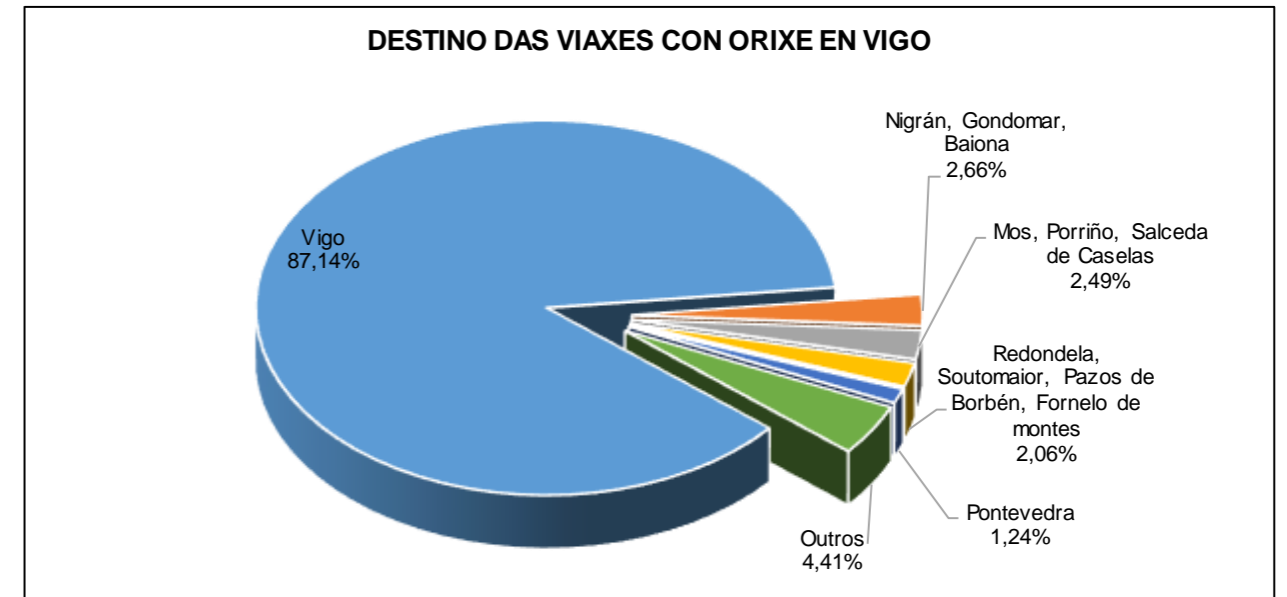
Táboa 25: Matriz de Orixes e Destinos principais de mobilidade xeral de Vigo

MATRIZ DE VIAXES OID	Mos, Porriño, Salceda de Caselas	Nigrán, Gondomar, Baiona	Pontevedra	Redondela, Soutomaior, Pazos de Borbén, Fornelo de montes	Vigo	Outros	TOTAL ORIXE
Mos, Porriño, Salceda de Caselas	49.947	1.328	964	1.826	12.965	11.333	78.364
Nigrán, Gondomar, Baiona	1.328	45.259	337	475	15.333	3.045	65.778
Pontevedra	964	337	116.551	1.993	7.846	45.003	172.694
Redondela, Soutomaior, Pazos de Borbén, Fornelo de montes	1.975	475	1.826	40.900	12.011	4.028	61.215
Vigo	13.116	14.846	6.896	11.457	485.940	25.985	558.239
Outros	11.500	3.359	45.891	3.880	25.634	3.752.988	90.264
TOTAL DESTINO	78.829	65.605	172.465	60.531	559.729	3.842.384	4.779.543

Fonte: Elaboración propia con datos do PITGAL (2006)

Para ter unha **visión global da mobilidade de Vigo** analizouse a mobilidade xeral do Concello de Vigo, con Orixe e Destino no mesmo, obtendo que un porcentaxe moi elevado (87,14%) das viaxes que se realizan con orixe en Vigo non saen do propio municipio, é dicir, son viaxes internas, como se pode observar na anterior táboa de orixes/destinos.

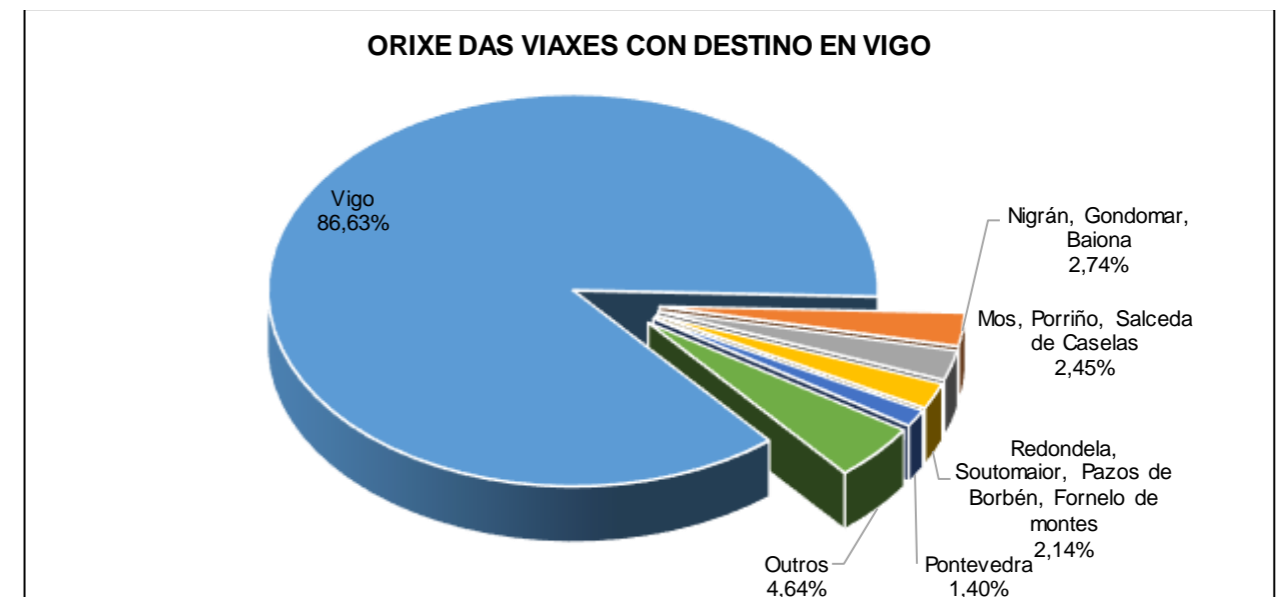
Figura 114: Mobilidade xeral con Orixe Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do PITGAL (2006)

Por outra banda, as viaxes que teñen como destino Vigo, teñen como orixe maioritariamente o mesmo municipio (86,63%), polo que a maior parte das viaxes que teñen como propósito chegar a Vigo son viaxes de tipo interno, no mesmo municipio.

Figura 115: Mobilidade xeral con Destino Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do PITGAL (2006)



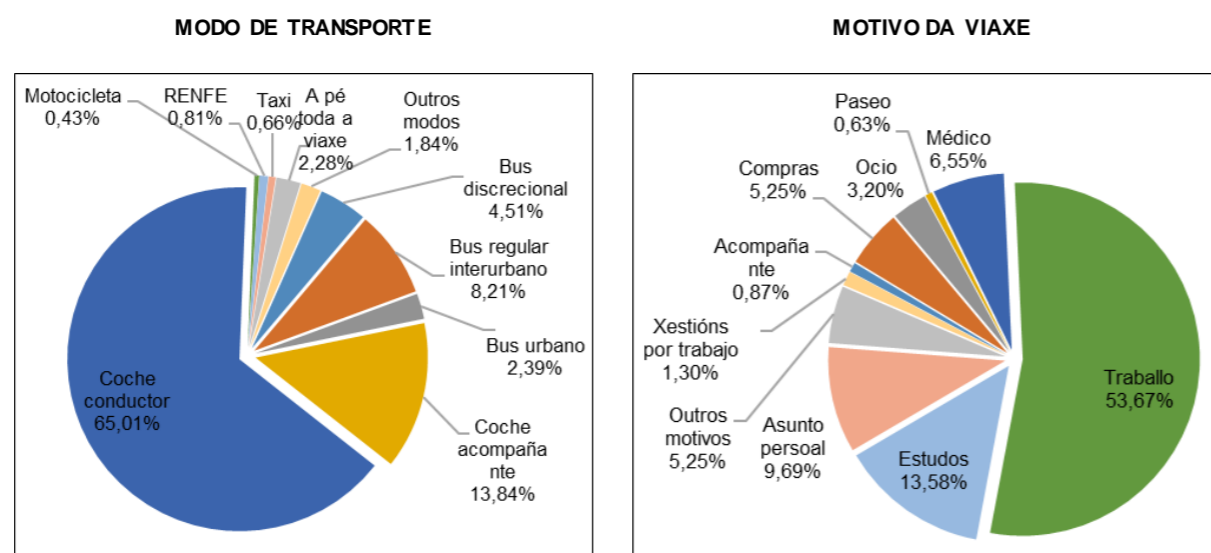
2.4.1.1. Mobilidade externa

En canto á **mobilitade interurbana con Orixe en Vigo** e partindo dos datos correspondentes á enquisa realizada para o PITGAL (2006), podemos observar nas seguintes gráficas que o motivo principal das viaxes dos vigueses e viguesas fóra do seu municipio é o traballo (53,67%), seguido dos estudos (13,58%) e dos asuntos persoais (9,69%). Do total dos viaxes interurbanos resulta un 74% aproximadamente de mobilidade obrigada (motivos de traballo, médico ou estudos).

En canto ao medio de transporte maioritariamente elixido polos usuarios e usuarias, este é o vehículo privado (65,01%), seguido polo coche como acompañante (13,84%). Entre os dous agrupan o 78,85% das viaxes, sendo o modo de transporte maioritario neste tipo de desprazamentos. O medio de transporte público que posúe un porcentaxe de uso máis alto para os desprazamentos interurbanos con orixe en Vigo na situación de partida (ano 2014) é o autobús regular interurbano (8,21%).

Como se pode observar no gráfico seguinte, os principais destinos de mobilidade interurbana na situación de partida (ano 2014) son zonas pertencentes á área metropolitana de Vigo ou zonas próximas e estreitamente relacionadas con Vigo, o cal é lóxico e transmite a estreita interrelación que existe entre Vigo e a súa área metropolitana.

Figura 116: Mobilidade interurbana con Orixe en Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do PITGAL (2006)

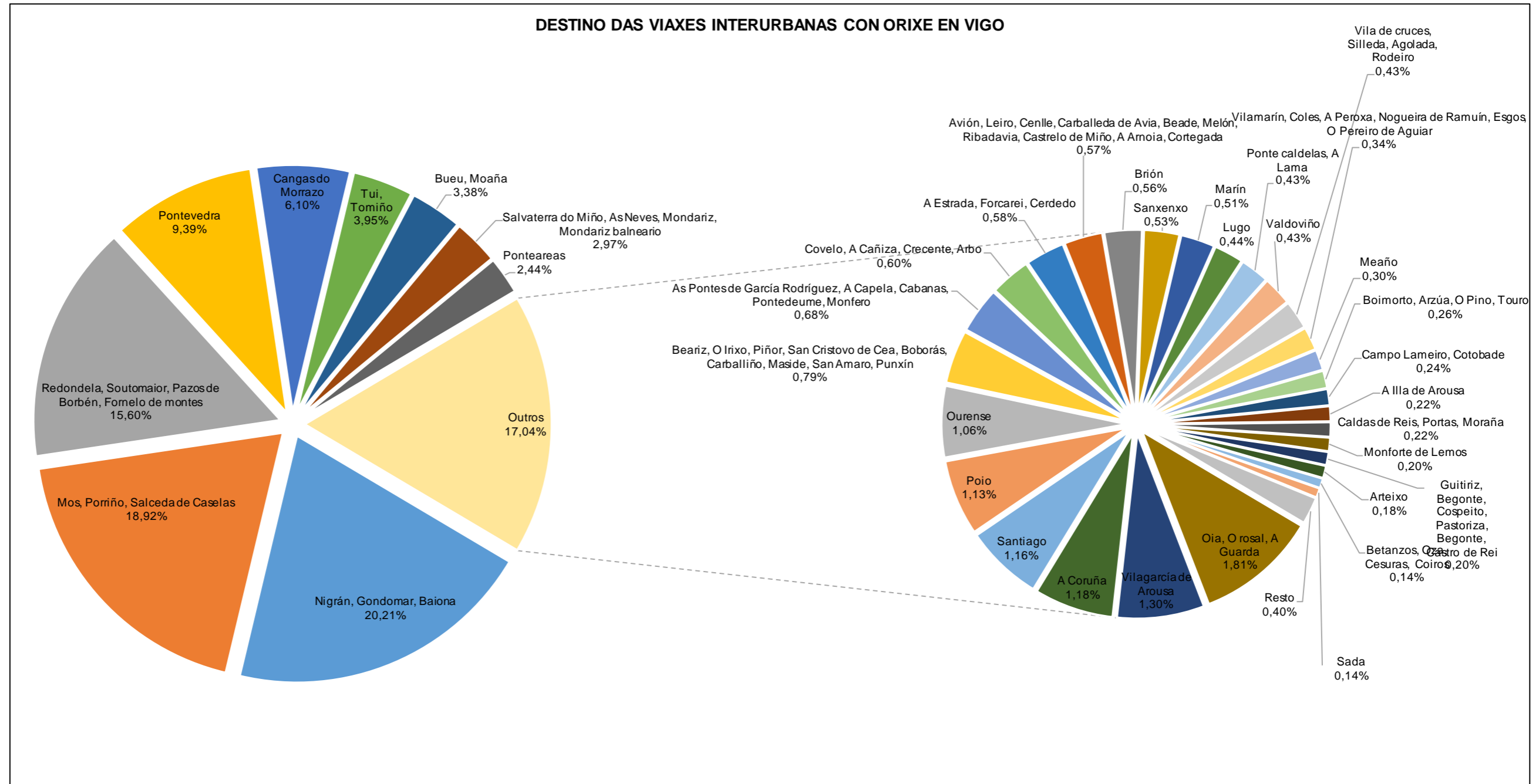
Por outra banda, tense que os principais destinos interurbanos son a zona de “Nigrán, Gondomar, Baiona” cun 20,21%, a zona de “Mos, Porriño, Salceda de Caselas” cun 18,92% e a zona de “Redondela, Soutomaior, Pazos de Borbén, Fornelos de Montes” cun 15,60% do total das viaxes interurbanas con orixe en Vigo e sen considerar viaxes intramunicipais.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 128 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



Figura 117: Mobilidade interurbana con Orixe Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do PITGAL (2006)



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 129 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

ASINADO POR: APROBADO POR XUNTA DE GOBERNO LOCAL - AYTO DE VIGO - P3605700H CONCELLO DE VIGO 24/09/2021 09:04:50

Documento asinado

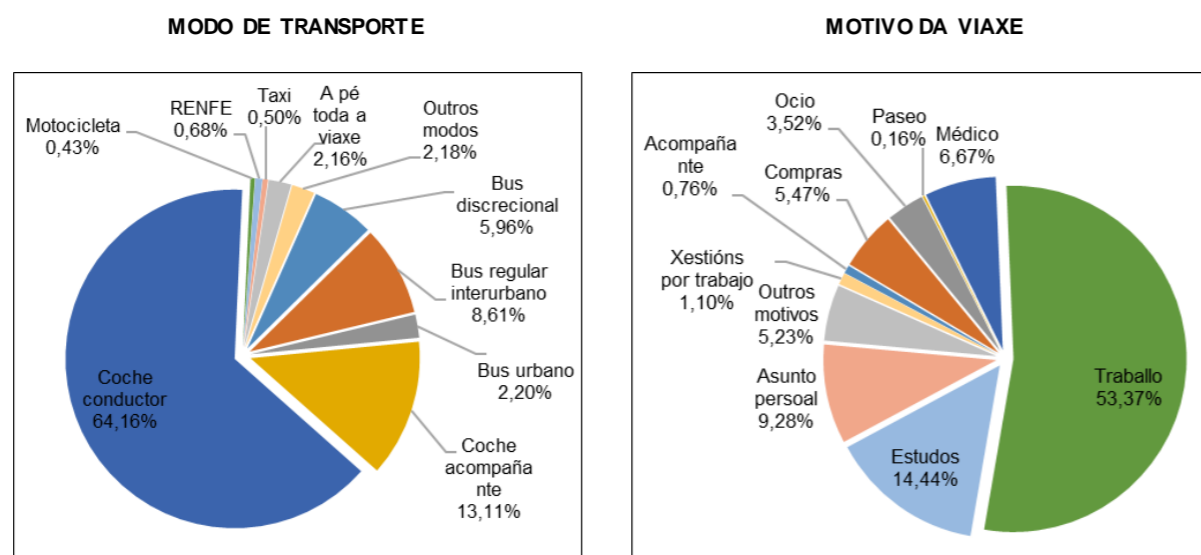
Se analizamos a **movilidade interurbana con Destino a Vigo** e con orixe no resto de Galicia, aproximadamente o 75% das viaxes debidas á mobilidade obrigada (motivos de traballo, médico ou estudos), sendo o principal motivo de desprazamento o traballo, cun 53,37%, que é máis da metade do total dos desprazamentos considerados. A este motivo séguese os estudos, cun 14,44% e logo os asuntos persoais (9,28%).

Por outra banda, o vehículo privado segue sendo o preferido polos usuarios e usuarias que realizan viaxes interurbanas con destino Vigo, de igual xeito que o que sucedía coas viaxes con orixe en Vigo. Este modo de transporte representa o 64,16% do total das viaxes, que sumado á casuística de acompañante en coche suman o 77,27% das viaxes.

O principal transporte público neste caso, de igual forma que no anterior, é o autobús regular interurbano, cun 8,61% do total da viaxes.

Polo tanto, pódese concluír que a mobilidade interurbana con Orixe ou Destino en Vigo para a situación de partida (ano 2014) está caracterizada polo dominio do vehículo privado fronte a outros medios de transporte máis sostibles, como o transporte colectivo en autobús ou transporte por ferrocarril. Tamén destacan os motivos obrigados como causa da maior parte das viaxes, polo que se pode considerar ao municipio de Vigo como un polo tractor ou xerador de viaxes por motivos laborais, estudos e servizos médicos.

Figura 118: Mobilidade interurbana con Destino Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do PITGAL (2006)

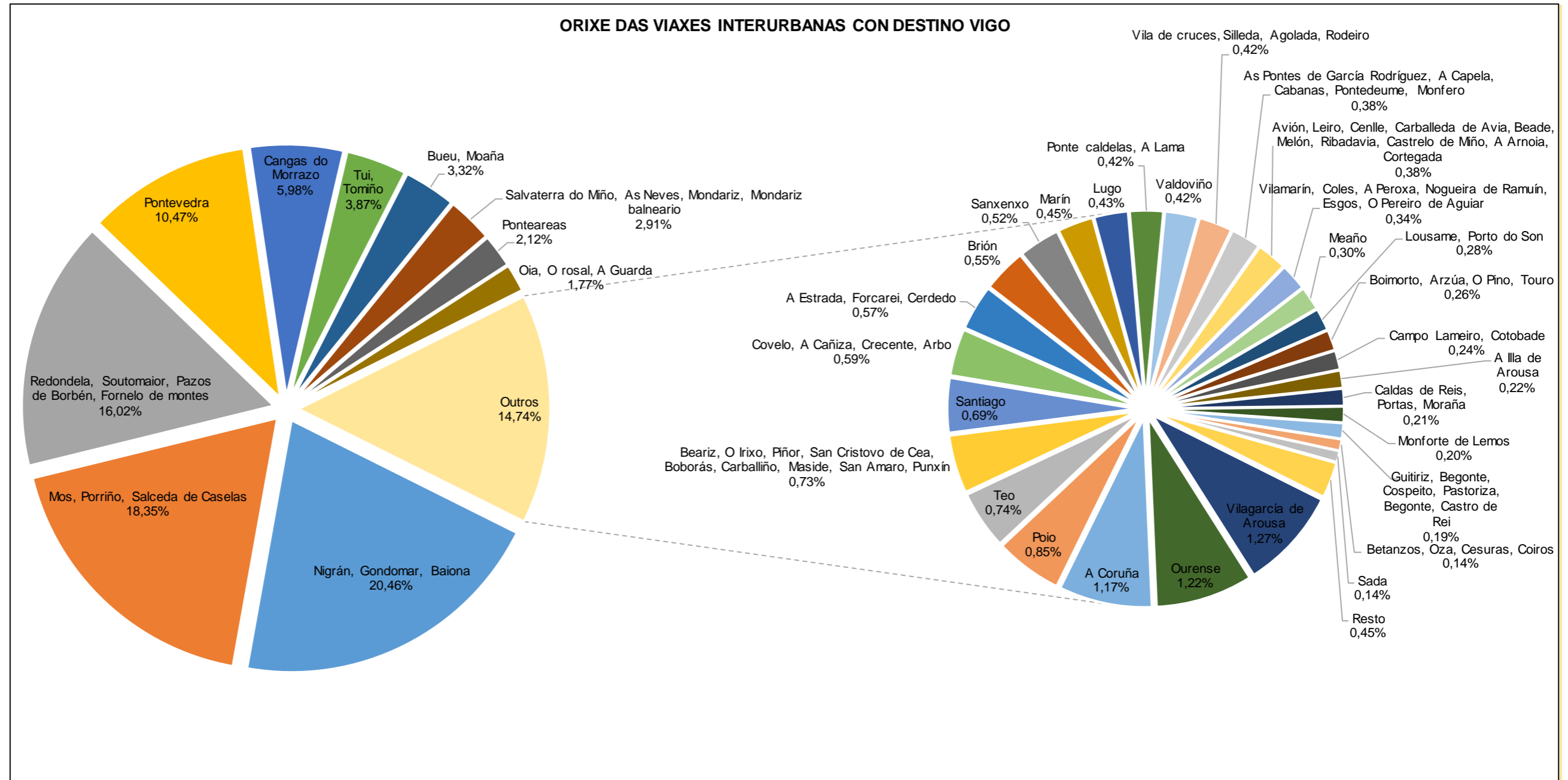
Atendendo ao gráfico da páxina seguinte vese que o 20,46% do total das viaxes interurbanas con Destino Vigo e Orixe o resto de Galicia (sen considerar viaxes intramunicipais) proceden da zona de “Nigrán, Gondomar, Baiona”, seguido da zona de “Mos, Porriño, Salceda de Caselas” cun 18,35% e da zona de “Redondela, Soutomaior, Pazos de Borbén, Fornelos de Montes” cun 16,02%. Son as mesmas zonas que están a cabeza en canto á mobilidade interurbana con Orixe en Vigo que se viu anteriormente.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 130 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



Figura 119: Mobilidade interurbana con Destino Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do PITGAL (2006)





Táboa 26: Desprazamentos diarios de mobilidade interurbana con Orixe\Destino Vigo

MATRIZ DE VIAXES O/D	Bueu, Moaña	Cangas do Morrazo	Mos, Porriño, Salceda de Caselas	Nigrán, Gondomar, Baiona	Oia, O Rosal, A Guarda	Ponteareas	Pontevedra	Redondela, Soutomaior, Pazos de Borbén, Fornelos de Montes	Salvaterra do Miño, As Neves, Mondariz, Mondariz balneario	Tui, Tomiño	Vigo	Outros	TOTAL ORIXE
Bueu, Moaña	41.520	4.786	209				3.499	171			2.486	1.895	54.567
Cangas do Morrazo	4.786	31.703	149			149	1.534				4.481	1.317	44.118
Mos, Porriño, Salceda de Caselas	209	149	49.947	1.328	290	1.534	964	1.826	1.578	4.560	12.965	3.012	78.364
Nigrán, Gondomar, Baiona			1.328	45.259	775	215	337	475		130	15.333	1.926	65.778
Oia, O Rosal, A Guarda			290	775	24.691		404			1.936	1.329	1.484	30.909
Ponteareas		149	1.469	215		16.929	68	172	3.600	270	1.587	2.344	26.803
Pontevedra	2.871	1.397	964	337	404	68	116.551	1.993	312	158	7.846	39.793	172.694
Redondela, Soutomaior, Pazos de Borbén, Fornelo de montes	171		1.975	475		172	1.826	40.900		143	12.011	3.541	61.215
Salvaterra do Miño, As Neves, Mondariz, Mondariz balneario			1.578			3.435	312		14.466		2.178	331	22.300
Tui, Tomiño		136	4.721	130	1.936	270	22	143		37.647	2.904	1.784	49.693
Vigo	2.486	4.481	13.116	14.846	1.329	1.793	6.896	11.457	2.178	2.904	-	10.813	72.300
Outros	1.851	1.317	3.083	2.240	1.548	2.014	40.053	3.393	331	1.945	10.668	3.546.418	68.443
TOTAL DESTINO	53.895	44.118	78.829	65.605	30.973	26.580	172.465	60.531	22.465	49.693	73.790	68.240	4.293.603

Fonte: Elaboración propia con datos do PITGAL (2006)



2.4.1.2. Mobilidade interna

En canto á **mobilitade no interior de Vigo**, é dicir, viaxes con orixe e destino no propio municipio, aproximadamente o 65% do total dos desprazamentos producidos internamente son debidos a motivos de traballo, estudos ou médicos (mobilitade obrigada), sendo o principal motivo o laboral (37,86%) seguido dos estudos (22,86%) e os asuntos persoais (10,57%).

O 44,35% dos movementos fanse en vehículo privado (xa sexa de condutor ou de acompañante). Non é un valor relativamente alto pero é importante no contexto do propio municipio.

Comparado co vehículo privado, o transporte público (bus urbano, interurbano, discrecional, FF.CC e taxi) supón o 21,67% das viaxes totais. Un valor que é menos da metade das viaxes en vehículo privado. Este valor pódese considerar relativamente baixo, sobre todo tendo en conta que o porcentaxe de desprazamentos en autobús urbano é o 16,36% para o apartado actual da situación de partida (ano 2014).

Cabe destacar o porcentaxe de desprazamentos a pé que se realizan internamente no municipio na situación de partida que se está a considerar (ano 2014), un 32,32%, que é un valor relativamente baixo, pero tendo en conta as dificultades orográficas que presenta a cidade de Vigo e que xa se comentaron e analizaron en apartados anteriores, pódese considerar que se atopa nun rango medio.

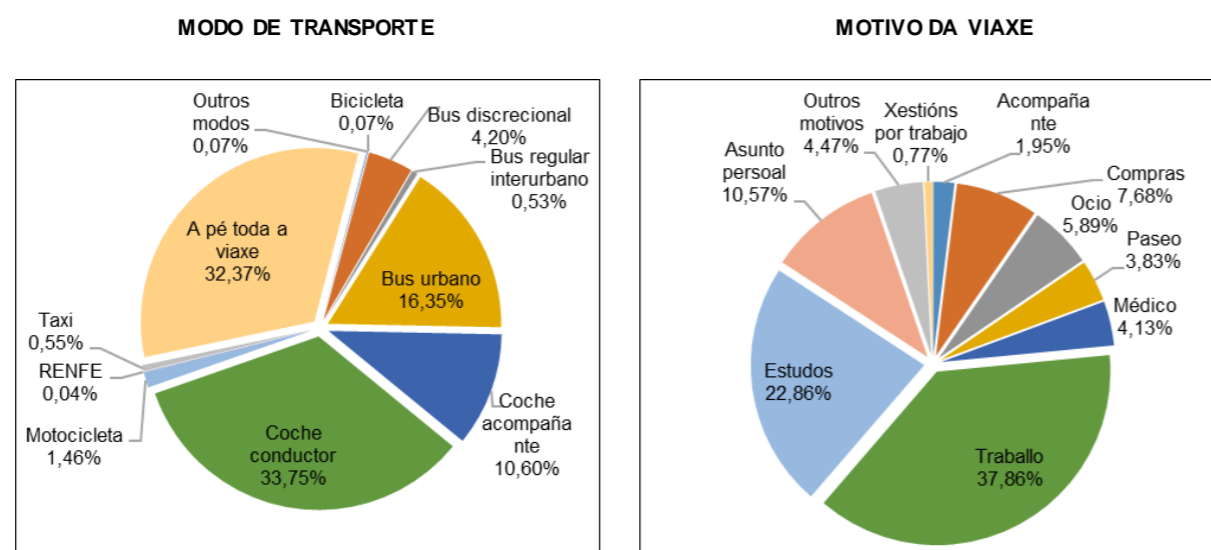
Outro dato a ter en conta é o baixo porcentaxe de desprazamentos en bicicleta que se da internamente no municipio neste período considerado.

Prestando atención agora aos datos de Orixes e Destinos dentro do propio municipio de Vigo que se representan nos gráficos das dúas páxinas seguintes, pódese apreciar como os principais Orixes e Destinos coinciden e son semellantes en canto a porcentaxes.

No tocante aos principais Destinos con orixe en zonas do municipio de Vigo destaca como principal a zona denominada como *Vigo "Centro – Casco Vello"*, cun 10,23%; séguena *Vigo "Príncipe – Alameda – Montero Ríos"* e *Vigo "A Doblada"*, cun 7,20% e 5,09% respectivamente.

A principal zona de Orixe de viaxes con destinos nas zonas de Vigo é tamén *Vigo "Centro – Casco Vello"*, cun 10,57%, a que seguen do mesmo xeito *Vigo "Príncipe – Alameda – Montero Ríos"*, cun 7,39% das viaxe. Porén, o terceiro Orixe máis relevante é a zona denominada como *Vigo "Praza América – Travesas"*, cun 4,87% das viaxes, escalando así unha posición respecto os principais Destinos, xa que neste caso a zona de *Vigo "A Doblada"*, posúe un 4,34% dos desprazamentos.

Figura 120: Mobilidade interior do Concello de Vigo



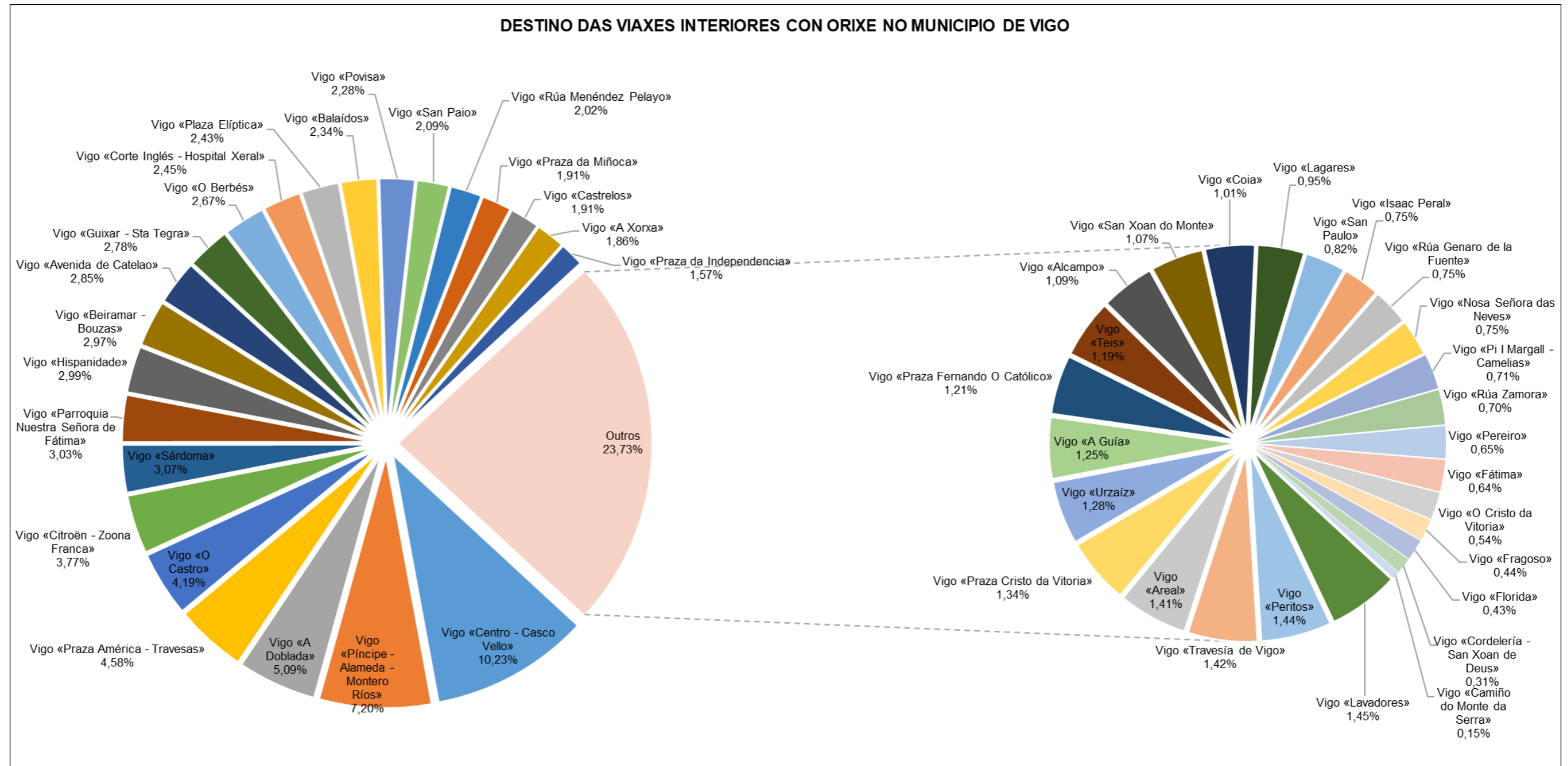
Fonte: Elaboración propia con datos do PITGAL (2006)



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 133 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



Figura 121: Mobilidade interior con Orixe en zonas do Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do PITGAL (2006)



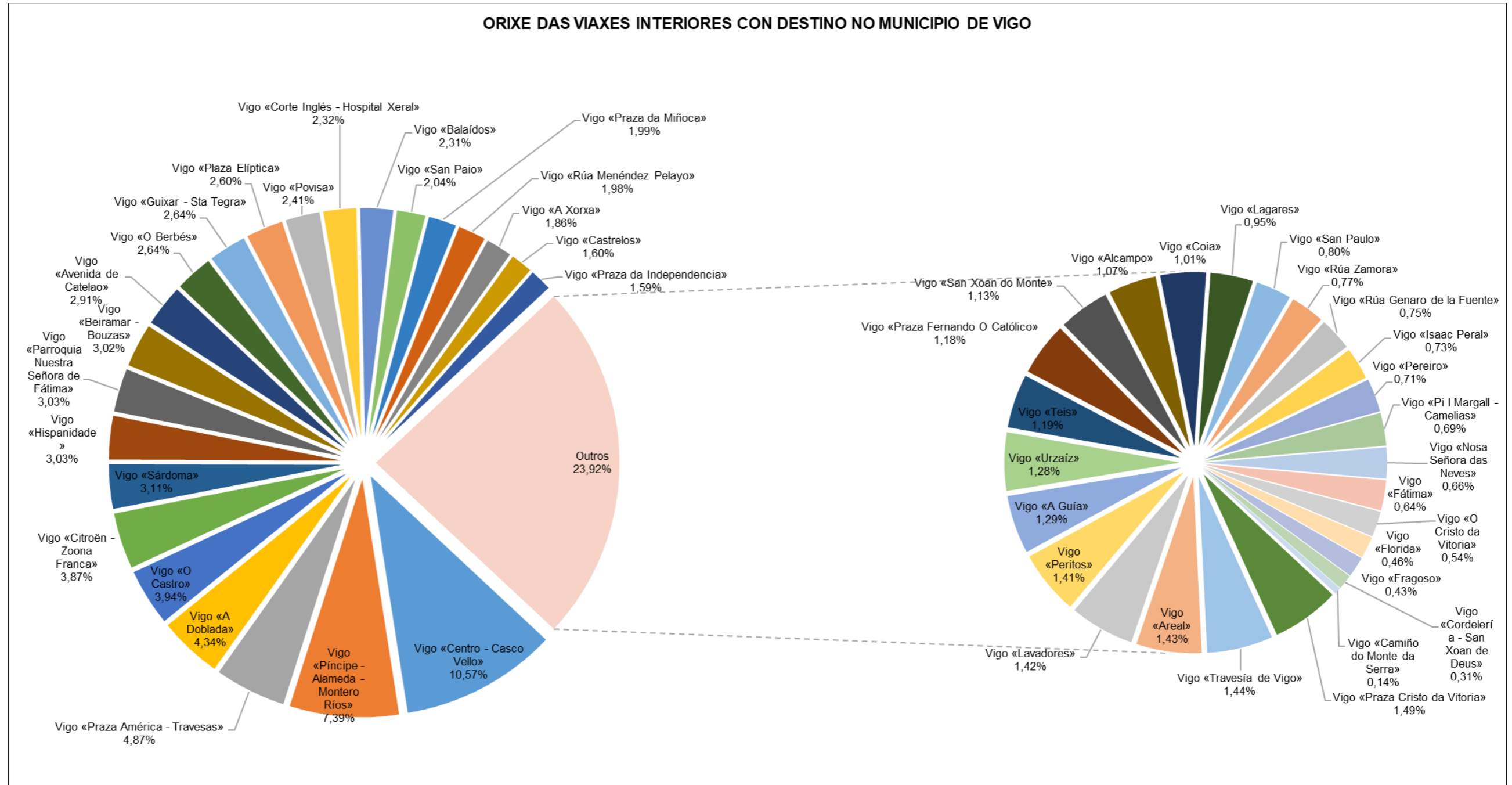
Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 134 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

ASINADO POR: APROBADO POR XUNTA DE GOBERNO LOCAL - AYTO DE VIGO - P3605700H CONCELLO DE VIGO 24/09/2021 09:04:50

Documento asinado



Figura 122: Mobilidade interior con Destino en zonas do Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do PITGAL (2006)



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 135 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



Táboa 27: Desprazamentos diarios de mobilidade interna con Orixe\Destino en zonas do municipio de Vigo

MATRIX DE VIAXES O/D	Vigo «A Doblada»	Vigo «A Xorxa»	Vigo «Avenida de Catelao»	Vigo «Balaídos»	Vigo «Beiramar - Bouzas»	Vigo «Castrelos»	Vigo «Centro - Casco Vello»	Vigo «Citróen - Zona Franca»	Vigo «Corte Inglés - Hospital Xeral»	Vigo «Guixar - Sta Tegra»	Vigo «Hispanidade»	Vigo «O Berbés»	Vigo «O Castro»	Vigo «Parroquia Nuestra Señora de Fátima»	Vigo «Píncipe - Alameda - Montero Ríos»	Vigo «Plaza Elíptica»	Vigo «Povisa»	Vigo «Praza América - Travesas»	Vigo «Praza da Independencia»	Vigo «Praza da Miñoa»	Vigo «Rúa Menéndez Pelayo»	Vigo «San Paio»	Vigo «Sárdoma»	Outros	TOTAL ORIXE	
Vigo «ADoblada»	2.068	125	256	45	333	299	590	170	306	91	273	216	470	314	502	223	369	341	333	145	152	210	805	7.843	16.482	
Vigo «AXorxa»	106	1.847	180	47	58	39	578	95	173	395	101	123	146	192	238	76	148	119			80	151	97	2.079	7.064	
Vigo «Avenida de Catelao»	344	222	1.472	226	231	103	547	726	87	25	168	54	606	87	391	233	210	438		543	239		168	3.908	11.025	
Vigo «Balaídos»	45	23	258	959	137	93	793	428	115		189	173	318	54	386	27	157	222	57	187		74	197	3.890	8.781	
Vigo «Beiramar - Bouzas»	505	39	307	137	2.179	136	641	129		138	76	678		168	165	283		313		145	317	57	81	4.977	11.470	
Vigo «Castrelos»	160	39		93		416	290	593		153			187	346	237		167	458				80	35	2.803	6.058	
Vigo «Centro - Casco Vello»	565	718	561	735	764	322	3.821	660	1.209	1.083	903	1.013	2.004	786	1.432	1.149	908	939	796	761	1.161	743	1.003	16.094	40.130	
Vigo «Citróen - Zona Franca»	286	95	744	428	211	529	939	1.281	215	282	591	143	338	183	539	41	167	1.565	223	148	103	57	99	5.475	14.681	
Vigo «Corte Inglés - Hospital Xeral»	500	146	19	115		125	638	215	379	69	30	72	861	192	414	453	145	237	418		119	255	456	2.956	8.814	
Vigo «Guixar - Sta Tegra»	91	236	25		138	153	1.152	282	69	1.286	60	69		299	434	181		240	447	69		84		4.691	10.004	
Vigo «Hispanidade»	258	101	185	244	76		777	561	30	60	2.932	320	381	253	983	182	289	399	87	175	231			2.993	11.516	
Vigo «O Berbés»	288	123	91	173	678		910	143	215	69	320	1.521	422	132	476			1.418						2.704	10.020	
Vigo «O Castro»	607	94	602	318	43	187	1.891	147	883		295	362	1.322	341	1.643	278		419	28	365	596		300	4.230	14.952	
Vigo «Parroquia Nuestra Señora de Fátima»	490	133	87	54	92	250	649	250	137	299	207	132	478	1.485	447	41		54	27	48	46	148	139	5.816	11.510	
Vigo «Píncipe - Alameda - Montero Ríos»	476	289	338	408	207	172	1.321	547	473	344	942	619	1.462	447	2.240	475	1.184	729	559	711	46	334	208	13.527	28.061	
Vigo «Plaza Elíptica»	223	76	287	27	283	41	1.337	267	371	181	225		188	41	446	532		416					481	4.155	9.867	
Vigo «Povisa»	369	306	202	157		167	637	413	145		362			56	1.246	48	1.618	554				134	57	2.229	9.160	
Vigo «Praza América - Travesas»	558	119	389	246	474	416	886	1.490	221	240	439	1.490	560	129	617	333	593	1.416	201	442	382	74	73	6.700	18.487	
Vigo «Praza da Independencia»	198						938	223	418	447	87		28	27	559			326	1.017	148	185		149	1.297	6.047	
Vigo «Praza da Miñoa»	145		363	187	145		810	148	217	69	148	338	365	48	603	73		460	148	799			253	2.229	7.549	
Vigo «Rúa Menéndez Pelayo»	228	80	182	57	378		1.161	133	179		201		445	46			83	382	305			1.202		185	2.277	7.523
Vigo «San Paio»	210	176		74	57		1.004	57	89	84				91	259		57	74				1.454		4.050	7.735	
Vigo «Sárdoma»	645	137	152	173		35	970	99	456				300	139	188	481	147	96	149	253	185		1.755	5.438	11.800	
Outros	9.941	1.944	4.105	3.972	4.781	3.759	15.548	5.268	2.911	5.250	2.793	2.829	5.006	5.643	12.888	4.126	2.413	5.764	1.162	1.691	2.416	4.221	4.930	83.842	197.204	
TOTAL DESTINO	19.305	7.065	10.804	8.875	11.263	7.242	38.827	14.323	9.298	10.563	11.341	10.152	15.888	11.499	27.330	9.236	8.653	17.381	5.957	7.261	7.676	7.918	11.644	196.436	485.940	

Fonte: Elaboración propia con datos do PITGAL (2006)

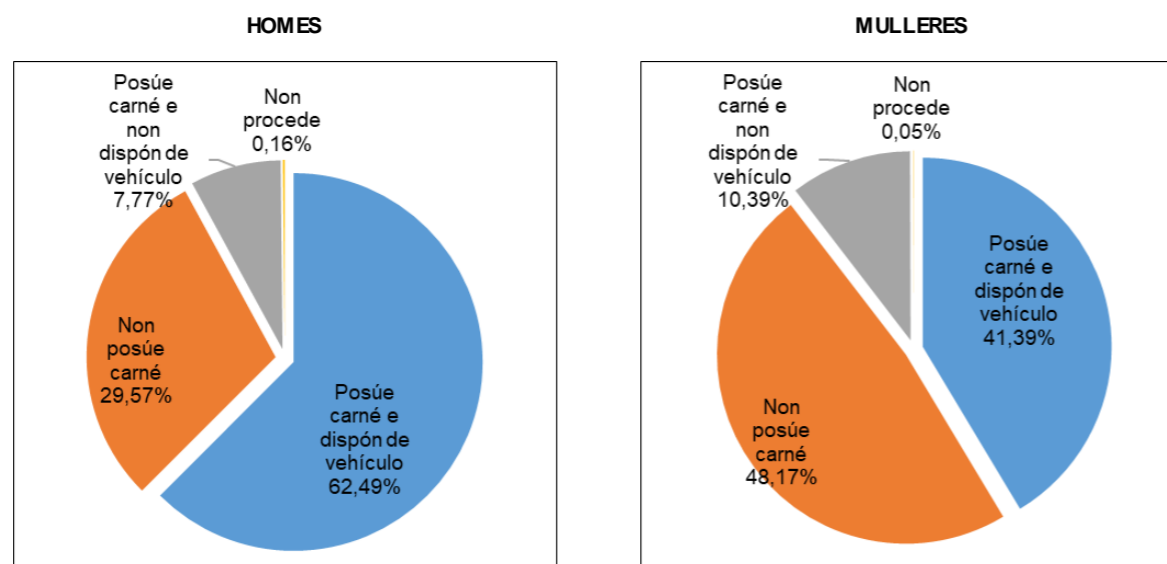


2.4.1.3. Mobilidade de xénero

A importancia do xénero no estudo dos patróns de mobilidade das persoas, de coñecer os motivos que dan lugar aos diferentes comportamentos de homes e mulleres fronte aos seus desprazamentos e, sobre todo, na necesidade de telo en conta á hora de deseñar políticas de implementación e xestión de plans de mobilidade sostible, lévanos ao presente análise, que centra a súa mirada nas diferenzas entre homes e mulleres, nunha conduta tan cotiá e habitual, como son os desprazamentos diarios, e neste caso concreto, en Vigo, e na situación de partida (ano 2014)

Realizáronse diferentes análises de aspectos segundo o sexo das persoas no municipio de Vigo e seguindo os datos recollidos na enquisa realizada para o PITGAL (2006).

Figura 123: Mobilidade interior do Concello de Vigo por xénero



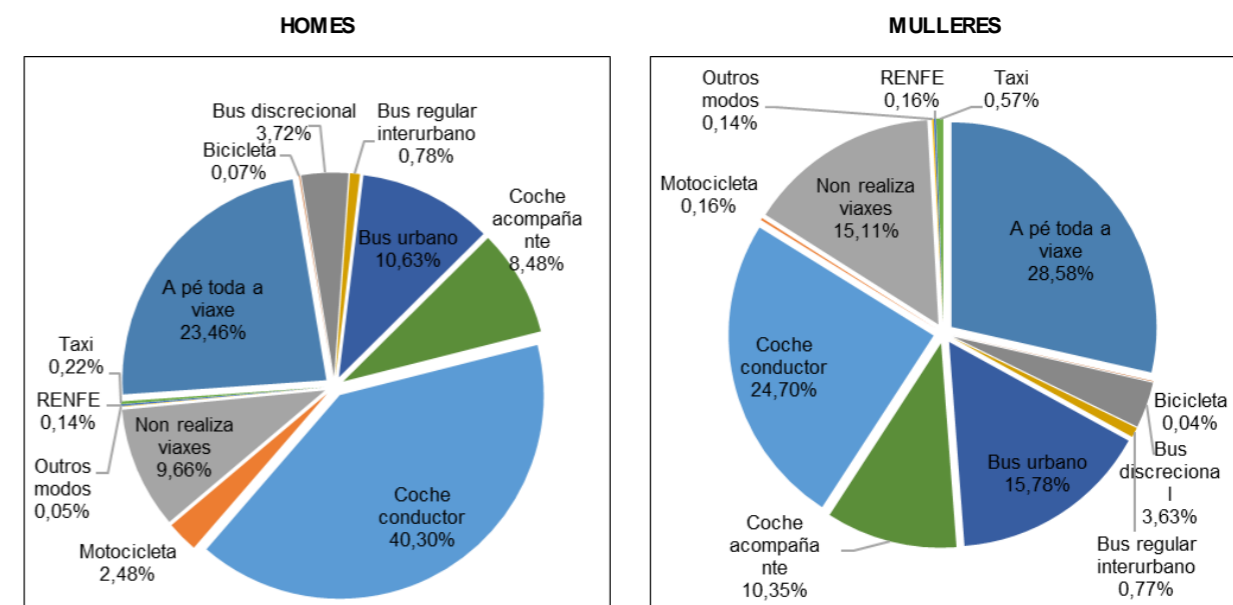
Fonte: Elaboración propia con datos do PITGAL (2006)

Como se pode observar no anterior gráfico algo moi característico da sociedade en xeral e tamén de Vigo é que case a metade das mulleres non posúen carné de conducir, fronte a máis do 60% que si no xénero masculino.

Este feito implica que as mulleres opten por modos de transporte colectivos como o autobús ou que se decidan máis por facer os desprazamento a pé. Isto queda reflexado no seguinte gráfico onde se representan os modos de transporte segundo o xénero dos habitantes de Vigo

No mencionado gráfico resalta que mentres os homes escollen o vehículo privado como principal modo de transporte, representando este un 40,30% das viaxes do total no caso dos homes e case a metade (24,70%) nas mulleres. No xénero feminino o principal modo de transporte é a pé, cun 28,58% do total das viaxes deste grupo.

Figura 124: Mobilidade interior do Concello de Vigo por xénero



Fonte: Elaboración propia con datos do PITGAL (2006)

2.4.1.4. Número de viaxes diarios

Extrapolando os datos de viaxes obtidas nos datos do PITGAL (2006) ao 2014, temos o seguinte número de viaxes por modo de transporte na situación de partida considerada:

Táboa 28: Número de viaxes diarios no Concello de Vigo para a situación de partida (2014)

MODO DE TTE.	VIAJES INTERIORES	VIAJES INTERMUNICIPAIS	TOTAL	%
Transporte público	105.923	25.728	131.651	20,63%
Coche	216.794	116.227	333.021	52,19%
Motocicleta	7.156	640	7.796	1,22%
A pé toda a viaxe	158.248	3.707	161.955	25,38%
Bicicleta	357	-	357	0,06%
Outros modos	349	3.000	3.348	0,52%
TOTAL	488.826	149.302	638.128	100%

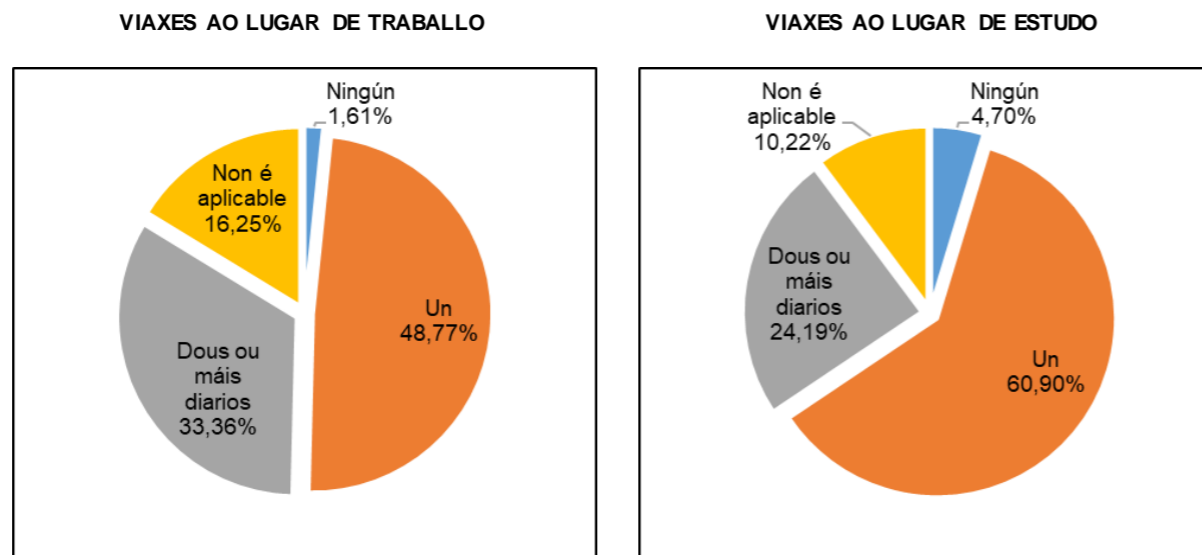
Fonte: Elaboración propia con datos do INE (2014) e o PITGAL (2006)



2.4.1.5. Mobilidade obrigada

Os dous grupos principais xeradores de viaxes de Vigo para a situación de partida (ano 2014) son o traballo e os estudos, que se atopan dentro do denominado grupo de **mobilidade obrigada** (traballo, estudos e médico), teñen cocientes de 2,64 e 2,43 viaxes/hab., respectivamente, repartíndose da seguinte forma:

Figura 125: Viaxes diarias por grupos de mobilidade obrigada: traballo e estudos

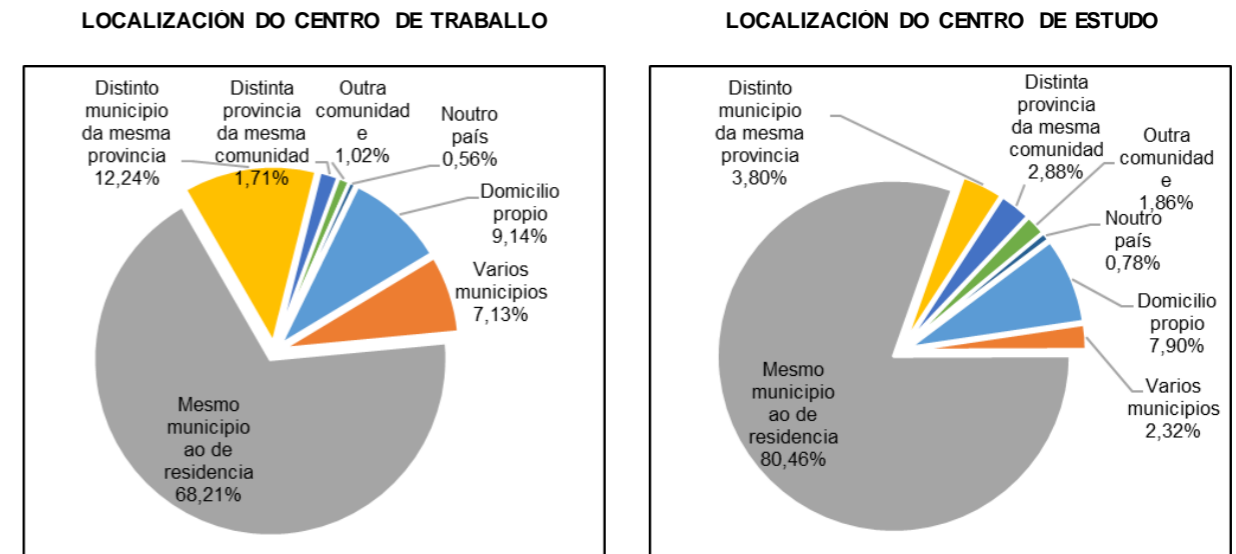


Fonte: Elaboración propia con datos do censo de vivendas e fogares 2011 (INE)

En canto ao **lugar de traballo**, o principal lugar de destino dos desprazamentos por motivos de traballo é o propio municipio, xa que o 68,21% dos habitantes de Vigo traballan no mesmo municipio. O 12,24% traballan noutro municipio da mesma provincia, que neste caso é Pontevedra. Isto implica que a maior parte dos viaxes que se realizan por traballo con viaxes internos no Concello de Vigo.

En canto á localización do **centro de estudos**, o principal lugar de destino dos desprazamentos por motivos de estudos é o propio municipio de Vigo cun 80,46% das viaxes de estudantes. Unha porcentaxe moi alta e que debe ser atendida cos correspondentes medios de transporte público para este fin.

Figura 126: Lugar de actividade por grupos de mobilidade obrigada: traballo e estudos



Fonte: Elaboración propia con datos do censo de vivendas e fogares 2011 (INE)

2.4.1.6. Tempos de desprazamento

Os **tempos empregados en cada modo de transporte** tanto nos desprazamentos intramunicipais como nos intermunicipais para a situación de partida (ano 2014) son os que se recollen na seguinte táboa, elaborada con datos procedentes da enquisa realizada para o PITGAL (2006) e extrapolando os datos para o ano 2014 en función do crecemento da poboación.

Táboa 29: Tempo de desprazamento medio nas viaxes diarias de Vigo segundo o modo de transporte

EXTRAPOLACIÓN (2014)	DESAPRAZAMENTO INTERIOR				DESAPRAZAMENTO EXTERIOR				TEMPO MEDIO DESAPRAZAMENTOS (minutos)	
	<10'	10'-30'	30'-60'	>60'	<10'	10'-30'	30'-60'	>60'	INTERIOR	EXTERIOR
Transporte público	21.355	72.663	11.593	311	195	5.763	6.771	742	30	48
Coche	85.999	124.083	6.237	474	2.467	39.512	13.794	2.177	23	39
Motocicleta	4.457	2.699	0	0	73	247	0	0	18	26
A pé toda a viaxe	46.443	95.550	13.655	2.200	116	1.288	538	79	28	39
Bicicleta	60	297	0	0	-	-	-	-	27	-
Outros modos	349	0	0	0	0	1.172	466	0	10	39
TOTAL	158.662	295.293	31.485	2.986	2.835	47.698	21.441	2.981		

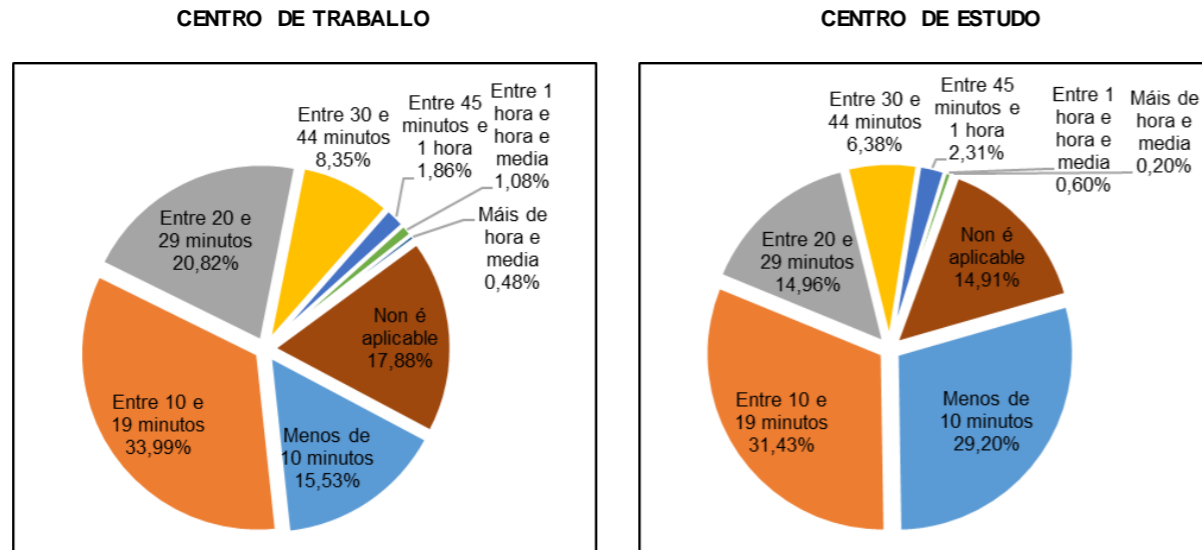
Fonte: Elaboración propia con datos do INE (2014) e o PITGAL (2006)

En canto ao **tempo de desprazamento ao lugar de traballo**, a maioría dos desprazamentos teñen unha duración de entre 10 e 19 minutos que supoñen un 33,99% dos viaxes totais.



O mesmo ocorre co **tempo de desprazamento ao lugar de estudo**, a maioría dos desprazamentos teñen unha duración de entre 10 e 19 minutos, sendo estes viaxes un 30,43% dos totais, seguido de preto polos viaxes de duración menor a 10 minutos cun 29,20%.

Figura 127: Tempo de desprazamento ao centro de traballo ou de estudo no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos do censo de vivendas e fogares 2011 (INE)

2.4.1.7. Caracterización da mobilidade por modo de transporte

Vistas as características xerais da mobilidade no Concello de Vigo para a situación de partida (2014), tanto interna como externa, analízase a continuación, desde o punto de vista da demanda, cada un dos modos de transporte que se estudan no presente Plan.

Tal e como se viu, a **mobilitade peonil** en Vigo (considerando só neste caso a mobilidade interna) ven representada por unha porcentaxe do 32,37%. Por outra banda, en traxectos interurbanos, como é lóxico, é practicamente inexistente, entorno ao 2,48%. O porcentaxe de mobilidade peonil extrapolada a 2014, e considerando tanto viaxes intramunicipais como intermunicipais, é un 25,38% do total.



A **mobilitade ciclista** para o marco de referencia da situación de partida (2014) reflicte uns datos moi baixos, posto que apenas se realizan desprazamentos en bicicleta tanto urbanos como interurbanos. O valor da porcentaxe sobre o total das viaxes interiores e exteriores do municipio actualizado ao 2014 é soamente dun 0,06%.



En canto ao **transporte público** viuse que é o terceiro modo de transporte máis utilizado pola poboación de Vigo cun 20,63% das viaxes diarias totais realizadas extrapoladas a 2014 (tanto urbanas como interurbanas). A maioría dos desprazamentos que se producen son intramunicipais (como se viu na *Táboa 28: Número de viaxes diarios no Concello de Vigo para a situación de partida (2014)*, representando un 21,67% das viaxes interiores totais realizadas en Vigo.

O número de viaxeiros en **vehículo privado** é moi superior ao resto de modos de transporte para a situación de partida (2014), representando un 52,19% dos desprazamentos totais da poboación de Vigo segundo a extrapolación realizada a 2014. Ao avaliar esta tipoloxía de transporte, destacan as viaxes de baixa ocupación (1 ocupante/conducidor), que serán os que haberá que sinalar de maneira máis incisiva como causantes das principais desvantaxes e externalidades (enerxéticas, ambientais e de cohesión social) dos sistemas de transporte que canalizan a mobilidade no termo municipal. Destaca que a maioría dos desprazamentos en vehículo privado (coche ou moto) son no interior do municipio, cun 65,71% das viaxes totais realizadas en vehículo privado no Concello de Vigo, sendo o resto, un 34,29% intermunicipais.



2.4.2. EVOLUCIÓN DA MOBILIDADE ATA A SITUACIÓN ACTUAL (ANO 2019)

Fronte a realidade de partida do ano 2014, o Concello de Vigo ven de adoptar moitas medidas e actuacións para mellorar a mobilidade e o reparto modal no termo municipal, moitas das cales xa se mencionaron nos proxectos e plans de actuación recollidos neste documento, principalmente, o PMUS do ano 2014, a Estratexia de Desenvolvemento Urbano Sostible Integral "VIGO VERTICAL", o Plan de Humanizacións, etc. e que influíron en Vigo de maneira determinante para encamiñar á mobilidade do municipio cara unha posición máis sostible e en consonancia co paradigma actual de desenvolvemento sostible.



Neste apartado farase unha caracterización da mobilidade actual do Concello de Vigo cos datos dos que se dispoñen no momento de realización do presente Plan, que para este análise serán:

- ✓ Datos de mobilidade proporcionados polo Concello de Vigo.
 - Informe do uso do transporte público (VITRASA) entre os anos 2015-2020.
 - Informe anual de datos estatísticos do tráfico da cidade de Vigo (2019).
 - Análise dos carrís bici de Vigo no primeiro trimestre de 2020.
- ✓ Datos de mobilidade obtidos mediante posicionamento de teléfonos móbiles do Instituto Nacional de Estadística (INE) realizado en 2019 dentro dos traballos preparatorios para o Censo de Poboación e Vivendas 2021.
- ✓ Reparto modal para o escenario obxectivo do PMUS do ano 2014.

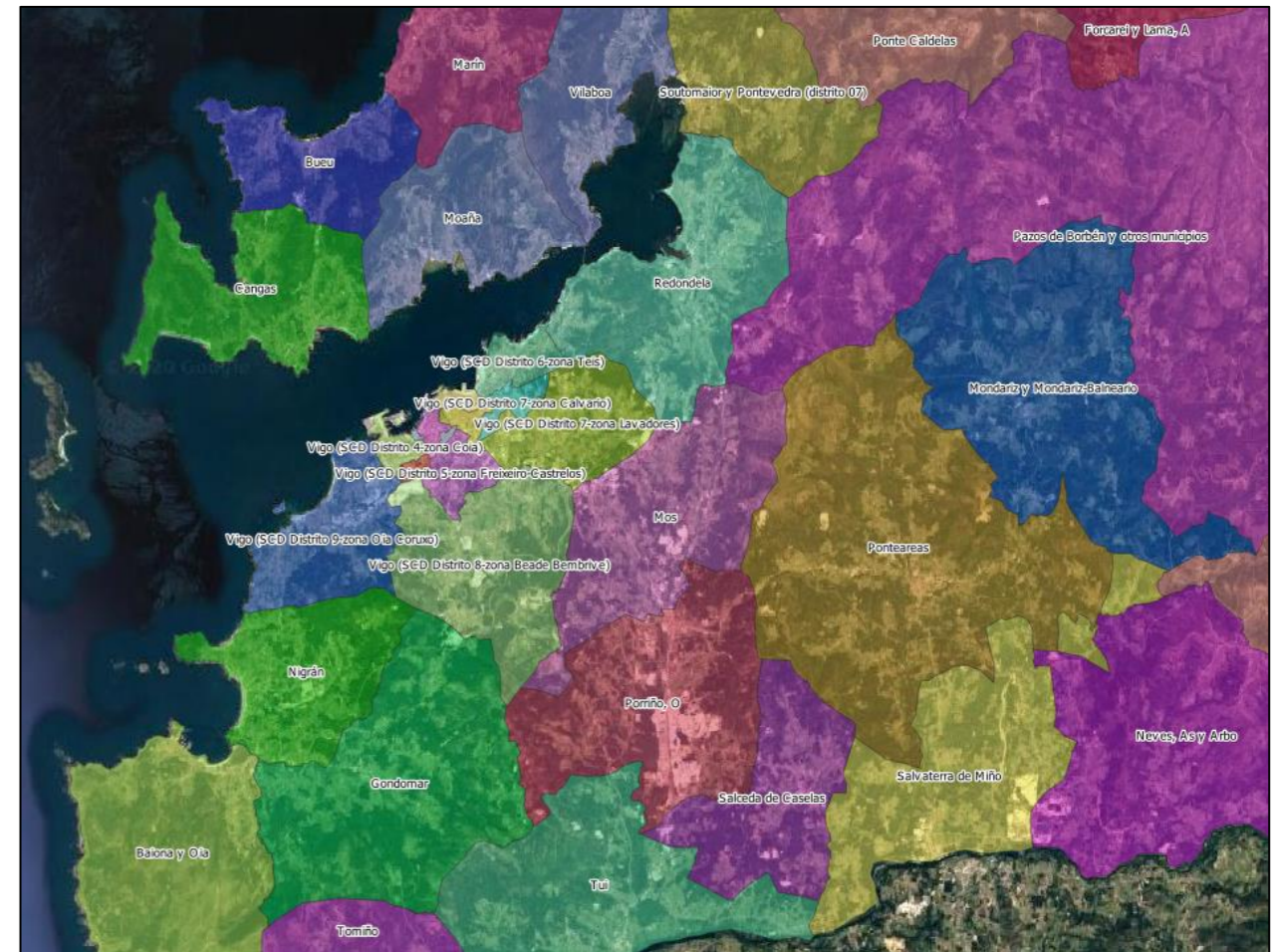
Os datos de telefonía móbil proveñen da análise da posición de máis do 80% dos teléfonos móbiles en toda España. A análise foi elaborada polo INE coa estreita colaboración dos tres principais operadores de telefonía móbil (Orange, Telefónica, Vodafone).

A pesar de que a meirande parte dos datos desta análise coincide coa mobilidade da poboación durante o estado de alarma e as posteriores restricións producidas dende marzo do 2020, existen datos de novembro de 2019 que arrojan uns valores máis representativos da realidade e non alterados pola pandemia da COVID-19. Estes datos amosan os fluxos de movemento con Orixes e Destinos en toda España segundo unhas áreas de mobilidade determinadas (ciudades, distritos, municipios, etc.) segundo o seu tamaño e importancia. Móstranse só as zonas con valores superiores a 100 viaxes.

A zonificación destas áreas de mobilidade non é coincidente coas zonas de transporte empregadas polo PITGAL (2006), o que implica que para a comparación de fluxos entre orixes e destinos dos análises feitos neste apartado deberanse ter as debidas precaucións ao respecto.

O ámbito territorial dos datos de telefonía móbil abrangue todo o territorio nacional, dividíndoo en 3.214 “áreas de mobilidade”, das que ofrece datos de cada unha delas. O tamaño medio de cada unha destas áreas é de 15.000 persoas.

Figura 128: Áreas de mobilidade no ámbito da área metropolitana de Vigo



Fonte: Estudio piloto sobre a mobilidade a partir do posicionamento de teléfonos móbiles (INE - 2019)



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 140 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 129: Áreas de mobilidade no ámbito do centro urbano de Vigo

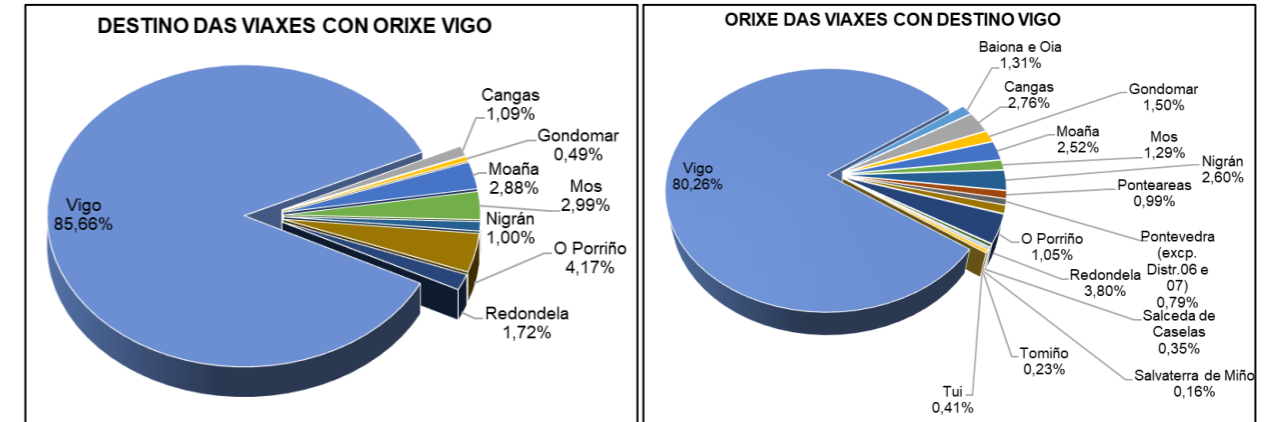


Fonte: Estudo piloto sobre a mobilidade a partir do posicionamento de teléfonos móbiles (INE - 2019) (*SCD: Sub-City-Districts)

Como se pode apreciar na matriz de orixes e destinos da páxina seguinte e nos gráficos seguintes que a acompañan, a **mobilidade xeral de Vigo** na situación actual (2019) segue a estar caracterizada polo predominio da mobilidade intramunicipal, igual que sucedía na situación de partida (2014).

O 85,66% das viaxes que se orixinan no termo municipal de Vigo teñen como destino o mesmo municipio, seguido moi de lonxe, cun 4,17% polo municipio de O Porriño como segundo destino maioritario. Así mesmo, a principal orixe das viaxes que teñen como destino o Concello de Vigo proveñen, cun 80,26% das viaxes totais, do mesmo Vigo, seguido neste caso, tamén moi de lonxe, polo municipio de Redondela, cun 3,80%.

Figura 130: Mobilidade xeral con Orixe e Destino Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos de mobilidade a partir do posicionamento de teléfonos móbiles (INE - 2019)



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 141 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



Táboa 30: Matriz de Orixes e Destinos de mobilidade xeral de Vigo

MATRIZ DE VIAXES O/D	Baiona e Oia	Barro e Pontevedra (distrito 06)	Cangas	Gondomar	Moaña	Mos	Nigrán	Ponteareas	Pontevedra (excp. Distr.06 e 07)	O Porriño	Redondela	Salceda de Caselas	Salvaterra de Miño	Soutomaior e Pontevedra (distrito 07)	Tomíño	Tui	Vigo	TOTAL ORIXE
Baiona e Oia				687			667			173					246		1.118	2.891
Barro e Pontevedra (distrito 06)									668									668
Cangas					554					136	120						2.352	3.162
Gondomar	222						1.390			177							1.283	3.072
Moaña			661							149	481						2.147	3.438
Mos										1.791	244					101	1.102	3.238
Nigrán	756			646		106				192							2.219	3.919
Ponteareas						251				843			412				845	2.351
Pontevedra (excp. Distr.06 e 07)		168							10.736								673	11.577
O Porriño				100		1.108		125								698	893	2.924
Redondela			110		458	512				375				220			3.239	4.914
Salceda de Caselas						131		140		644			341			505	295	2.056
Salvaterra de Miño								446		382		300				221	140	1.489
Soutomaior e Pontevedra (distrito 07)									107		190							297
Tomíño				128						270						966	196	1.560
Tui						149				689		426			277		348	1.889
Vigo			868	388	2.303	2.394	798			3.337	1.374						68.489	79.951
TOTAL DESTINO	978	168	1.639	1.949	3.315	4.651	2.855	711	11.511	9.158	2.409	726	753	220	523	2.491	85.339	129.396

Fonte: Elaboración propia con datos de mobilidade a partir do posicionamento de teléfonos móbiles (INE - 2019)

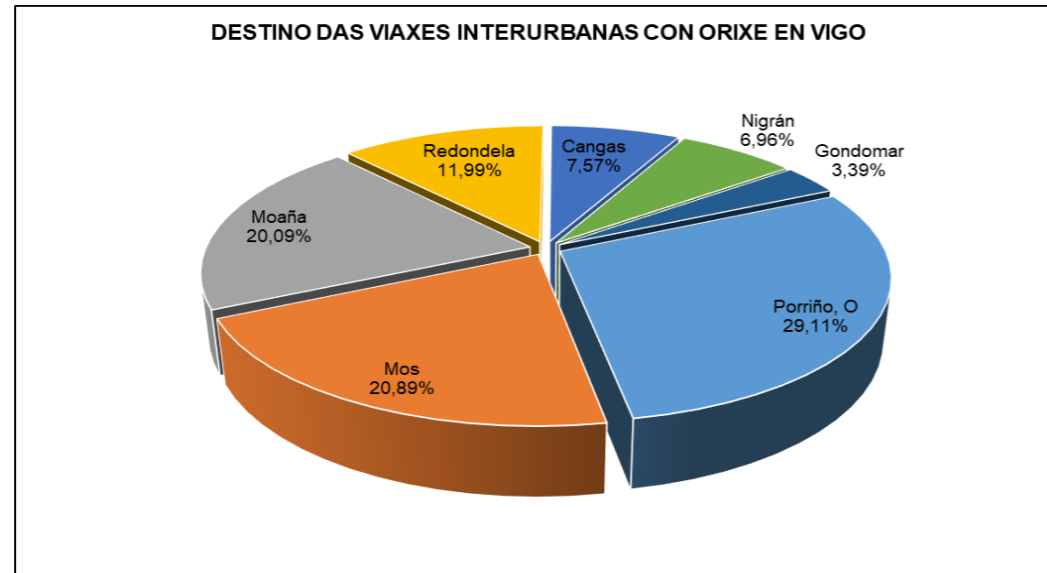


Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 142 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

2.4.2.1. Mobilidade externa

Na **mobilidade interurbana con Orixe en Vigo** e Destino no resto de “áreas de mobilidade” de España recollidas pola zonificación do estudo piloto sobre a mobilidade a partir do posicionamento de teléfonos móbiles mencionado, obsérvase que o principal destino dos residentes en Vigo é o municipio de O Porriño (29,11%), seguido de Mos (20,89%) e Moaña (20,09%).

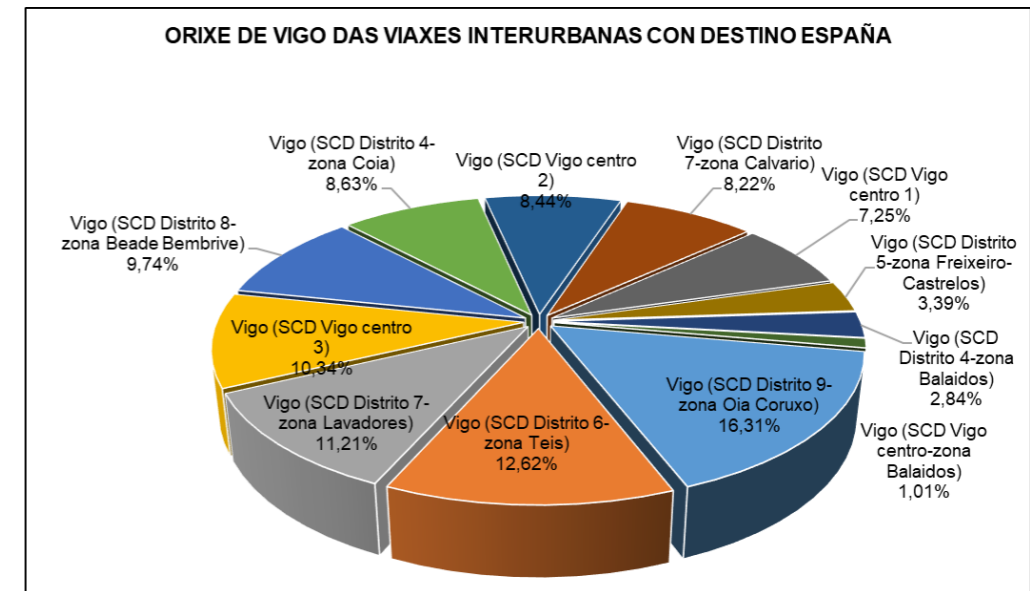
Figura 131: Mobilidade interurbana con Orixe Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos de mobilidade a partir do poicionamento de teléfonos móbiles (INE - 2019)

No seguinte gráfico represéntanse as zonas de Vigo dende onde se realizan ditos viaxes interurbanos. A principal zona de orixe cara o resto de “áreas de mobilidade” é o Distrito 9 (zona de Oia e Coruxo) de Vigo, cun 16,31% dos desprazamentos, seguido polo Distrito 6 (zona de Teis) (12,62%) e o Distrito 7 (zona de Lavadores) (11,21%) do municipio.

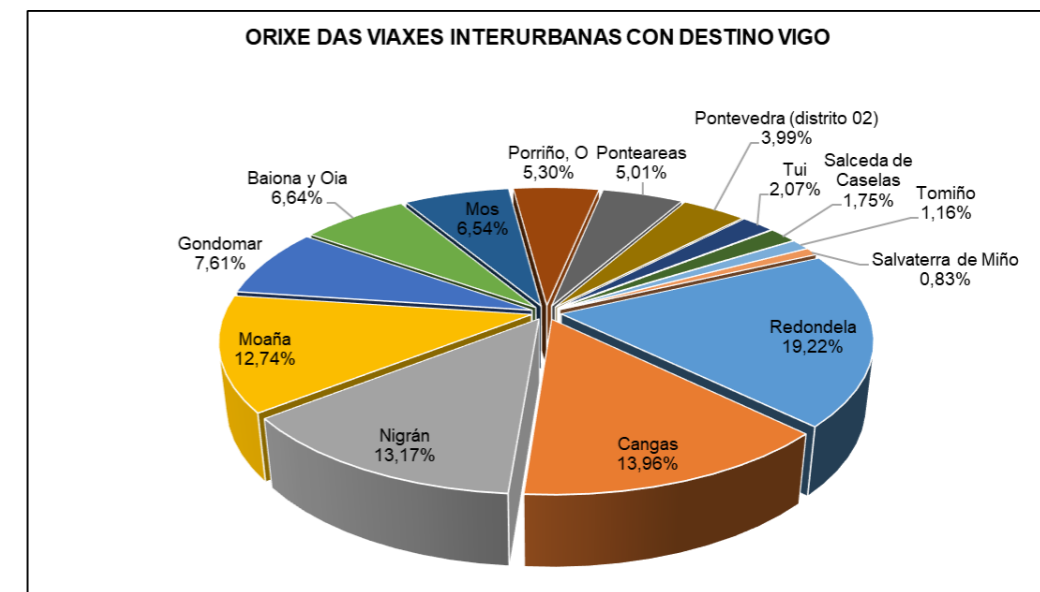
Figura 132: Mobilidade interurbana con Orixe en “áreas de mobilidade” de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos de mobilidade a partir do posicionamento de teléfonos móbiles (INE - 2019)

Por outra banda, considerando a **mobilidade interurbana con Destino Vigo** e Orixe no resto de “áreas de mobilidade” mencionadas, a partires dos mesmo datos anteriormente mencionado, os fluxos proveñen principalmente dos municipios de Redondela (19,22%), Cangas (13,96%) e Nigrán (13,17%).

Figura 133: Mobilidade interurbana con Destino Vigo



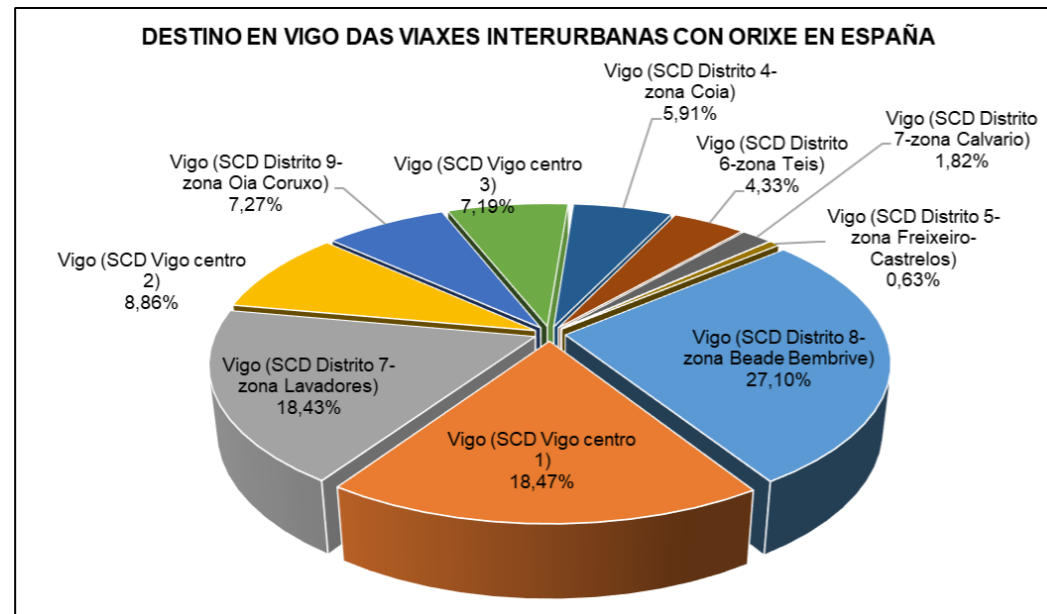
Fonte: Elaboración propia con datos de mobilidade a partir do posicionamento de teléfonos móbiles (INE - 2019)



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 143 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Do mesmo xeito que antes, pódese achar o a zona representada polas “áreas de mobilidade” de Vigo para as viaxes interurbanas con destino Vigo. Estas zonas móstranse no seguinte gráfico, onde destaca como principal, o Distrito 8 (zona de Beade e Bembrive) do Concello de Vigo cun 27,10% das viaxes totais, seguido polo Distrito 1 (Vigo centro) (18,47%) e o Distrito 7 (zona de Lavadores) (18,43%) de Vigo.

Figura 134: Mobilidade interurbana con Destino en “áreas de mobilidade” de Vigo



Fonte: Elaboración propia con datos de mobilidade a partir do posicionamento de teléfonos móbiles (INE - 2019)

En canto ao reparto modal, nos datos de mobilidade obtidos mediante posicionamento de teléfonos móbiles do Instituto Nacional de Estatística (INE) realizado en 2019 dentro dos traballos preparatorios para o Censo de Poboación e Vivendas 2021 non se inclúe información respecto ao modo de transporte no momento de redacción do presente documento.

Non obstante, a pesar de que non se dispoñe de datos de reparto modal, partindo dos datos contidos no PMUS do ano 2014 referentes ao reparto modal para o escenario obxectivo (ano 2022) pódense interpolar os valores para obter unha caracterización dos modos de transporte empregados actualmente nos desprazamentos do municipio de Vigo, sempre coa precaución que implica tomar estes datos e considerando as premisas que no mencionado plan se fan en relación ao escenario obxectivo.

O escenario obxectivo (ano 2022) considerado polo mencionado plan do 2014 é unha situación estimada na que se considera o cumprimento e a execución de todas as actuacións contidas no mesmo, que implicarían un descenso do peso porcentual nas **viaxes interurbanas** en vehículo privado do 0,1%, un

aumento das viaxes interurbanas en transporte público do 0,3% e un aumento do uso de modos non motorizados nas viaxes interurbanas do 0,4%, respecto aos valores presentados neste documento para o ano 2014.

Supoñendo que estas estimacións se compren para o ano 2022, pódense interpolar os valores do reparto modal das viaxes interurbanas para a situación actual (ano 2019) partindo do reparto modal obtido no apartado anterior para a situación de partida (2014), quedando o reparto modal das viaxes interurbanas segundo se mostra na seguinte táboa.

Táboa 31: Reparto modal das viaxes interurbanas interpolado para o ano 2019

MODO DE TTE.	2014	2019	2022
Vehículo privado	82,7%	82,6%	82,6%
Transporte público	15,4%	15,2%	15,1%
Pé /Bici	1,9%	2,2%	2,3%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Elaboración propia a partir do PMUS 14

O reparto modal na situación actual (2019), considerando unha variación lineal dos repartos modais que presenta o PMUS do ano 2014 entre este ano e o ano obxectivo 2022, sería un 82,6% correspondente ao transporte privado, seguido do transporte público cun 15,2% e dos modos non motorizados cun 2,2%.

Non se dispoñen de ningún tipo de datos actualizados de motivos das viaxes no momento de redacción deste documento.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 144 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Táboa 32: Desprazamentos diarios de mobilidade interurbana con Orixe\Destino Vigo

MATRIZ DE VIAXES O/D	Baiona e Oia	Barro e Pontevedra (distrito 06)	Cangas	Gondomar	Moaña	Mos	Nigrán	Ponteareas	Pontevedra (excp. Distr.06 e 07)	O Porriño	Redondela	Salceda de Caselas	Salvaterra de Miño	Soutomaior e Pontevedra (distrito 07)	Tomíño	Tui	Vigo	Total Orixe
Baiona e Oia				687			667			173					246		1.118	2.891
Barro e Pontevedra (distrito 06)									668									668
Cangas					554					136	120						2.352	3.162
Gondomar	222						1.390			177							1.283	3.072
Moaña			661							149	481						2.147	3.438
Mos										1.791	244					101	1.102	3.238
Nigrán	756			646		106				192							2.219	3.919
Ponteareas						251				843			412				845	2.351
Pontevedra (excp. Distr.06 e 07)		168							10.736								673	11.577
O Porriño				100		1.108		125								698	893	2.924
Redondela			110		458	512				375				220			3.239	4.914
Salceda de Caselas						131		140		644			341			505	295	2.056
Salvaterra de Miño								446		382		300				221	140	1.489
Soutomaior e Pontevedra (distrito 07)									107		190							297
Tomíño				128						270						966	196	1.560
Tui						149				689		426			277		348	1.889
Vigo			868	388	2.303	2.394	798			3.337	1.374						-	11.462
Total Destino	978	168	1.639	1.949	3.315	4.651	2.855	711	11.511	9.158	2.409	726	753	220	523	2.491	16.850	60.907

Fonte: Elaboración propia con datos de mobilidade a partir do posicionamento de teléfonos móbiles (INE - 2019)





Táboa 33: Desprazamentos diarios de mobilidade interurbana con Orixe\Destino nas “áreas de mobilidade” de Vigo

MATRIZ DE VIAXES O/D	Baiona e Oia	Barro e Pontevedra (distrito 06)	Cangas	Gondomar	Moaña	Mos	Nigrán	Ponteareas	Pontevedra (excp. Distr.06 e 07)	O Porriño	Redondela	Salceda de Caselas	Salvaterra de Miño	Soutomaior e Pontevedra (distrito 07)	Tomíño	Tui
Baiona e Oia				687			667			173					246	
Barro e Pontevedra (distrito 06)									668							
Cangas					554					136	120					
Gondomar	222						1.390			177						
Moaña			661							149	481					
Mos										1.791	244					101
Nigrán	756			646		106				192						
Ponteareas						251				843			412			
Pontevedra (excp. Distr.06 e 07)		168							10.736							
O Porriño				100		1.108		125								698
Redondela			110		458	512				375				220		
Salceda de Caselas						131		140		644			341			505
Salvaterra de Miño								446		382		300				221
Soutomaior e Pontevedra (distrito 07)									107		190					
Tomíño				128						270						966
Tui						149				689		426			277	
Vigo (SCD Distrito 4-zona Balaídos)						113				213						
Vigo (SCD Distrito 4-zona Coia)			120		190	199	125			355						
Vigo (SCD Distrito 5-zona Freixeiro-Castrelos)					104	103				182						
Vigo (SCD Distrito 6-zona Teis)			102		512	146				220	467					
Vigo (SCD Distrito 7-zona Calvario)					203	221				343	175					
Vigo (SCD Distrito 7-zona Lavadores)					169	600				363	153					
Vigo (SCD Distrito 8-zona Beade Bembrive)				277	113	313	108			305						
Vigo (SCD Distrito 9-zona Oia Coruxo)			380	111	191	185	565			326	111					
Vigo (SCD Vigo centro 1)			113		235	133				204	146					
Vigo (SCD Vigo centro 2)					195	221				383	168					
Vigo (SCD Vigo centro 3)			153		391	160				327	154					
Vigo (SCD Vigo centro-zona Balaídos)										116						
TOTAL DESTINO	978	168	1.639	1.949	3.315	4.651	2.855	711	11.511	9.158	2.409	726	753	220	523	2.491





MATRIZ DE VIAXES O/D	Vigo (SCD Distrito 4-zona Balaídos)	Vigo (SCD Distrito 4-zona Coia)	Vigo (SCD Distrito 5-zona Freixeiro-Castrelos)	Vigo (SCD Distrito 6-zona Teis)	Vigo (SCD Distrito 7-zona Calvario)	Vigo (SCD Distrito 7-zona Lavadores)	Vigo (SCD Distrito 8-zona Beade Bembrive)	Vigo (SCD Distrito 9-zona Oia Coruxo)	Vigo (SCD Vigo centro 1)	Vigo (SCD Vigo centro 2)	Vigo (SCD Vigo centro 3)	Vigo (SCD Vigo centro-zona Balaídos)	TOTAL ORIXE
Baiona e Oia						122	287	132	271	141	165		2.891
Barro e Pontevedra (distrito 06)													668
Cangas		253		124		241	348	436	499	226	225		3.162
Gondomar		125				139	445	122	186	124	142		3.072
Moaña		203		280	110	246	304	106	502	152	244		3.438
Mos						409	444		140	109			3.238
Nigrán		213	106			188	477	298	445	264	228		3.919
Ponteareas						219	357		153	116			2.351
Pontevedra (excp. Distr.06 e 07)						179	222		272				11.577
O Porriño						237	379		171	106			2.924
Redondela		201		325	197	875	574	131	474	255	207		4.914
Salceda de Caselas						110	185						2.056
Salvaterra de Miño							140						1.489
Soutomaior e Pontevedra (distrito 07)													297
Tomiño							196						1.560
Tui						140	208						1.889
Vigo (SCD Distrito 4-zona Balaídos)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	326
Vigo (SCD Distrito 4-zona Coia)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	989
Vigo (SCD Distrito 5-zona Freixeiro-Castrelos)	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	389
Vigo (SCD Distrito 6-zona Teis)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.447
Vigo (SCD Distrito 7-zona Calvario)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	942
Vigo (SCD Distrito 7-zona Lavadores)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.285
Vigo (SCD Distrito 8-zona Beade Bembrive)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.116
Vigo (SCD Distrito 9-zona Oia Coruxo)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.869
Vigo (SCD Vigo centro 1)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	831
Vigo (SCD Vigo centro 2)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	967
Vigo (SCD Vigo centro 3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.185
Vigo (SCD Vigo centro-zona Balaídos)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	116
TOTAL DESTINO	0	995	106	729	307	3.105	4.566	1.225	3.113	1.493	1.211	0	60.907

Fonte: Elaboración propia con datos de mobilidade a partir do posicionamento de teléfonos móbiles (INE - 2019) (*SCD: Sub-City-Districts)



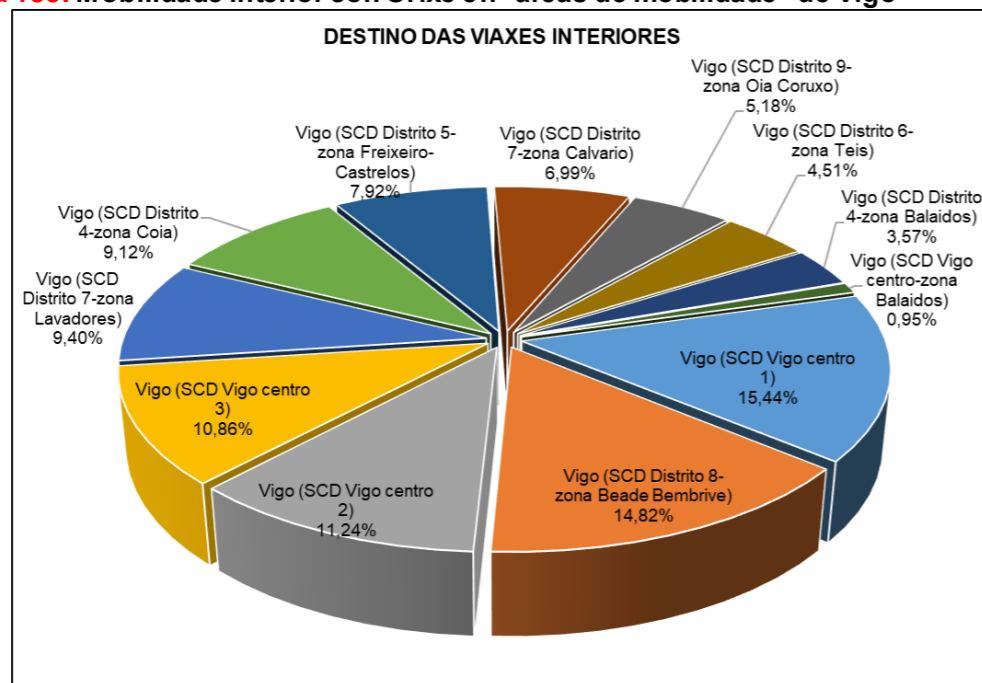
Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 147 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

2.4.2.2. Mobilidade interna

Centrándose agora exclusivamente na **mobilidade interior do Concello de Vigo** e segundo os datos de mobilidade do estudo do posicionamento de teléfonos móbiles do INE (2019), obtéñense as zonas de Orixe e Destino dentro do municipio que xeran e atraen desprazamentos. Estas zonas corresponden coas “áreas de mobilidade” pertencentes a zonificación feita polo INE.

Como se observa nos seguintes gráficos e na táboa de Orixe\Destinos da páxina seguinte, o principal destino dentro do Concello de Vigo é a “área de mobilidade” *Vigo (Vigo Centro 1)* cun 15,44% das viaxes internas, seguido de cerca por *Vigo (Distrito 8 – Zona de Beade e Bembrive)* (14,82%) e por *Vigo (Vigo Centro 2)* (11,24%).

Figura 135: Mobilidade interior con Orixe en “áreas de mobilidade” de Vigo

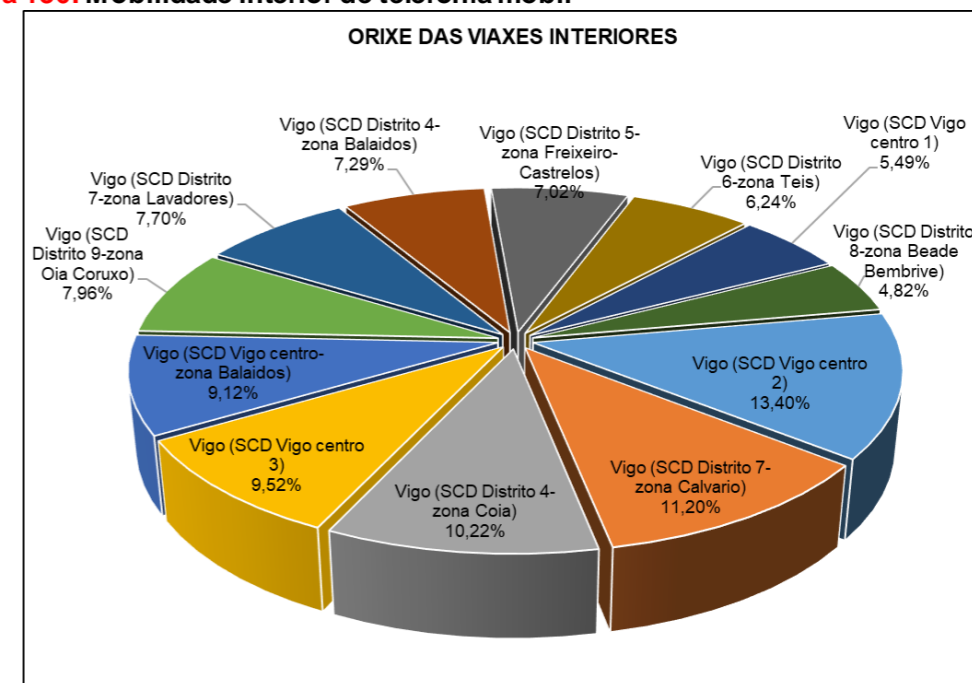


Fonte: Elaboración propia con datos de mobilidade a partir do posicionamento de teléfonos móbiles (INE - 2019) (*SCD: Sub-City-Districts)

En canto ás orixes dentro do propio Concello de Vigo, segundo os datos mencionados analizados e a zonificación empregada, a principal “área de mobilidade” orixe dos desprazamentos interiores é *Vigo (Vigo Centro 2)* cun 13,40% das viaxes totais interiores, seguido por *Vigo (Distrito 7 – Zona Calvario)* (11,20%) e por *Vigo (Distrito 4 – Zona Coia)* (10,22%).

As “áreas de mobilidade” catalogadas como *Vigo Centro 1* e *Vigo Centro 2* coinciden cos distritos 1 e 2 de Vigo e as que se refiren a *Vigo Centro 3*, xunto con *Vigo Centro – Zona de Balaidos*, corresponden co distrito 3 da cidade.

Figura 136: Mobilidade interior de telefonía móbil



Fonte: Elaboración propia con datos de mobilidade a partir do posicionamento de teléfonos móbiles (INE - 2019) (*SCD: Sub-City-Districts)

Do mesmo xeito que no caso da mobilidade externa, neste caso tampouco se dispoñen dos datos de modo de transporte para os desprazamentos analizados do estudo de mobilidade de telefonía móbil, polo que se tomará como referencia o documento PMUS do ano 2014 no seu apartado de reparto modal no escenario obxectivo (2022) do mesmo, xunto con outros datos de mobilidade proporcionado polo Concello de Vigo de uso do transporte público, carrís bici e aforos de vías municipais.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 148 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

O escenario obxectivo (ano 2022) considerado polo mencionado plan do 2014 é unha situación estimada na que se considera o cumprimento e a execución de todas as actuacións contidas no mesmo, que implicarían un descenso do peso porcentual nas **viaxes internas** en vehículo privado do 3,8%, un aumento das viaxes interurbanas en transporte público do 2,9% e un aumento do uso de modos non motorizados nas viaxes interurbanas do 1,0%, respecto aos valores presentados neste documento para o ano 2014.

Supoñendo que estas estimacións se compren para o ano 2022 e que a variación do reparto modal se produce de forma lineal, pódese interpolar os valores do reparto modal das viaxes interurbanas para a situación actual (ano 2019) partindo do reparto modal obtido no apartado anterior para a situación de partida (2014), quedando o reparto modal das viaxes interurbanas segundo se mostra na seguinte táboa.

Táboa 34: Reparto modal das viaxes interiores interpolado para o ano 2019

MODO DE TTE.	2014	2019	2022
Vehículo privado	45,9%	43,5%	42,0%
Transporte público	21,7%	23,5%	24,6%
Pé /Bici	32,4%	33,0%	33,4%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Elaboración propia a partir do PMUS 14

O reparto modal na situación actual (2019), considerando unha variación lineal dos repartos modais que presenta o PMUS do ano 2014 entre este ano e o ano obxectivo 2022, sería un 43,5% correspondente ao transporte privado, seguido do transporte público cun 23,5% e dos modos non motorizados cun 33,0%.

Debido a imposibilidade de realizar os correspondentes estudos de reparto modal por mor da pandemia da COVID-19 resulta difícil comprobar a veracidade destes valores. Emporiso, segundo dos datos actuais proporcionados polo Concello de Vigo de uso do transporte público en Vigo, aos informes de uso dos carrís bici e aos aforos das vías municipais, todo indica que se están a cumprir as estimacións consideradas no PMUS do ano 2014.

Os datos de uso do transporte público reflicten un aumento do das viaxes totais dos mesmos, como se comprobará en apartados posteriores; os datos de uso dos carrís bici mostran tamén un aumento no uso da bicicleta como modo de transporte grazas a apertura de novos itinerarios ciclistas; e os aforos analizados do viario público reflicten un descenso no fluxo de vehículos que a diario circulan por Vigo, como se comprobará tamén máis adiante.

Todo isto fai indicar que se está seguindo a tendencia marcada polo PMUS do ano 2014 de redución das viaxes en vehículo privado e aumento do peso de modos de transporte máis sostibles.

Neste caso, tampouco se dispoñen de ningún tipo de datos actualizados de motivos das viaxes no momento de redacción deste documento.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 149 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



Táboa 35: Desprazamentos diarios de mobilidade interna con Orixe\Destino nas “áreas de mobilidade” de Vigo

MATRIZ DE VIAXES O/D	Vigo (SCD Distrito 4-zona Balaidos)	Vigo (SCD Distrito 4-zona Coia)	Vigo (SCD Distrito 5-zona Freixeiro-Castrelos)	Vigo (SCD Distrito 6-zona Teis)	Vigo (SCD Distrito 7-zona Calvario)	Vigo (SCD Distrito 7-zona Lavadores)	Vigo (SCD Distrito 8-zona Beade Bembrive)	Vigo (SCD Distrito 9-zona Oia Coruxo)	Vigo (SCD Vigo centro 1)	Vigo (SCD Vigo centro 2)	Vigo (SCD Vigo centro 3)	Vigo (SCD Vigo centro-zona Balaidos)	TOTAL ORIXE
Vigo (SCD Distrito 4-zona Balaidos)		1.199	1.063	105		298	1.108	395	332	196	300		4.996
Vigo (SCD Distrito 4-zona Coia)	1.035		341	223	120	493	1.216	1.135	806	426	1.207		7.002
Vigo (SCD Distrito 5-zona Freixeiro-Castrelos)	432	519			144	474	891	191	307	834	824	195	4.811
Vigo (SCD Distrito 6-zona Teis)		265	127		540	548	549	172	1.290	522	258		4.271
Vigo (SCD Distrito 7-zona Calvario)		296	331	1.196		1.876	845	230	1.012	1.592	296		7.674
Vigo (SCD Distrito 7-zona Lavadores)	138	254	346	242	1.684		1.050	252	530	468	311		5.275
Vigo (SCD Distrito 8-zona Beade Bembrive)	323	327	538	144	201	542		344	327	251	302		3.299
Vigo (SCD Distrito 9-zona Oia Coruxo)	337	1.114	276	143	153	467	1.350		763	386	462		5.451
Vigo (SCD Vigo centro 1)		188	134	456	181	317	544	189		1.431	323		3.763
Vigo (SCD Vigo centro 2)		335	363	401	1.604	784	993	243	3.640		683	134	9.180
Vigo (SCD Vigo centro 3)	182	1.098	789	179	157	435	1.116	257	1.224	760		322	6.519
Vigo (SCD Vigo centro-zona Balaidos)		650	1.119			204	486	137	345	832	2.475		6.248
TOTAL DESTINO	2.447	6.245	5.427	3.089	4.784	6.438	10.148	3.545	10.576	7.698	7.441	651	68.489

Fonte: Elaboración propia con datos de mobilidade a partir do posicionamento de teléfonos móbiles (INE - 2019) (*SCD: Sub-City-Districts)



2.4.2.3. Caracterización da mobilidade por modo de transporte

No momento de redacción deste documento no se dispoñen de datos actualizados de mobilidade desagregada por xénero, número de viaxes por modo de transporte e tipo de viaxe, por motivo da viaxe ou os tempos de desprazamento; así a todo, pódense extraer varias conclusións cos datos dispoñibles.

Como reflicten os datos analizados do estudo piloto sobre mobilidade a partir do posicionamento de teléfonos móbiles realizado no ano 2019, os principais destinos das viaxes interiores do municipio corresponden ao Centro de Vigo e ao Distrito 8. Neste último sitúase o Polígono Industrial de Balaídos, que ocupa gran parte a multinacional PSA Peugeot – Citroën, o Parque Tecnolóxico Loxístico de Vigo, a Zona Industrial de Beade e o Campus de Lagoas – Marcosente da Universidade de Vigo. Así mesmo, no Distrito 8 tamén se atopa o Hospital Álvaro Cunqueiro, principal hospital da área sanitaria de Vigo.

Polo tanto, pódese afirmar en vista dos datos dispoñibles, que os motivos principais das viaxes internas de Vigo son o traballo, a educación e a sanidade, motivos pertencentes a mobilidade obrigada.

Dende o punto de vista da demanda, cada un dos modos de transporte que se estudan no presente Plan unha vez analizadas as características xerais dispoñibles no momento de redacción do presente documento da mobilidade no Concello de Vigo, tanto interna como externa, podense extraer o seguinte análise.

Tal e como se viu, a **mobilitade peonil e en bici** (modos de transporte non motorizados) en Vigo atópase nuns valores relativamente baixos (considerando neste caso a mobilidade interna), representando unha porcentaxe do 33,0%. Pola contra en traxectos interurbanos, como é lóxico, é practicamente inexistente, entorno ao 2,2%. Dadas as condicións orográficas da cidade non se pode considerar un valor malo, pero o ideal para un Concello como Vigo sería ter un reparto modal de viaxes a pé e bicicleta de entre o **50-60%**



Emporiso a infraestrutura ciclable que está a implementar o Concello de Vigo repercutirá de forma positiva nas viaxes en bicicleta, e respectivamente, a humanización das rúas da cidade, fará o propio nos desprazamentos a pé, como se puxo de manifesto.

En canto ao **transporte público** viuse que é o terceiro modo de transporte máis utilizado pola poboación de Vigo cun 23,5% das viaxes diarias totais realizadas no interior do municipio e o segundo modo no pertencente ás viaxes externas cun 15,2%. Non obstante, e como se verá no seguinte apartado, o transporte público urbano de Vigo leva unha tendencia crecente dende o ano 2015, que demostra as implicacións das medidas tomadas polo Concello para mellorar e favorecer este modo de transporte en detrimento principalmente do uso do transporte privado



O número de viaxeiros en **vehículo privado**, pese a ser moi superior ao resto de modos de transporte, representando un 49,07% dos desprazamentos totais da poboación de Vigo segundo a os datos dispoñibles analizados, atópase próximo á media das zonas analizadas polo Observatorio da Mobilidade Metropolitana no seu informe anual do ano 2018, que arrojan un valor medio de viaxes en vehículo privado do 46,5%.

Non obstante, tal e como se verá tamén no seguinte apartado, o fluxo de vehículos en moitas das rúas do núcleo urbano, sobre todo nas que se levaron a cabo actuacións de humanizacións ou de reforma do espazo público favorecendo o espazo dedicado ao peón ou a modos de transporte máis sostibles, reduciron a súa intensidade de vehículos con respecto ao ano 2014.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 151 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

2.5. ANÁLISE DO TRANSPORTE E A CIRCULACIÓN

2.5.1. TRANSPORTE PÚBLICO

As características particulares do transporte público convérteno nun medio vertebrador da mobilidade, sinónimo de igualdade de oportunidades. Un sistema de transporte público eficiente apoia as medidas de mellora do espazo público, cambiando o reparto modal en detrimento do uso do coche. Algunhas das externalidades que se conseguen reducir son as emisións contaminantes procedentes do transporte e a inseguridade viaria.



En xeral, nas urbes españolas o espazo público urbano foi deseñado nos últimos decenios do século pasado para o uso exclusivo do coche particular, perdéndose devandito espazo para os seus habitantes.

Coa entrada do novo milenio esta tendencia comezou a reverter e actualmente as propostas de actuacións no espazo urbano estanse a centrar na cidadanía e na mobilidade sostible e segura. Grazas ao transporte público pódense alcanzar melloras en múltiples fronteas de forma simultánea. A modo de exemplo, un autobús que transporta 30 persoas representa até 30 coches menos no viario, coa consecuente liberación de espazo, redución de rúidos, redución de emisións de gases contaminantes e de efecto invernadoiro, etc. Tamén mellora a saúde pública grazas a que o usuario ou usuaria do transporte público ten que realizar un traxecto a pé superior ao do usuario ou usuaria do coche. Isto unido a unha maior calidade do aire representa melloras na calidade de vida ademais de aforros económicos en gastos médicos substanciais para a sociedade no seu conxunto.

Por outra banda, o transporte público favorece o aumento da actividade económica grazas á mellora da accesibilidade ao traballo por parte da poboación (maiores oportunidades laborais para máis persoas), así como en maiores facilidades para chegar aos servizos. Tamén as empresas benefíciense dun maior mercado laboral e dun maior mercado de clientes potenciais aos que ofrecer dunha maneira sinxela e fiable os servizos ofertados. Enlazando co punto anterior, unha maior calidade de vida urbana propicia tamén o aumento da produción e as vendas.

Ademais, o transporte público ten un **efecto integrador na sociedade** mellorando as condicións de vida de determinados colectivos, ao proporcionar un medio de transporte aos colectivos que non poden dispor dun vehículo propio. O non dispor dun coche en propiedade limita en gran medida as posibilidades de desprazarse e por tanto restrinxe as opcións de acceso ao traballo e aos servizos. Non hai que esquecer

aquí que o non dispor dun vehículo propio débese a moitas causas, ademais das económicas, como é a elevada idade ou os problemas físicos.

2.5.1.1. Transporte urbano

Vigo conta con servizo de **transporte público de autobuses urbanos**, e está a cargo da empresa Vitrassa (Viguesa de Transportes, S.A.) dende o ano 1968. Dispón dunha frota de 127 vehículos informatizados que cobren as 40 liñas que operan, incluídas as nocturnas e especiais, polo que é a rede de autobuses urbanos con máis liñas do noroeste español, prestando servizo aos municipios de Vigo e Redondela (deste último á parroquia de Chapela).



Nestes anos de servizo, a empresa foi mellorando paulatinamente o servizo segundo as novas necesidades de mobilidade, implantando avances tecnolóxicos como o Sistema de Axuda á Explotación (SAE) vía satélite, e todos os telemáticos de asistencia ao viaxeiro. Isto derivou nun servizo estable, de calidade e consolidado na actualidade.

O Plan de Mobilidade Urbana Sostible do ano 2014 suscita a necesidade de reestruturación dalgunhas liñas circulares, sobre todo as exteriores de baixa frecuencia e con baixos rexistros de ocupación, para adaptalas á realidade e facelas máis directas, con mellores tempos de percorrido, unificando liñas redundantes e reaxustando outras para incrementar a complementariedade con todas as actuacións previstas comentadas anteriormente en prol da mobilidade sostible.



A empresa de transporte de autobuses urbanos oferta 2 liñas lanzadeiras á Universidade de Vigo durante o curso lectivo (U1: Fragoso – Universidade, e U2: P. España – Universidade), xunto con dúas liñas máis con parada nesta institución durante todo o ano (L8: Fragoso – Universidade, e L15C: Samil – Universidade).

Non obstante, os estudantes que non viven na cidade olívica non o teñen fácil para chegar ao campus de Vigo en transporte público, polo que o teñen que facer en vehículos privado ou buscar conexións de transporte interurbano coas liñas de VITRASA á Universidade.



En xeral existe unha cobertura de transporte público urbano moi boa dentro do territorio do municipio de Vigo, sobre todo nas áreas máis densamente poboadas, solapándose algunhas liñas nas zonas do centro da cidade de Vigo, como Av. García Barbón, e nos seus principais accesos, como a N-552.

Ademais, existen varias liñas que acceden aos núcleos máis rurais cunha frecuencia que na maioría dos casos se considera aceptable para a demanda asociada.

A continuación, móstranse as liñas de autobús urbano que transcorren polo municipio de Vigo e a situación da estación de Autobuses da cidade, situada na Av. de Madrid, preto da Praza de España, que proximamente se reubicará na nova estación intermodal de Urzaiz.

Figura 137: Liñas de transporte urbano en autobús do Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia a partir dos datos do portal de datos do Concello de Vigo

Ademais, relaciónanse na seguinte táboa as diferentes liñas de autobús urbano, indicando a cobertura e percorrido que fan.

Táboa 36: Liñas de autobús urbano no Concello de Vigo

CÓDIGO	PERCORRIDO
C1	CIRCULAR CENTRO Desde Praza América a Policarpo Sanz.
C2	CIRCULAR 2 Desde Estación FF.CC. Guixar a Pizarro (Hospital Xeral).
C3	BOUZAS / COIA – ENCARNACIÓN (por PRAZA EUGENIO FADRIQUE) Desde Bouzas (Igrexa) a Encarnación. Desde Coia (Porriño) a Encarnación.
C3	BOUZAS / COIA – ENCARNACIÓN (por PRAZA ESPAÑA) Desde Coia (rúa Porriño) a Encarnación. Desde Bouzas (Igrexa) a Encarnación.
L4A	ARAGÓN – COIA Desde Aragón a rúa Porriño (Coia).
L4C	ESTACIÓN AUTOBUSES – COIA Desde Gregorio Espino, 79 (Estación de Autobuses) a Coia.
L5A	TEIXUGUEIRAS – BOS AIRES (por URZÁIZ) Desde Navia (Pedra Xeixa) a Bos Aires.
L5B	TEIXUGUEIRAS – BOS AIRES (por GARCÍA BARBÓN) Desde Navia (Teixugueiras, 29) a Bos Aires.
L6	BEADE – PRAZA ESPAÑA Desde Hospital Álvaro Cunqueiro (solo días laborables) por Beade a Praza España.
L7	PRAZA ESPAÑA – GARRIDA / ZAMÁNS / SOBREIRA Desde Praza España a Garrida. Desde Praza España a Zamáns. Desde Praza España a San Cosme.
L8	AREAL – PORTO / UNIVERSIDADE Desde Estación FF.CC. Guixar por Porto á Universidade.
L9A	PRAZA EUGENIO FADRIQUE – PEINADOR (AEROPORTO) Desde Praza Eugenio Fadrique a Aeroporto de Peinador.
L9B	COLÓN – RABADEIRA Desde Urzáiz (Príncipe) a Avenida do Aeroporto (Rinxela).
L10	TEIS – CANIDO – SAIÁNS Desde Saiáns por Estrada Canido a Cemiterio de Teis. A volta realízase por Praza América.
L11	SAN MIGUEL – CABRAL / GRILEIRA Desde San Miguel por Molares a Grileira. Desde San Miguel por Avenida da Ponte a Grileira.
L12A	SAIÁNS – MUIÑOS – H. MEIXOEIRO Desde Saiáns por Muíños a Hospital Meixoeiro. Desde Muíños a Hospital Meixoeiro.
L12B	HOSPITAL ÁLVARO CUNQUEIRO – H. MEIXOEIRO Desde Hospital Álvaro Cunqueiro a Hospital Meixoeiro.
L13	TEIXUGUEIRAS – H. MEIXOEIRO Desde Teixugueiras, 29 a Hospital Meixoeiro.
L14	CHANS – GRAN VÍA Desde Chansa Gran Vía.
L15A	CABRAL – SAMIL Desde Cabral a Samil.
L15B	XESTOSO – SAMIL / NAVIA Desde Xestoso a Samil. Desde Camiño Pouso a Samil. Desde Xestoso a Limpiño (Navia).
L15C	UNIVERSIDADE – SAMIL / NAVIA Desde Universidade a Samil. Desde Universidade a Limpiño (Navia).
L16	COIA – ESTACIÓN FF.CC. (GUIXAR) Desde cruce rúa Porriño con rúa Nigrán por rúa Zamora a Estación FF.CC. Guixar, volta por Hispanidade.
L17	MATAMÁ (BALSA) – A GUÍA / RÍOS Desde Manuel Cominges por Matamá (Balsa) a A Guía. Desde Matamá (Balsa) a Ríos.
L18	AREAL / COLÓN – SÁRDOMA / POULEIRA Desde Areal a Sárdoma (Ambulatorio). Desde Areal a Miraflares. Desde Areal a Pouleira.





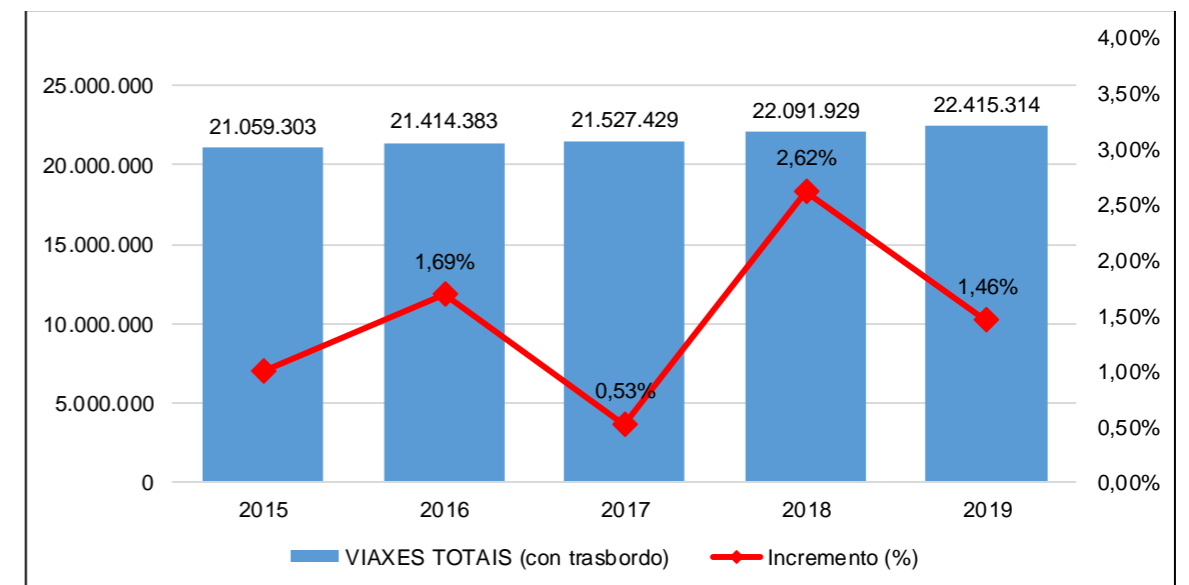
CÓDIGO	PERCORRIDO
	Desde Urzáiz (Príncipe) a Pouleira. Desde Urzáiz (Príncipe) a Hospital Álvaro Cunqueiro. Desde Gran Vía, 46 a Pouleira. Desde Gran Vía, 46 a Hospital Álvaro Cunqueiro.
L19	P. ESPAÑA – AUDITORIO Desde Praza de España a auditorio "Mar de Vigo".
L20	P. AMÉRICA – SANTA MARTA Desde Praza América a Santa Marta.
L23	MARTÍN ECHEGARAY – GREGORIO ESPINO (ESTACIÓN AUTOBUSES) Desde Martín Echegaray a Gregorio Espino, 79 (Estación Autobuses).
L24	POULO – ESTACIÓN FF.CC. (GUIXAR) Desde Vista do Mar a Estación de FF.CC. Guixar.
L25	PRAZA ESPAÑA – SABAXÁNS / CAEIRO Desde Praza España a Avenida Santa Mariña.
L27	BEADE (CENTRO CULTURAL) – RABADEIRA Desde Beade (Centro Cultural) a Rabadeira.
L28	VIGOZOO – BOUZAS Desde VigoZoo a Bouzas.
L29	FRAGOSELO / SAN ANDRÉS – PRAZA DE ESPAÑA Desde Fragozelo a Praza España. Desde San Andrés (Igrexa) a Praza España.
L31	SAN LORENZO – HOSPITAL MEIXOEIRO Desde San Lourenzo a Hospital Meixoeiro. Desde San Lourenzo a Gregorio Espino, 42.
SR	SERVICIO ROTEAS- PRAZA AMÉRICA Desde Roteas a Praza América.
N1/N2	SAMIL / TEIXUGUEIRAS – BOS AIRES N1 Circular: desde Samil por Bos Aires a Avenida Europa. N2 Circular: desde Teixugueiras por Bos Aires a Teixugueiras.
U1	LANZADERA PRAZA AMÉRICA – UNIVERSIDADE Desde Gran Vía, 142 a Universidade. Só días lectivos.
U2	LANZADERA PRAZA DE ESPAÑA – UNIVERSIDADE Desde Gran Vía, 151 a Universidade. Só días lectivos.
H	NAVIA – BOUZAS – HOSPITAL ÁLVARO CUNQUEIRO Desde Teixugueiras, 29 a Hospital Álvaro Cunqueiro.
H1	GARCÍA BARBÓN – HOSPITAL ÁLVARO CUNQUEIRO Desde García Barbón, 7 (Escola de Artes e Oficios) por Porta do Sol a Hospital Álvaro Cunqueiro.
H2	GREGORIO ESPINO (EST. AUTOBUSES) – HOSP. ÁLVARO CUNQUEIRO Desde Gregorio Espino, 79 (Estación de Autobuses) a Hospital Álvaro Cunqueiro.
H3	GARCÍA BARBÓN – HOSPITAL ÁLVARO CUNQUEIRO Desde García Barbón, 106 por Estrada Vella de Madrid a Hospital Álvaro Cunqueiro.
PSA	PSA PEUGEOT-CITROËN Desde G. Barbón a Citroën. Desde G. Espino a Citroën. Desde G. Barbón a Citroën por Castelao e Navia.
PTL	PARQUE TECNOLÓXICO E LOXÍSTICO DE VIGO Desde P. América a PTL.
L36	FÚTBOL Desde Balaídos a Trav. de Vigo por Caños. Desde Balaídos a M. Garrido. Desde Balaídos a Trav. de Vigo por Gran Vía.
PMR	SERVIZO ESPECIAL PARA PERSOAS CON MOBILIDADE REDUCIDA (PMR) Todas as paradas previa solicitude telefónica.
TUR	AUTOBÚS TURÍSTICO Coincidente coas datas de cruceiros na cidade.
NADALBUS	AUTOBÚS ESPECIAL NADAL Varias rutas: Centro; Travesas – Balídos; Calvario; Teis – Calvario; Travesas – Bouzas.

Fonte: VITRASA

No 2019 existen un total de 40 liñas, como xa se mencionou, incrementándose dende as 36 que había no 2015.

Segundo datos do servizo de autobuses de VITRASA no ano 2019 incrementouse un 1,46% o número de usuarios e usuarias, respecto do ano anterior, supoñendo, o cuarto ano consecutivo de aumento de viaxeiros. A media de viaxeiros de VITRASA sitúase en torno aos 80.000 usuarios e usuarias diarios, sendo a liña Circular Centro (C1) a máis utilizada da rede, cunha media de 5.500 usuarios e usuarias diarios. Nese mesmo exercicio, os autobuses de toda a rede percorreron entre 23.000 e 24.000 km, realizando aproximadamente un 7 millóns de viaxes.

Figura 138: Viaxes totais (con transbordos) anuais de Transporte Público de Vigo



Fonte: Elaboración propia a partir do informe de uso do transporte público (2015 – 2019). Concello de Vigo

O especial aumento producido no ano 2018 garda estreita relación coa implantación da tarxeta PASS VIGO, o servizo de paradas antiacoso a demanda das mulleres e o autobús ao aeroporto, todas elas, medidas adoptadas nese ano para mellorar a calidade do servizo de transporte público urbano xunto coa mobilidade e a seguraza.



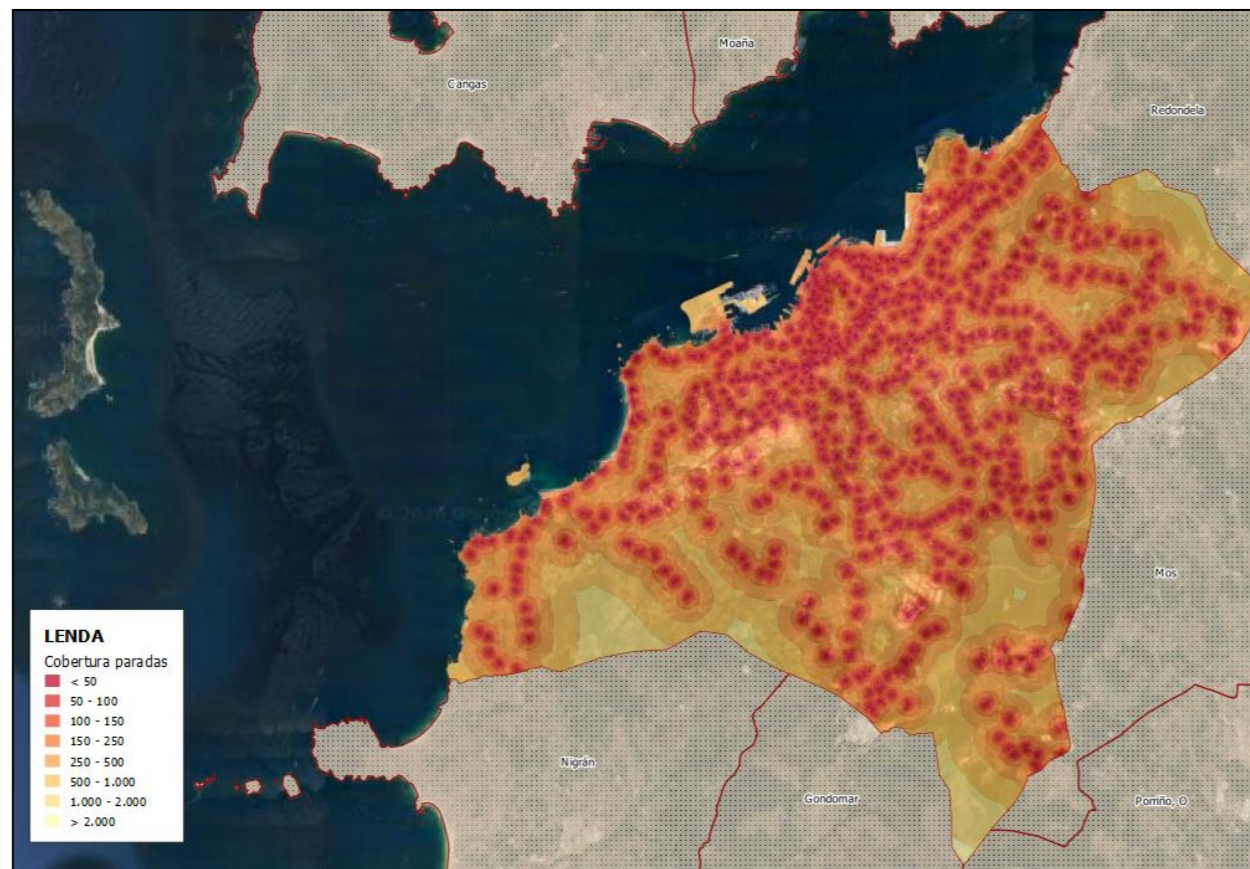
Segundo os datos, a oferta de liñas de autobús urbano de Vigo posúe ao redor de 1.200 paradas en total. A partir da situación destas paradas no municipio, analizouse a cobertura das mesmas no conxunto do territorio, resultando que existe unha boa dispersión e reparto das paradas por todo o municipio, sobre



todo nas zonas máis densamente poboadas, como o Centro de Vigo, Castrelos ou Lavadores, as cales representan máis do 78% da poboación total do Concello de Vigo.

Nas zonas máis rurais do municipio a cobertura das paradas é aceptable, estando a maioría de núcleos a menos de 500 m dunha parada. Estas paradas, situadas en zonas afastadas do centro urbano de Vigo teñen un gran potencial, xa que se os horarios e as frecuencias do servizo de transporte público son os axeitados poden evitar moitos desprazamentos en vehículos privado que acaban no centro de Vigo, conxestionando o tráfico, contaminando e diminuíndo a calidade de vida dos habitantes da cidade olívica. Conseguir que os usuarios e usuarias do transporte privado fagan o cambio modal cara o transporte público é un dos obxectivos para lograr unha mobilidade máis sostible no Concello e na área metropolitana de Vigo.

Figura 139: Cobertura das paradas de autobús urbano do Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

Respecto á **accesibilidade ao transporte público** de persoas con mobilidade reducida, existe un



servizo para atender ás persoas cun grao de minusvalía igual ou superior a un 33%. Mediante a chamada anticipada, poden indicar o punto de recollida dos usuarios e usuarias, dentro da rede de paradas establecidas (servizo á demanda). Ademais, toda a flota de autobuses conta con sistema de plataforma baixa, para facilitar o acceso aos mesmos das persoas maiores ou con problemas de mobilidade.

No que concirne ao **servicio público de taxi**, no municipio operan aproximadamente 549 taxis, polo que se dispoñen de **1,67 licenzas de taxi por cada 900 habitantes**,

valor adecuado ao establecido para municipios de tamaño similar, como nos indica a Lei 4/2013, de 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia, que establece que, como regra xeral, nos Concellos cunha poboación superior a 150.000 habitantes deberá existir 1 licenza de taxi por cada 900 habitantes. Os vehículos de taxi distínguense por ser de cor branca, por levar a bandeira da cidade sobre o capó e o escudo nas portas dianteiras.



2.5.1.2. Transporte interurbano en autobús

Ademais do transporte intraurbano de Vitrasa, existen diversos **servizos de transporte interurbano** en autobús que unen a cidade con outras poboacións da súa área metropolitana e outros destinos, algunhas



das principais liñas interurbanas das que dispón a estación de autobuses de Vigo, na que operan 8 compañías con rutas nacionais e internacionais, son as seguintes: Barcelona, Baiona, Benavente, Burgos, Cangas do Morrazo, Ferrol, Gondomar,

A Coruña, A Garda, Lérica, Lisboa, Logroño, Lugo, Madrid, Nigrán, O Porto, Ourense, Palencia, Pontevedra, Redondela, San Sebastián, Sanxenxo, Santiago de Compostela, Tordesillas, Valladolid, Vitoria ou Zaragoza.



No que respecta ás viaxes intermunicipais do territorio galego, o servizo público de transporte regular de viaxeiros de uso xeral por estrada oferta varias liñas agrupadas en lotes que posúen parada no municipio, principalmente en paradas importantes da cidade de Vigo ou na Estación de Autobuses.

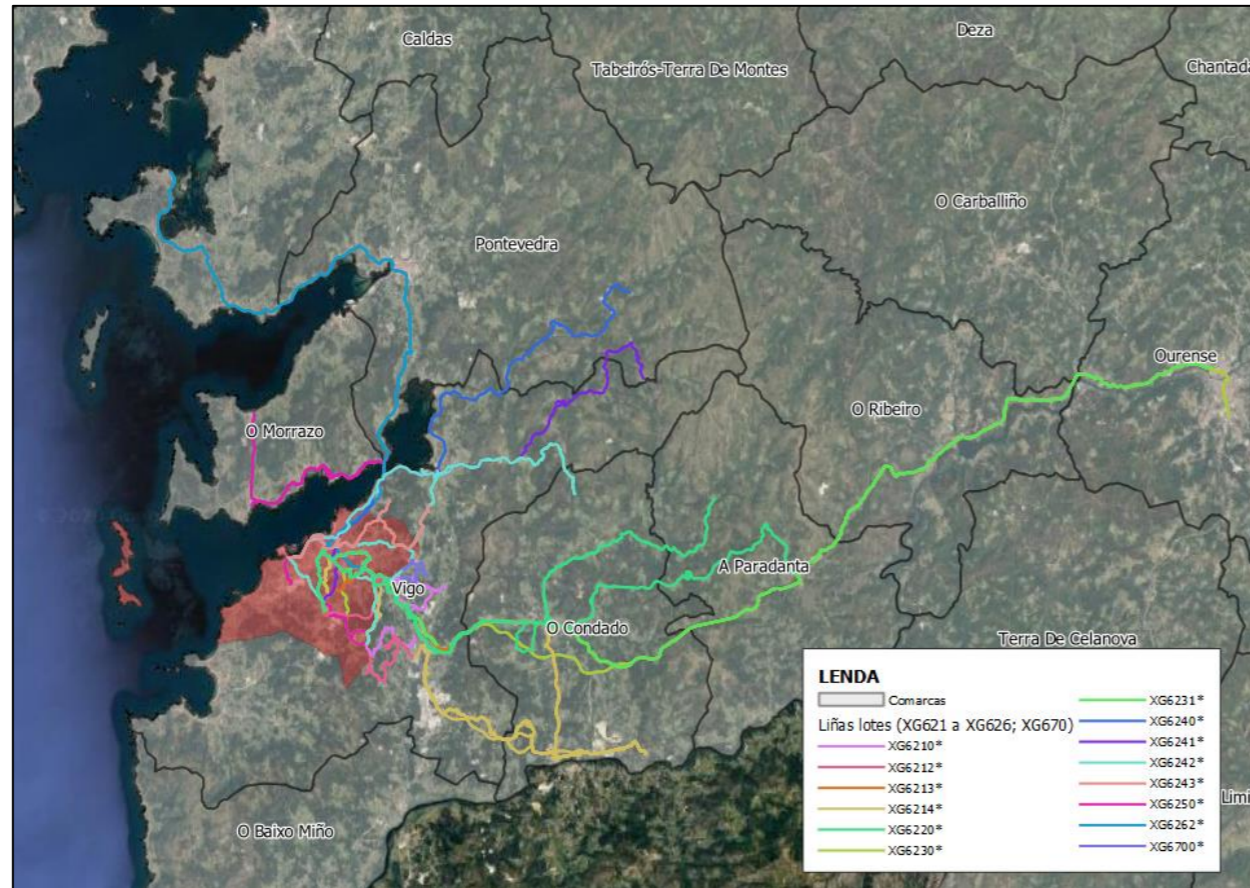


Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 155 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Nas seguintes figuras móstranse as liñas destes lotes con orixe ou destino no municipio de Vigo.

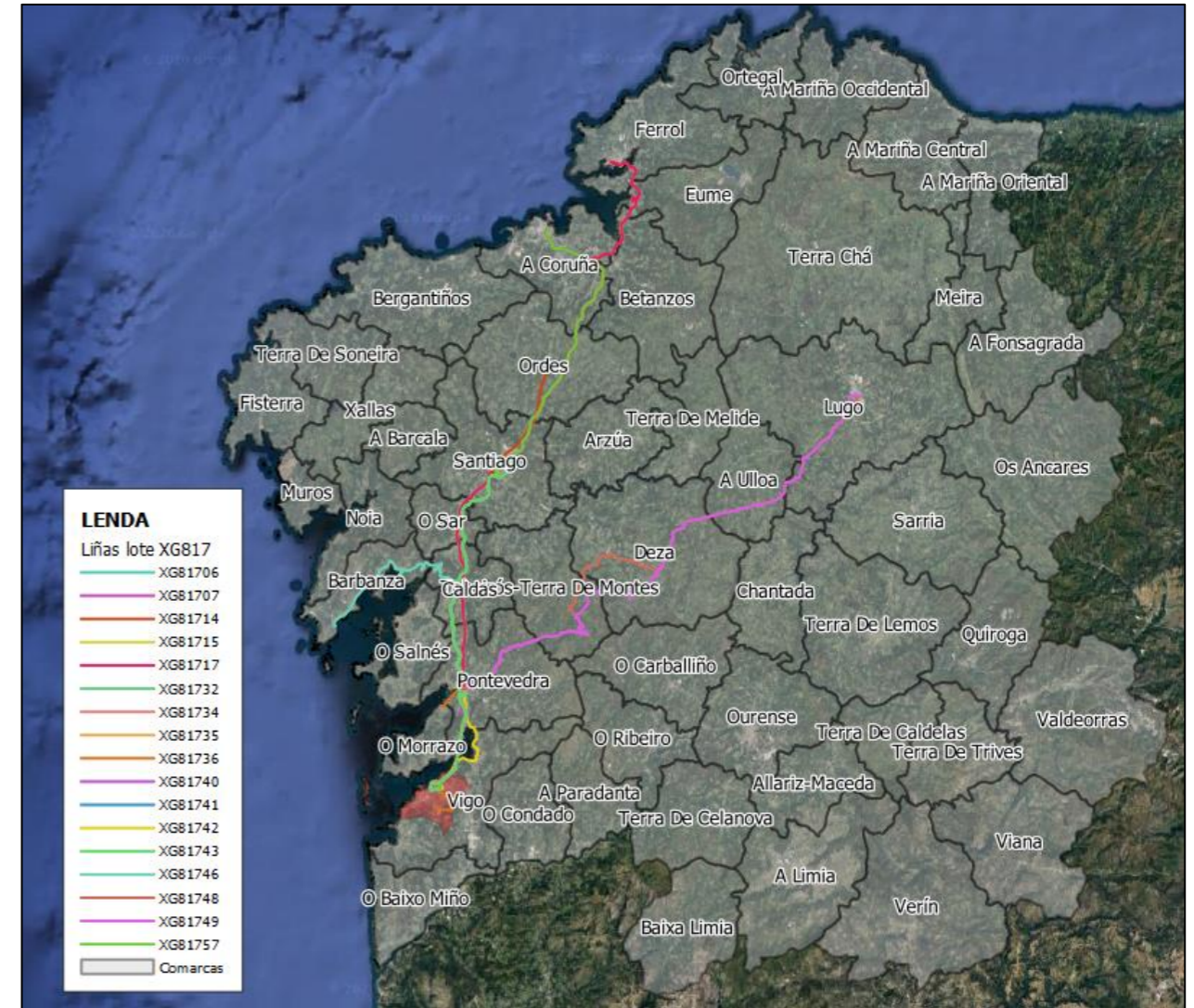
Como se pode apreciar nas mesmas, Vigo atópase ben comunicada cas principais cidades Galegas e tamén cos municipios da súa área de influencia.

Figura 140: Liñas do servizo público de transporte regular de viaxeiros en Galicia. Lotes XG621, XG622, XG623, XG624, XG625, XG626 e XG670.



Fonte: Elaboración propia a partir de datos da Xunta de Galicia

Figura 141: Liñas do servizo público de transporte regular de viaxeiros en Galicia. Lote XG817.



Fonte: Elaboración propia a partir de datos da Xunta de Galicia



Figura 142: Liñas do servizo público de transporte regular de viaxeiros en Galicia. Lotes XG883 e XG888.

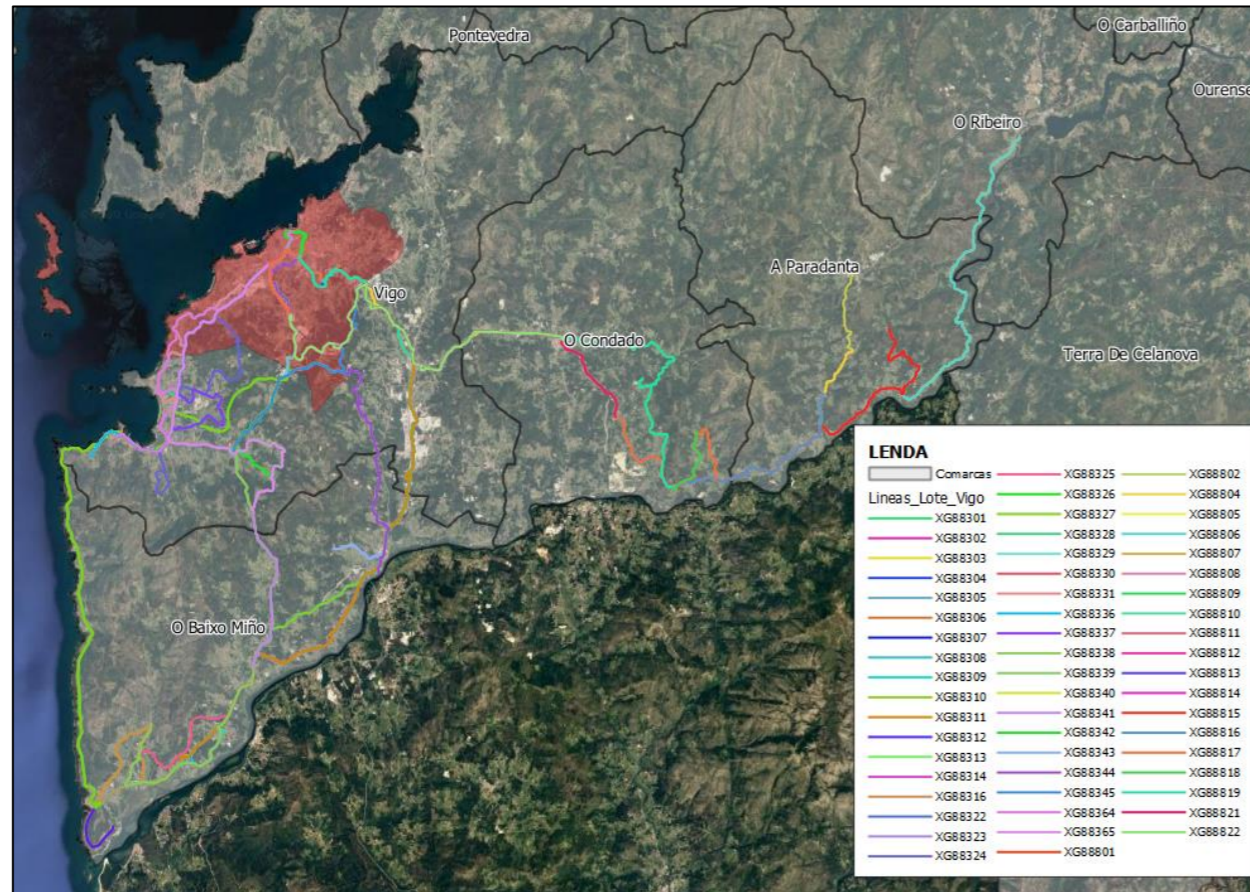
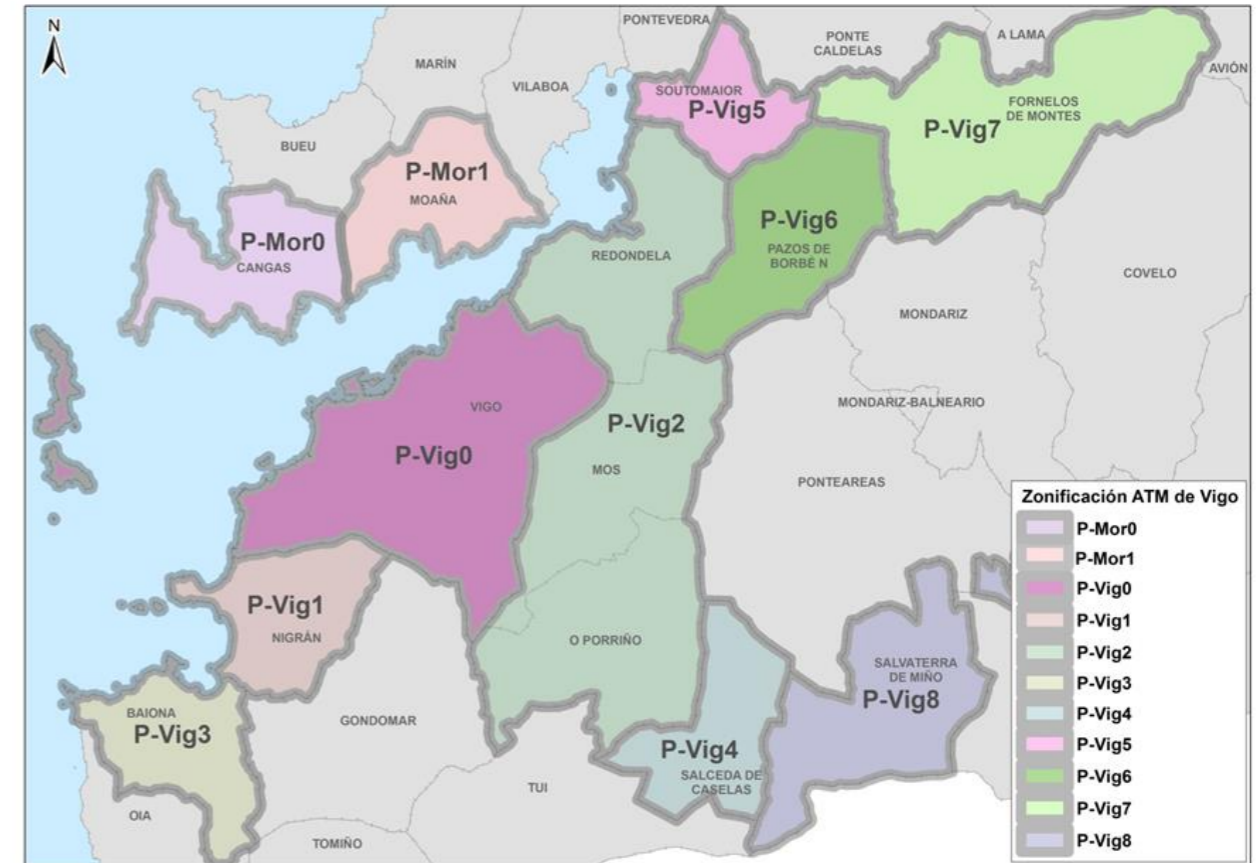


Figura 143: Zonificación do Transporte Metropolitano da área de Vigo



Fonte: Transporte de Galicia metropolitano da Xunta de Galicia

Vigo, como unhas das principais cidades de Galicia, atópase incluída no Plan de Transporte Metropolitano de Galicia.

O Plan de Transporte Metropolitano da Área de Vigo implantouse o 27 de abril de 2015 e integra 13 dos 14 municipios da área metropolitana de Vigo, a saber: Baiona, Cangas, Fornelos de Montes, Moaña, Mos, Nigrán, Pazos de Borbén, O Porriño, Redondela, Salceda de Caselas, Salvaterra do Miño, Soutomaior e Vigo, só faltando nesta lista Gondomar. Nun futuro é posible que este e outro municipios limítrofes ou con estreita relación con Vigo se integren neste área, como Tui, A Guarda, Tomiño ou Pontearreas.

2.5.1.3. Transporte ferroviario

En canto ao **sistema ferroviario**, como xa se mencionou no apartado de análise físico e contexto territorial, Vigo conta con dúas estacións de pasaxeiros na cidade, a estación de Vigo-Guixar e a estación de Vigo –Urzáiz. Esta última ademais, tamén serve como terminal de carga de mercadorías no seu linde co territorio portuario. Ámbalas dúas estacións pertencen á rede de Adif sendo Renfe o principal operador ferroviario de Vigo.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 157 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

A estación de Vigo-Urzaiz dispón de 4 plataformas que dan servizo a 6 vías que permiten operar ata 9 servizos simultáneos. Esta infraestrutura permite conectar Vigo cos servizos de alta velocidade ferroviaria pertencentes ao Eixo Atlántico. O eixo atlántico é un corredor para pasaxeiros e mercancías, con trazado de vía dobre electrificada a 25 kV. Este eixo discorre pola costa atlántica de Galicia e vai dende A Coruña a Vigo. En Santiago de Compostela, enlaza coa LAV Ourense – Santiago, parte de la LAV Olmedo – Zamora – Galicia.



O Eixo Atlántico estendese entre as cidades de A Coruña, Santiago de Compostela, Vilagarcía de Arousa, Pontevedra e Vigo, pasando por catro das sete grandes cidades de Galicia. Está prevista no futuro a súa continuación cara o norte ata Ferrol e cara o sur ata a fronteira de Portugal á altura de Tui, polo a conexión de Vigo con estas urbes por medio deste modo de transporte é excelente.

Na actualidade a estación non conta con servizos de longa distancia cara a península, que saen dende a estación de Vigo-Guixar, pero nun futuro prevese que salgan dende estas instalacións. Ofrece tamén conexións de media distancia con varias frecuencias diarias con destino A Coruña e paradas en Redondela, Pontevedra, Vilagarcía de Arousa, Padrón, Santiago de Compostela e Cerceda-Meirama.

A estación de Vigo-Guixar ofrece servizos diarios de longa distancia que permiten unir Vigo con diversas cidades españolas da península, por exemplo Alacante, Barcelona, Bilbao, Madrid, Valladolid ou Zaragoza, estas liñas son utilizadas tanto por trens Alvia, como Intercity e os nocturnos Trenhotel. As conexións de media distancia desta estación tamén abarcan conexións directas coas demais capitais galegas agás Lugo.



Para a mellora do Eixo Atlántico ao sur de Vigo e conectar Vigo e Oporto, cun servizo directo de alta velocidade, actualmente existe unha solución intermedia designada como tren celta, desde Vigo-Guixar cun tempo total de viaxe de 2 horas e 15 minutos e realizado 2 veces en cada sentido diariamente, con transbordo en Valença do Miño e pasando por Tui. Este servizo ferroviario é prestado polo operador luso Comboios de Portugal.

Como servizo complementario, tamén circula un tren rexional, dúas veces en cada sentido por día, operado por RENFE, entre as estacións de Vigo-Guixar e Valença do Miño, que facilita as conexións

entre as localidades intermedias deste eixo. Efectua paradas nas estacións de Redondela, Porriño, Guillarei e Tui.

A conexión de alta velocidade da rexión urbana de Vigo cos demais nós urbanos da fachada atlántica da Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal é unha oportunidade para reforzar os vínculos entre espazos urbanos, xerar espazos de integración e sinerxías complementarias. Vigo pasaría de estación en fondo de saco a ser estación intermodal pasante con maiores interconexións. O reforzo deste sistema require da concepción das estacións de alta velocidade como grandes intercambiadores modais axeitadamente conectados.



Actualmente estanse a levar a cabo as obras de integración da terminal de autobuses da estación intermodal de Vigo no Centro Vialia, na actual estación de ferrocarril de Vigo-Urzaiz.

Figura 144: Visualización por ordenador da futura estación intermodal de Vigo



Fonte: Faro de Vigo

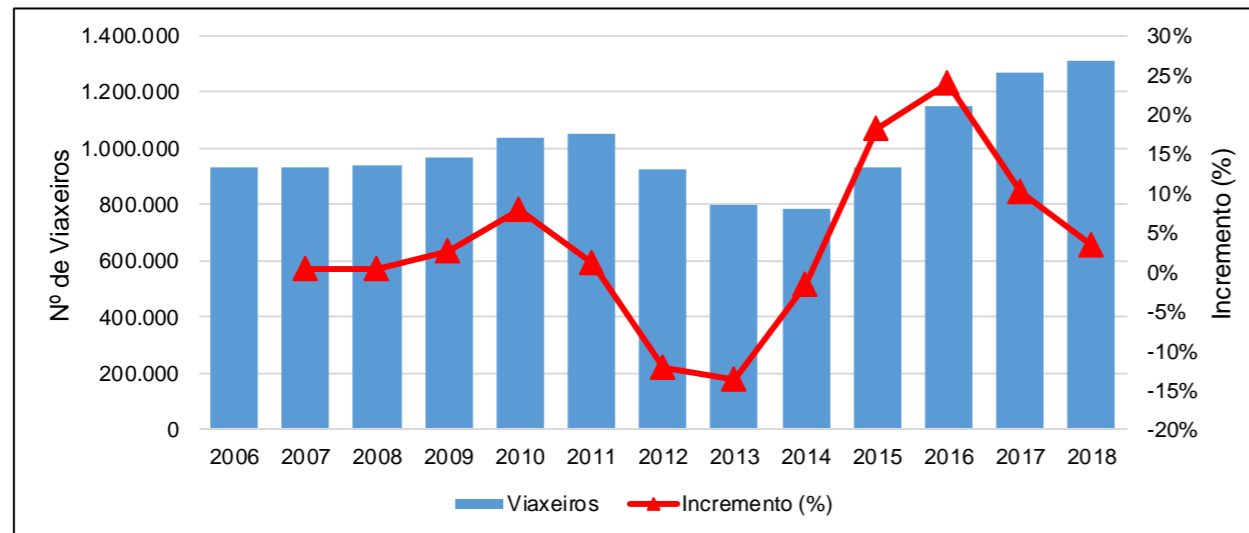
Esta nova infraestrutura será clave para o desenvolvemento e establecemento de conexións dos distintos modos de transporte non só para o Concello de Vigo, senón que para toda a súa área metropolitana. Será unha mellora na oferta e nos medios dispoñibles para que as persoas poidan optar por unhas formas de transporte e mobilidade máis sostibles.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 158 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

A evolución dos pasaxeiros é positiva nos últimos anos, so marcada pola baixada dos usuarios e usuarias debido as obras da nova estación de Vigo-Urzáiz comezadas no ano 2011 e entrando en funcionamento a partir do 2015, trasladándose os servizos a estación de Vigo-Guixar.

Figura 145: Evolución do número de viaxeiros por ferrocarril na cidade de Vigo



Fonte: Elaboración propia a partir dos datos do "Anuario do Ferrocarril – 2019"

2.5.1.4. Transporte aéreo

En canto ó **transporte de pasaxeiros por aire**, Vigo conta cun aeroporto, coñecido como aeroporto de Peinador polo barrio onde se sitúa, e en funcionamento dende o ano 1927. Atópase entre os municipios de Mos, Redondela e Vigo, a uns 9 km do centro da cidade. Conta cunha pista

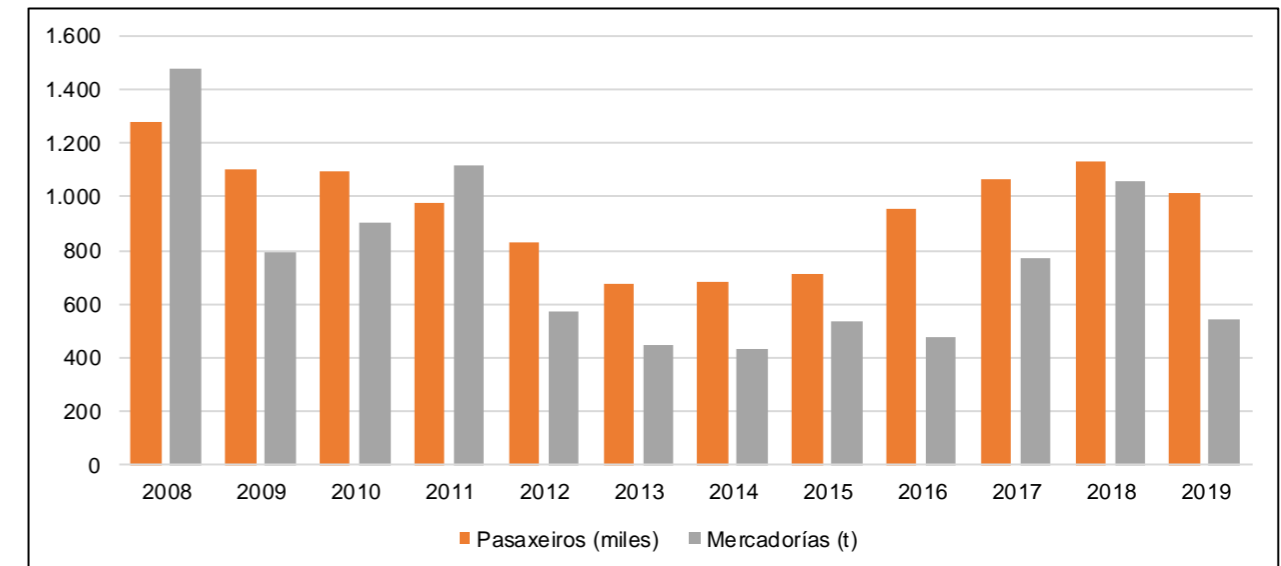


(02/20) de 2.400 m de lonxitude por 45 m de ancho e un sistema de aproximación instrumental ILS CAT II/III na cabeceira 20. Posúe unha boa situación estratéxica, con conexións directas coa autoestrada do Atlántico (AP-9), a autovía Vigo-Tui (A-55), a autovía das Rías Baixas (A-52) e a circunvalación de Vigo (VG-20). Tamén existe unha liña de VITRASA (L9A) con frecuencias cada 30 minutos.

O seu terminal de pasaxeiros dispón dunha superficie de 26.000 m², o que capacita a esta infraestrutura para atender a catro millóns de usuarios e usuarias anuais. Esta terminal xunto co aparcamento, fan que o aeroporto vigués conte actualmente cun espazo de 100.000 m² e 2.500 prazas de aparcadoiro destinadas aos usuarios e usuarias.

O aeroporto de Peinador é o que máis medra en tráfico de Galicia nos últimos anos acollendo máis dun millón de pasaxeiros ao ano. O seu volume de mercadorías transportadas medrou tamén significativamente.

Figura 146: Tráfico de transporte no aeroporto de Vigo (Peinador)



Fonte: Elaboración propia con datos do IGE

No aeroporto de Vigo operan un total de 7 compañías aéreas regulares (2019), 6 nacionais e 1 irlandesa.

Táboa 37: Principais aeroliñas operando no aeroporto de Vigo (Peinador) no ano 2019

COMPAÑÍA AÉREA	PASAXEIROS TOTAIS	VARIACIÓN 2018/2019
Iberia	389.253	2,33%
Air Europa	298.491	4,90%
Vueling Airlines	162.854	9,01%
Air Nostrum	73.787	62,79%
Ryanair (cerrou operacións en maio de 2019)	35.903	-82,28%
Binter Canarias	35.196	160,71%
Iberia Express	10.382	-14,80%

Fonte: Elaboración propia con datos de AENA



Táboa 38: Histórico de rutas do aeroporto de Vigo (Peinador)

ANO	NOVAS RUTAS	RUTAS CANCELADAS.
2010	Bruselas (Vueling)	Bruselas (Vueling), Gran Canaria (Spanair)
2011	Bruselas (Air Nostrum), Londres-Heathrow (Vueling)	Bruselas (Air Nostrum), Lérida (Pyrenair)
2012	Ibiza (Volotea), Palma de Mallorca (Vueling), Sevilla (Volotea)	Barcelona (Spanair), Ibiza (Volotea), Londres-Heathrow (Vueling), Palma de Mallorca (Vueling), Sevilla (Volotea)
2013	Tenerife-Norte (Iberia Express)	Tenerife Sur (Air Europa)
2014	Ibiza (Volotea), Palma de Mallorca (Volotea), Valencia (Volotea)	-
2015	Gran Canaria (Air Nostrum), Londres-Luton (Air Nostrum), Málaga (Air Nostrum), Sevilla (Air Nostrum)	París-Charles de Gaulle (Air France)
2016	Alicante (Air Nostrum), Barcelona (Ryanair), Bolonia (Ryanair), Dublín (Ryanair), Lisboa (TAP), Menorca (Air Nostrum), París-Charles de Gaulle (Air Nostrum), Roma-Fiumicino (Air Nostrum)	Ibiza (Volotea), Palma de Mallorca (Volotea), Valencia (Volotea)
2017	Edimburgo (Ryanair), Ibiza (Air Nostrum), Aeropuerto de Milán-Bérgamo (Ryanair), Palma de Mallorca (Air Nostrum), Valencia (Air Nostrum)	Alicante (Air Nostrum), Málaga (Air Nostrum), Roma-Fiumicino (Air Nostrum), Sevilla (Air Nostrum)
2018	Gran Canaria (Binter Canarias), Tenerife-Norte (Binter Canarias)	Bolonia (Ryanair), Edimburgo (Ryanair), Milán-Bérgamo (Ryanair), Lisboa (TAP), Londres-Luton (Air Nostrum)
2019	Londres-Stansted (Ryanair), Palma de Mallorca (Air Europa), Sevilla (Air Nostrum)	Barcelona (Ryanair), Dublín (Ryanair), Gran Canaria (Air Nostrum), Ibiza (Air Nostrum), Londres-Stansted (Ryanair), Menorca (Air Nostrum), Palma de Mallorca (Air Nostrum), Sevilla (Air Nostrum)

Fonte: Elaboración propia con datos de AENA e notas de prensa

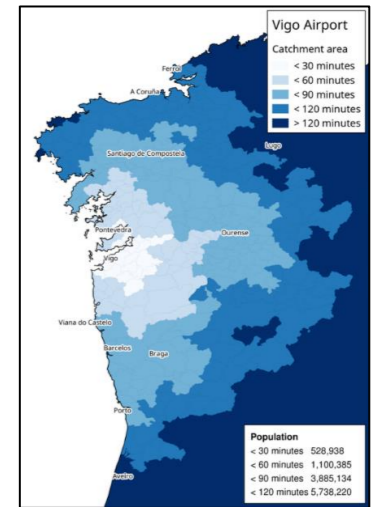
Táboa 39: Destinos nacionais e internacionais con maior demanda no aeroporto de Vigo (Peinador)

DESTINOS NACIONAIS			DESTINOS INTERNACIONAIS		
CIDADE	PASAXEIROS	VARIACIÓN 2018/2019 (%)	CIDADE	PASAXEIROS	VARIACIÓN 2018/2019 (%)
Madrid	684.409	3,3%	París	11.879	345,9%
Barcelona	194.868	29,0%	Dublín	3.520	83,1%
Tenerife	29.600	78,9%	Londres	3.438	33,5%
Valencia	28.160	84,5%			
Gran Canaria	19.114	35,7%			
Bilbao	14.270	9,9%			
Palma de Mallorca	6.449	36,1%			
Sevilla	5.826	-			
Alicante	2.237	46,1%			
Ibiza	1.912	33,8%			

Fonte: Elaboración propia con datos de AENA

No ano 2019 fixeron uso do aeroporto de Vigo (Peinador) para transporte de persoas vía aérea un total de 1.012.447 de pasaxeiros. Por outra parte, en canto ao movemento de cargas, Vigo sitúase en segundo lugar, cun volume de 541.271 toneladas no ano 2019, seguido do aeroporto de A Coruña, con 152.304 toneladas e superado polo de Santiago de Compostela, con 3.201.215 toneladas.

Pese a non ser o principal aeroporto de pasaxeiros de Galicia e ser o segundo en movemento de mercancías, o aeroporto de Vigo (Peinador) atópase no centro da eurorrexión Galica-Norte de Portugal, e xunto co feito de ser un aeroporto ben comunicado, proporciónalle a maior área de captación de viaxeiros dos aeroportos galegos para todas as isocronas, sendo o segundo na eurorrexión tras o de Oporto.



2.5.1.5. Transporte marítimo

Actualmente tres navieiras están integradas no transporte metropolitano de Vigo, ofrecendo servizos



regulares de **transporte marítimo** entre Vigo e os municipios da súa área metropolitana de Cangas e Moaña. As empresas Mar de Ons e Navieira RG complementáanse na ruta que une Vigo con Cangas, mentres que Navieira Nabia une Vigo con Moaña. Estes servizos regulares existen todo o ano e ofrecen unha frecuencia de entre 20 e 30 minutos os días laborables entre 7:20 – 10:00 horas, cada 30 minutos o resto do día e cada 60 minutos nas fins de semana e festivos.

En época estival estas navieiras amplían a súa oferta con viaxes turísticas ás Illas Cíes, Illas de Ons e Illa de San Simón.

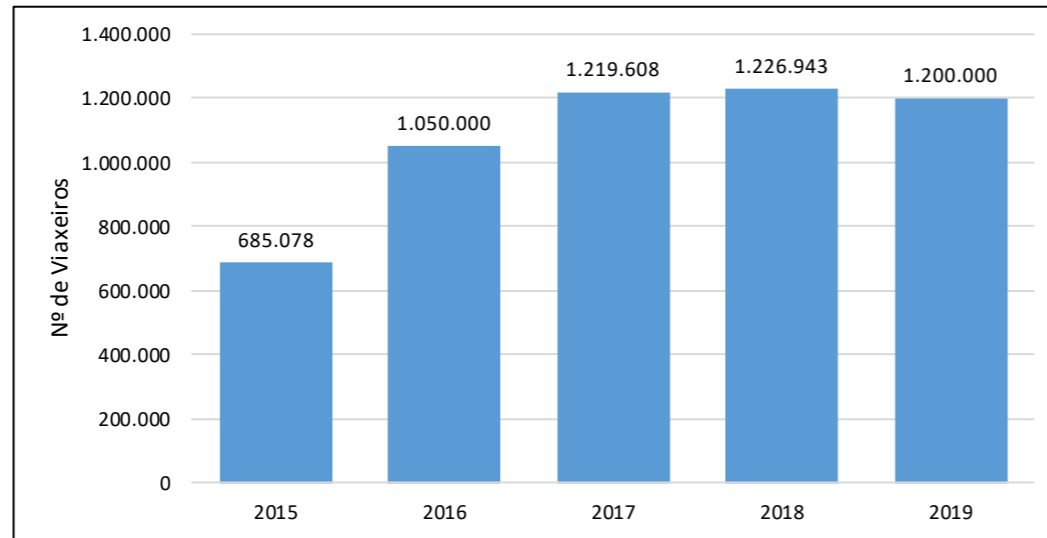
Actualmente debido á apertura do Corredor do Morrazo e o seu desdobre para convertelo en autovía, reducíronse considerablemente as cifras de usuarios e usuarias nestas liñas de transporte marítimo de Ría entre Vigo – Moaña e Vigo – Cangas do Morrazo.

Do estudo realizado pola Consellería de Infraestruturas e Mobilidade da Xunta de Galicia o número de viaxeiros nas liñas marítimas regulares ofrecen os seguintes datos:



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 160 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 147: Usuarios e usuarias do transporte marítimo da Ría de Vigo



Fonte: Elaboración propia a partir de datos da Consellería de Infraestruturas e Mobilidade (Xunta de Galicia)

O forte aumento de 2015 a 2016 estivo motivado pola implantación do billete combinado que abaratóu o seu prezo unitario. Por outra parte, no 2019 descendeu un 11% o número de viaxeiros destes servizos así como nos turísticos con destino ás Illas Cíes. Rompeuse así a tendencia alcista dos tres últimos anos.

Este é un modo de transporte que non demanda ocupación de solo nin grandes infraestruturas e que pode contribuír aos procesos de integración metropolitana sempre que ofrezca condicións atractivas para os cidadáns e cidadás tanto para as demandas permanentes como estacionais.

Vigo é o destino de turismo de cruzeiros máis importante do noroeste de España, con máis dun centenar de escalas ao ano e superando os 250.000 pasaxeiros no ano 2011.

O Porto de Vigo é unha escala imprescindible nas rutas dos grandes cruzeiros que percorren a costa atlántica europea e o quinto porto de cruzeiros da península. Tamén é membro da Cruise Europe, a organización que agrupa aos principais portos do continente en tráfico de cruzeiros.

Vigo é o único gran porto que está aloxado nunha ría: a Ría de Vigo. Destaca polo seu gran Peirao de



Transatlánticos, coa súa histórica Estación Marítima reconvertida en Terminal de Cruceiros. A súa parte interior conta con todos os servizos que pode necesitar un cruceirista (salas de espera, información turística, wifi gratuito, etc.) e, no aspecto máis técnico, os seus controis de embarque compren todos os estándares internacionais de seguridade. A Terminal de

Cruceiros de Vigo ofrece un desembarco no mesmo centro da cidade, nunha contorna axardinada e amable, con fácil acceso a todo tipo de medios de transporte.

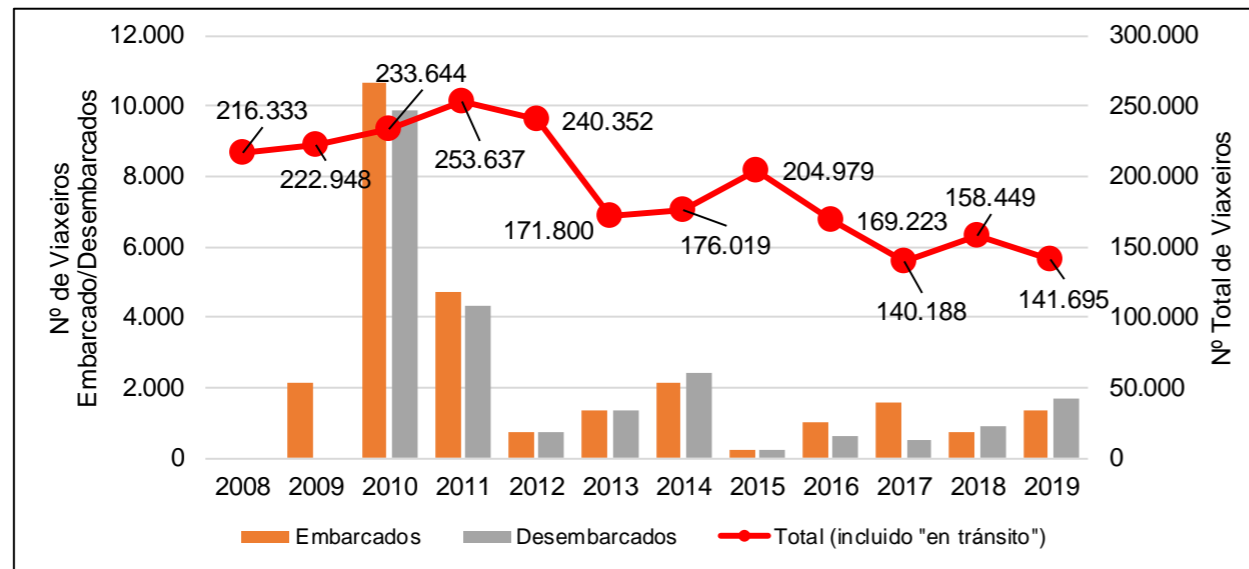
Os peiraos de embarque están habilitados para a aproximación de autocares, hai paradas de taxi e autobús urbano próximas á Terminal de Cruceiros.

Vigo é tamén un lugar perfecto para iniciar unha viaxe en cruzeiro polo Atlántico. Nos últimos anos, varias navieiras comezaron a ofrecer Vigo como porto basee dos seus buques, rexistrándose en 2011 máis de 5.000 embarques. A localización de Vigo, nun punto estratéxico para Galicia e o Norte de Portugal, converte ao seu porto en especialmente atractivo tanto para a chegada de cruzeiros como para o embarque de pasaxeiros captados dun mercado potencial de máis de 6 millóns de habitantes.

Pese ás bondades do Porto de Vigo e á súa localización, nos últimos anos está reducindo a súa incidencia no número de pasaxeiros captados, así como no número de cruzeiros que fan escala nesta cidade, rexistrándose no ano 2019, 65 embarcacións, e nos anos 2018 e 2017, 67 e 71 cruzeiros respectivamente.



Figura 148: Transporte marítimo de cruceiros no Porto de Vigo



Fonte: Elaboración propia a partir de dato do IGE e do Porto de Vigo

É importante mencionar que o porto de Vigo nace e aliméntase da actividade industrial da cidade, da súa área metropolitana e a súa función de resposta ás demandas e está orientado a ese mercado. É por isto polo que a Autoridade Portuaria de Vigo desenvolveu un Borrador do Plan Estratéxico do Porto de Vigo (2018 – 2028) onde se fixan moitos dos criterios de actuación e da planificación futura do mesmo.

O Porto de Vigo foi incluído ademais na iniciativa da Comisión Europea BLUE GROWTH ou crecemento azul como o primeiro Porto europeo que no marco de 2020 desenvolva unha estratexia futura sostible do conxunto “mar – sectores marítimos”, que persigue fomentar unha economía sostible cun crecemento intelixente, sostible e integrador. Consolidar o existente e atraer innovación. Para iso deber ser un porto conectado, innovador, verde (protexer o medio mariño e a costa), sostible enerxéticamente e inclusivo (fomentar a investigación, a implicación do sector privado e das administracións e da sociedade civil).



2.5.2. TRANSPORTE PRIVADO

As características particulares do transporte privado convérteno nun medio moi cómodo para mobilidade, pero é sinónimo de contaminación e problemas na circulación viaria do municipio, en oposición ao transporte público. Como xa vimos anteriormente, un sistema de transporte público eficiente favorece as medidas de mellora do espazo público, cambiando o reparto modal en detrimento do uso do coche. Algunhas das externalidades que se conseguen reducir son as emisións contaminantes procedentes do transporte, o ruído e a inseguridade viaria.



Para analizar o transporte privado do municipio de Vigo necesitamos estudar:

- Datos de funcionamento da rede viaria principal, aforos en tramos e interseccións da mesma e aforos de viandantes en zonas de especial interese, zonas comerciais e centros educativos.
- Desenvolvemento de matrices orixe/destino segundo a zonificación existente, clasificando en función dos modos de transporte, vehículo privado, transporte público, peonil e bicicleta.
- Información do tráfico exterior de acceso aos núcleos urbanos e principais vías de relación con este.
- Inventario da rede ciclista e peonil dos núcleos.
- Inventario e análise do fluxo de mercadorías e a súa relación cos centros loxísticos e de abastecemento. Análise da carga e descarga, inventariando a existencia de espazos reservados para esta función. Aforarase así mesmo o mal uso destes espazos reservados.
- Estacionalidade.

Alguns destes aspectos xa foron analizados en apartados anteriores. Para establecer unha diagnose da mobilidade en vehículo privado dende o lado da demanda necesitamos coñecer os fluxos e as características da mobilidade motorizada a través de datos de aforamentos reais. Por iso, para coñecer as intensidades de tráfico dentro do municipio de Vigo tomouse como base a seguinte información dispoñible no momento de redacción do presente documento:

- **Mapa Provincial de Tráfico** de Pontevedra do Ministerio de Fomento, que contén datos xerais de tráfico, datos de tráfico de vehículos pesados e as velocidades asociadas.



- **Memoria anual de aforos 2018** da Rede de Estradas da Deputación de Pontevedra, que recompila a información obtida sobre o tráfico nas estradas da súa competencia durante o ano 2018.
- **Aplicación “AfoXun 2019”** da Xunta de Galicia, que permite xestionar e visualizar a información rexistrada polas estacións de aforamento e os planos de intensidade de tráfico na rede desde o ano 1998. En concreto, empregaranse os datos baseados na “*Memoria de Tráfico da Rede Autonómica de Estradas de Galicia do ano 2019*”.
- **Datos proporcionados polo Concello de Vigo de puntos de vías urbanas aforadas** dende os ano 2014 ao ano 2019.

Figura 149: Fontes de datos de intensidades de tráfico en Vigo



Tivéronse en conta os **puntos de aforamento** colocados en lugares estratéxicos da rede viaria de Vigo e a súa contorna. Estes puntos son un conxunto de detectores cos que se recompila información do tráfico con medicións en ambos os sentidos nas vías principais.

Con estas medicións de tráfico establécese a variable principal da análise:

- **IMD ou Intensidades Medias Diarias:** número de vehículos que pasan a través dunha sección fixa transversal ou un segmento de vía en calquera sentido (de entrada ou de saída) por unidade de tempo, neste caso durante os días laborables dun mes, dividido entre o número de días laborables do mes.

Por un lado analízanse as vías de competencia provincial, autonómica e estatal, e por outro as correspondentes ao municipio de Vigo.

2.5.2.1. Estradas provinciais, autonómicas e estatais

A situación das estacións de medición analizadas é a que se mostra na seguinte figura.

Figura 150: Mapa de situación de puntos de aforamento no municipio de Vigo



Fonte: Elaboración propia a partir de datos do Ministerio de Fomento, da Xunta de Galicia e da Deputación de Pontevedra

Tómanse como referencia as **17 estacións** na zona do municipio de Vigo, das cales se dispón do histórico de IMDs en todas excepto nas de titularidade da Deputación de Pontevedra. Ademais, dispónse de información total de vehículos que pasan por cada tramo, e a súa clasificación en vehículos pesados ou lixeiros.





Táboa 40: Estacións de aforamento nas vías da zona de influencia de Vigo

ESTACIÓN	TIPO DE ESTACIÓN	ESTRADA	PK	TREITO	POBLACIÓN	PROVINCIA
EP2001 - TREITO 1	Neumática	EP2001	0+500	O CALVARIO - A55	Vigo	Pontevedra
EP2001 - TREITO 3	Neumática	EP2001	11+580	FABÁS - A GARRIDA	Vigo	Pontevedra
EP2002	Neumática	EP2002	0+200	GRAN VÍA - AVENIDA DE MADRID	Vigo	Pontevedra
EP2005 - TREITO 1	Neumática	EP2005	0+610	MEXOEIRO - EP2605	Vigo	Pontevedra
EP2005 - TREITO 2	Neumática	EP2005	4+470	EP2605 - CUVI	Vigo	Pontevedra
PO-552(3)	Permante	PO-552	3+000	A XURELA (ESTDA. DEP) - NIGRÁN (PO-332)	Vigo	Pontevedra
PO-325(7)	Permante	PO-325	7+000	CANIDO (ESTDA. DEP) - PRAIA AMÉRICA (AG-57N)	Vigo	Pontevedra
AG-57(19)	Complementaria	AG-57	19+000	ENL. DE VINCIOS - ENL 2º CINTURÓN VIGO (VG-20)	Vigo	Pontevedra
PO-162-2	Secundaria	VG-20	1+500	BOUZAS	Vigo	Pontevedra
PO-170-2	Secundaria	VG-20	4+640	VALADARES	Vigo	Pontevedra
PO-130-1	Primaria	A-55	5+720	VIGO	Vigo	Pontevedra
PO-505-4	Peaxe	AP-9V	5+730	RANDE-VIGO	Vigo	Pontevedra
PO-506-4	Peaxe	AP-9V	4+470	RANDE-VIGO	Vigo	Pontevedra
PO-511-4	Peaxe	AP-9	153+950	VIGO	Vigo	Pontevedra
PO-524-4	Peaxe	AP-9	160+340	PUXEIROS-VIGO	Vigo	Pontevedra
PO-512-4	Peaxe	AP-9	5+750	FIGUEIRAS-VIGO	Vigo	Pontevedra
PO-104-3	Cobertura	N-556	7+100	CABRAL-VIGO	Vigo	Pontevedra

ESTACIÓN	IMD TOTAL	IMD LIXEIROS	IMD PESADOS	%VP	ANO	FONTE DATOS
EP2001 - TREITO 1	7.021	6.768	253	3,60%	2018	Deputación de Pontevedra
EP2001 - TREITO 3	8.544	8.134	410	4,80%	2018	Deputación de Pontevedra
EP2002	7.474	7.063	411	5,50%	2018	Deputación de Pontevedra
EP2005 - TREITO 1	7.628	7.193	435	5,70%	2018	Deputación de Pontevedra
EP2005 - TREITO 2	6.789	6.450	339	5,00%	2018	Deputación de Pontevedra
PO-552(3)	13.934	13.596	338	2,40%	2018	Xunta de Galicia
PO-325(7)	9.666	9.439	227	2,30%	2018	Xunta de Galicia

ESTACIÓN	IMD TOTAL	IMD LIXEIROS	IMD PESADOS	%VP	ANO	FONTE DATOS
AG-57(19)	11.552	11.036	516	4,50%	2018	Xunta de Galicia
PO-162-2	15.716	14.443	1.273	8,10%	2018	Ministerio de Fomento
PO-170-2	28.647	27.297	1.350	4,71%	2018	Ministerio de Fomento
PO-130-1	39.102	37.030	2.072	5,30%	2018	Ministerio de Fomento
PO-505-4	56.302	53.441	2.861	5,08%	2018	Ministerio de Fomento
PO-506-4	56.302	53.441	2.861	5,08%	2018	Ministerio de Fomento
PO-511-4	40.028	35.294	4.734	11,83%	2018	Ministerio de Fomento
PO-524-4	19.020	17.851	1.169	6,15%	2018	Ministerio de Fomento
PO-512-4	44.673	39.740	4.933	11,04%	2018	Ministerio de Fomento
PO-104-3	10.694	9.763	931	8,71%	2018	Ministerio de Fomento

Fonte: Elaboración propia a partir de datos do Ministerio de Fomento, da Xunta de Galicia e da Deputación de Pontevedra

Táboa 41: Datos dos puntos de aforamento nas vías da zona de influencia de Vigo

ESTACIÓN	ESTRADA	IMD	HISTÓRICO	DATOS
EP2001 - TREITO 1	EP2001	7.021	NO	Día/Sem
EP2001 - TREITO 3	EP2001	8.544	NO	Día/Sem
EP2002	EP2002	7.474	NO	Día/Sem
EP2005 - TREITO 1	EP2005	7.628	NO	Día/Sem
EP2005 - TREITO 2	EP2005	6.789	NO	Día/Sem
PO-552(3)	PO-552	13.934	SI	Día/Sem/Mes
PO-325(7)	PO-325	9.666	SI	Día/Sem/Mes
AG-57(19)	AG-57	11.552	SI	Día/Sem/Mes
PO-162-2	VG-20	15.716	SI	Mes
PO-170-2	VG-20	28.647	SI	Mes
PO-130-1	A-55	39.102	SI	Mes
PO-505-4	AP-9V	56.302	SI	Mes
PO-506-4	AP-9V	56.302	SI	Mes
PO-511-4	AP-9	40.028	SI	Mes
PO-524-4	AP-9	19.020	SI	Mes
PO-512-4	AP-9	44.673	SI	Mes
PO-104-3	N-556	10.694	SI	Mes

Fonte: Elaboración propia a partir de datos do Ministerio de Fomento, da Xunta de Galicia e da Deputación de Pontevedra

A **evolución** das intensidades de tráfico estudarase a partir da información dos históricos de tráfico, en sentido total, desde o ano 2014 no caso das vías da Xunta de Galicia e dende o ano 2015 nas do Ministerio de Fomento.





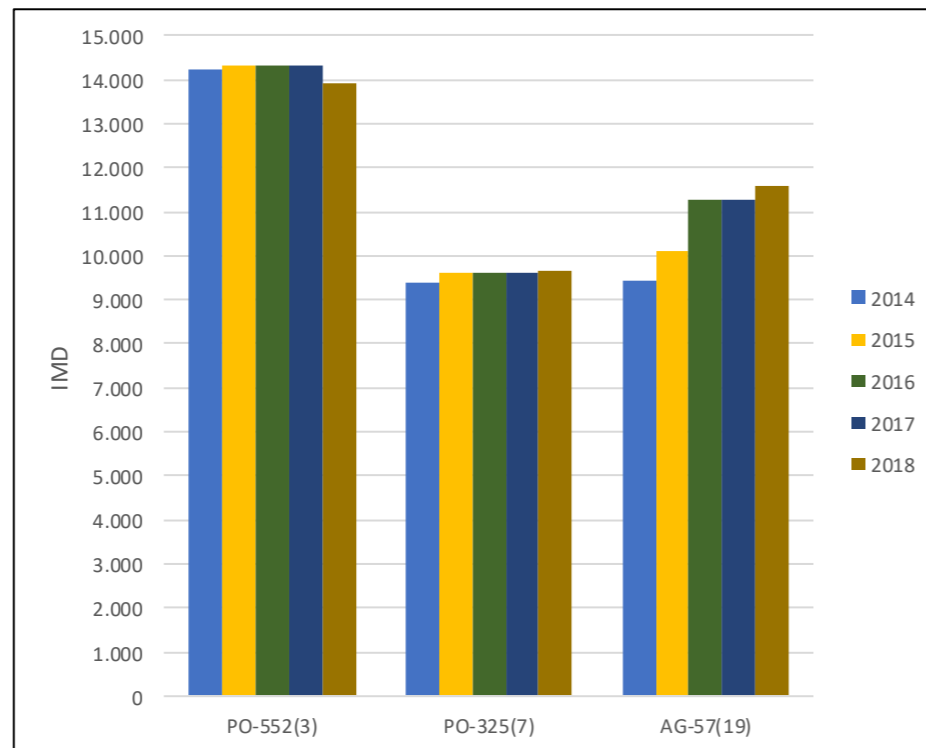
A evolución do tráfico presenta nas estradas de maior capacidade un aumento, tanto nas de titularidade autonómica como estatal. Este dato é importante, xa que indica un aumento nos últimos anos do número de coches e desprazamentos, polo que as medidas deste Plan son moi importantes para non seguir incrementando a contaminación no municipio de Vigo e o uso de modos de transporte pouco eficientes e sostibles.

Táboa 42: Histórico de medicións das estacións de aforamento da Xunta de Galicia

IMD HISTÓRICO XUNTA				
ANO	ESTACIÓN	PO-552(3)	PO-325(7)	AG-57(19)
	VÍA	PO-552	PO-325	AG-57
2014		14.223	9.380	9.438
2015		14.337	9.604	10.088
2016		14.240	9.806	10.809
2017		14.302	9.617	11.293
2018		13.934	9.666	11.592

Fonte: Elaboración propia a partir de datos da Xunta de Galicia

Figura 151: Medicións das estacións de aforamento da Xunta de Galicia



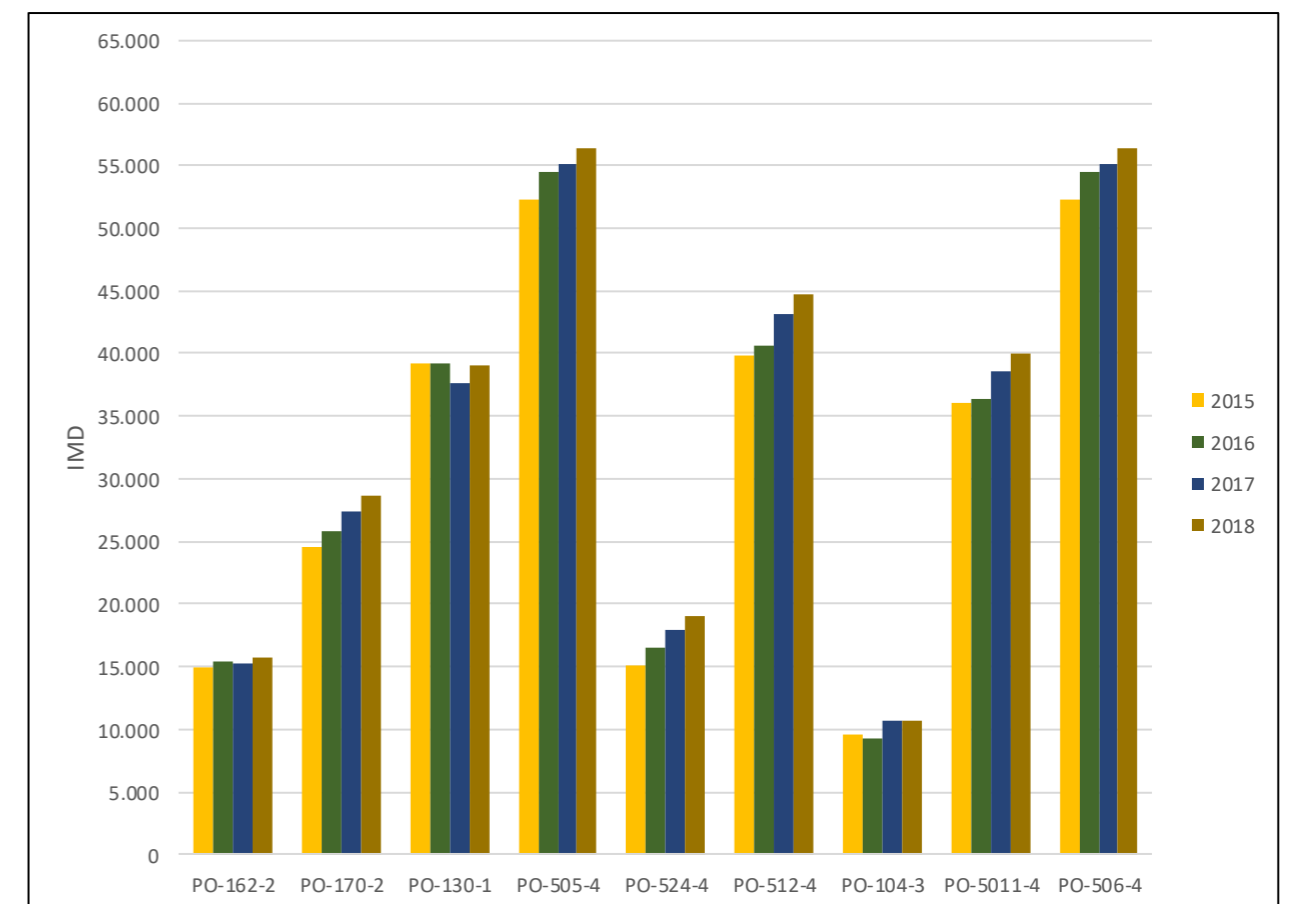
Fonte: Elaboración propia a partir de datos da Xunta de Galicia

Táboa 43: Histórico de medicións das estacións de aforamento do Ministerio de Fomento

IMD HISTÓRICO MINISTERIO										
ANO	ESTACIÓN	PO-162-2	PO-170-2	PO-130-1	PO-505-4	PO-524-4	PO-512-4	PO-104-3	PO-5011-4	PO-506-4
	VÍA	VG-20	VG-20	A-55	AP-9V	AP-9	AP-9	N-556	AP-9	AP-9V
2015		14.996	24.561	39.150	52.251	15.134	39.756	9.508	36.014	52.251
2016		15.353	25.867	39.193	54.512	16.478	40.624	9.331	36.360	54.512
2017		15.270	27.320	37.656	55.084	17.921	43.163	10.621	38.612	55.084
2018		15.716	28.647	39.102	56.302	19.020	44.673	10.694	40.028	56.302

Fonte: Elaboración propia a partir de datos do Ministerio de Fomento

Figura 152: Medicións das estacións de aforamento do Ministerio de Fomento



Fonte: Elaboración propia a partir de datos do Ministerio de Fomento



A intensidade de tráfico máis alta rexístrase principalmente na estrada AP-9V de acceso a Vigo. Este é o principal acceso da cidade e polo que accede a maioría dos usuarios e usuarias das estradas do municipio de Vigo, polo que as intensidades de tráfico van seguir aumentando co transcurso dos anos si se segue a tendencia actual.



En xeral, o resto do viario, tanto dentro do municipio como na súa zona de influencia, soporta tráfico de intensidade media-alta nas estradas estatais e media-baixa nas estradas da deputación e Xunta de Galicia.

Na seguinte figura móstranse as intensidades dos aforamentos da zona de influencia de Vigo.

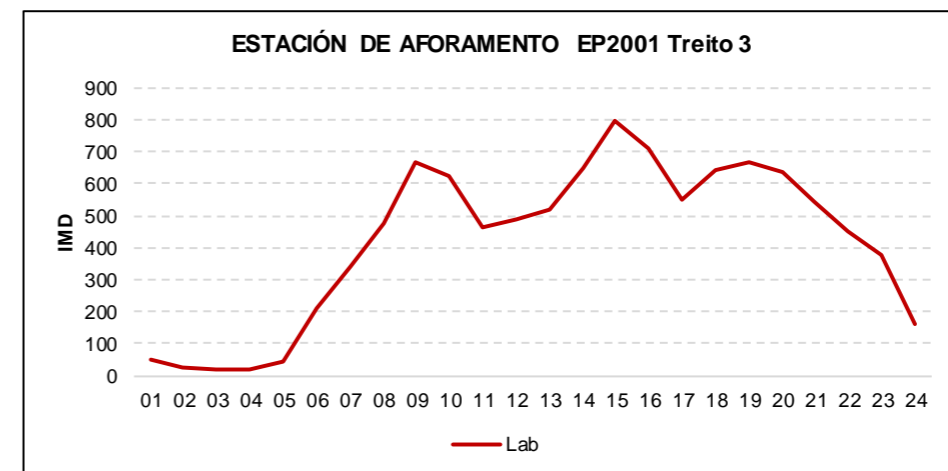
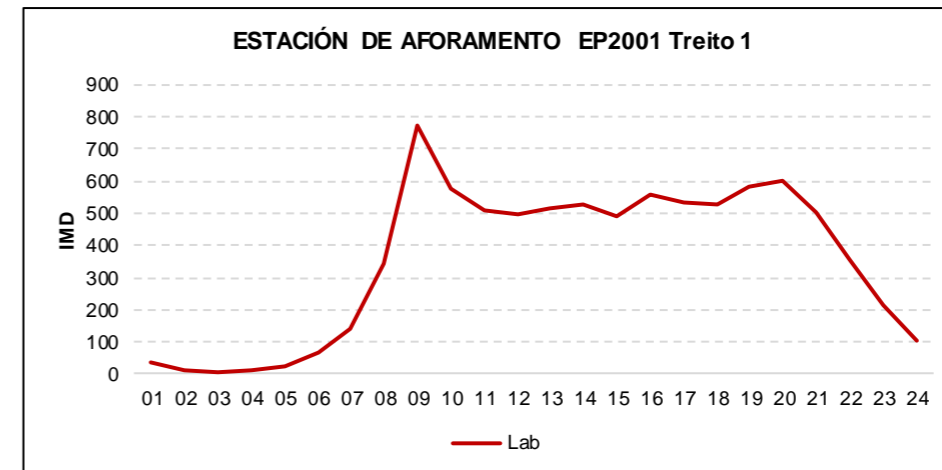
Figura 153: Intensidades de tráfico nas principais vías de Vigo



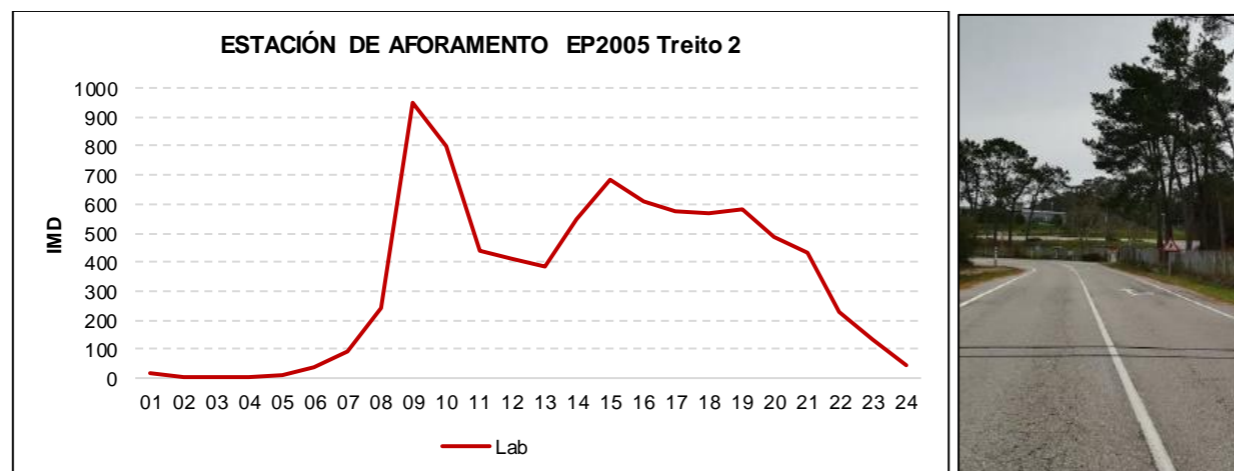
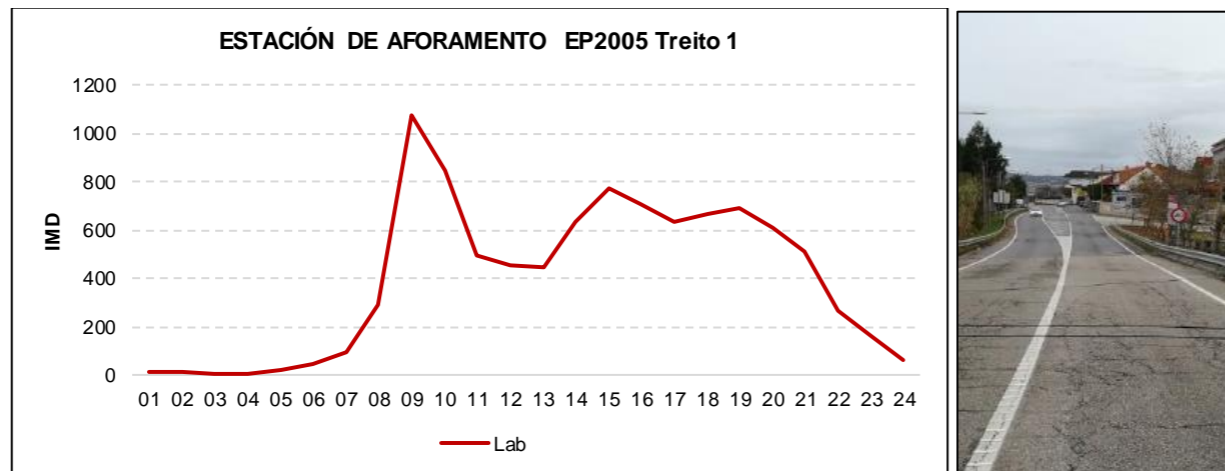
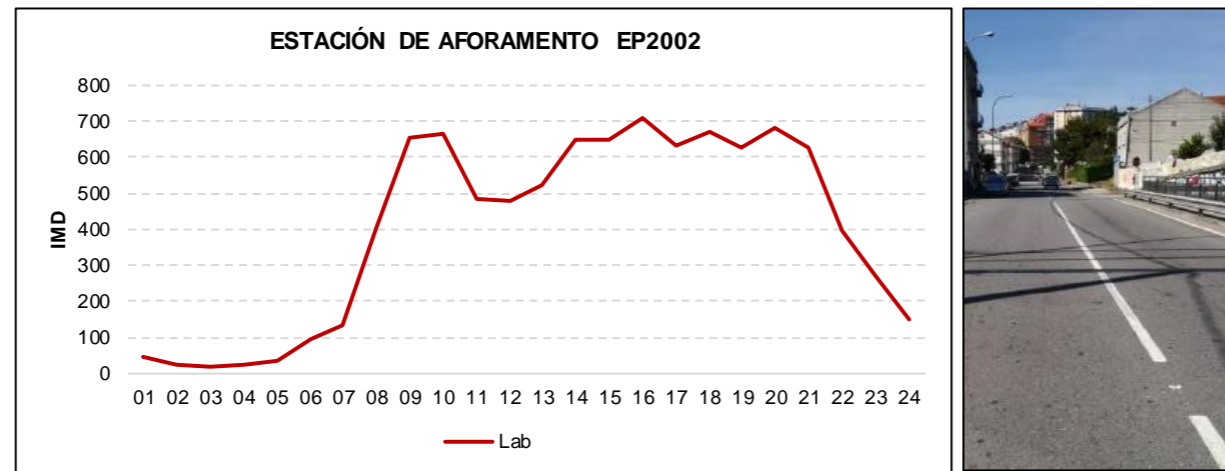
Fonte: Elaboración propia

Entre os puntos de aforamento, dispóñese de datos suficientes para estudar a evolución horaria do tráfico nun día laboral nos pertencentes á Deputación de Pontevedra a á Xunta de Galicia (8 estacións de aforamento).

Figura 154: Evolución horaria do tráfico nun día medio laboral nas estradas da Deputación de Pontevedra dentro do Concello de Vigo

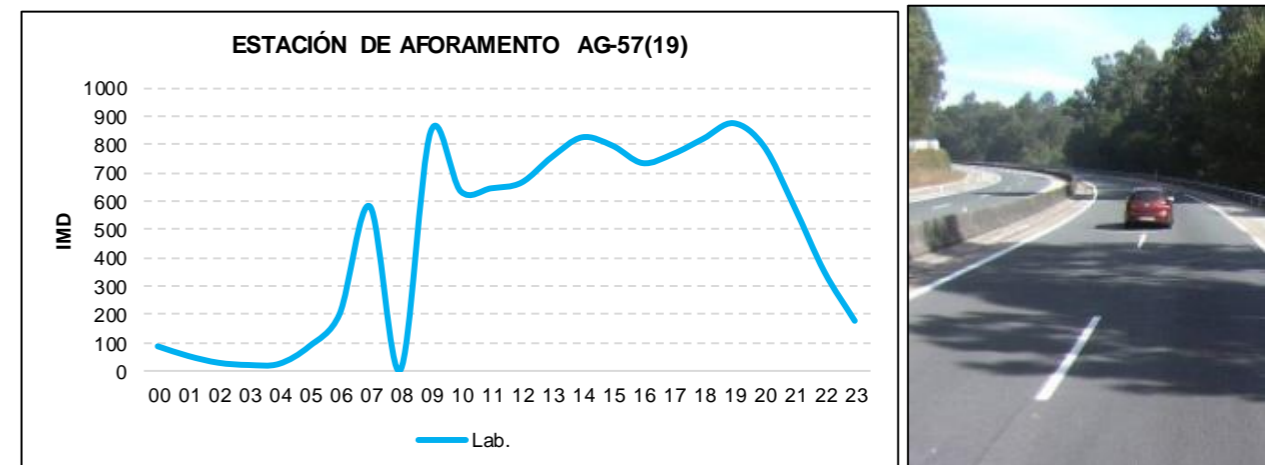
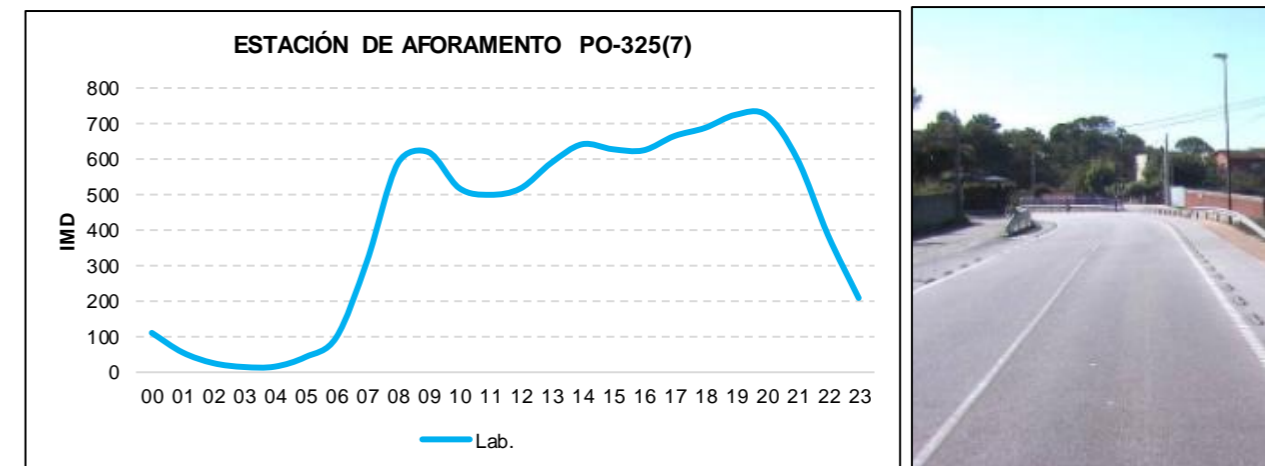
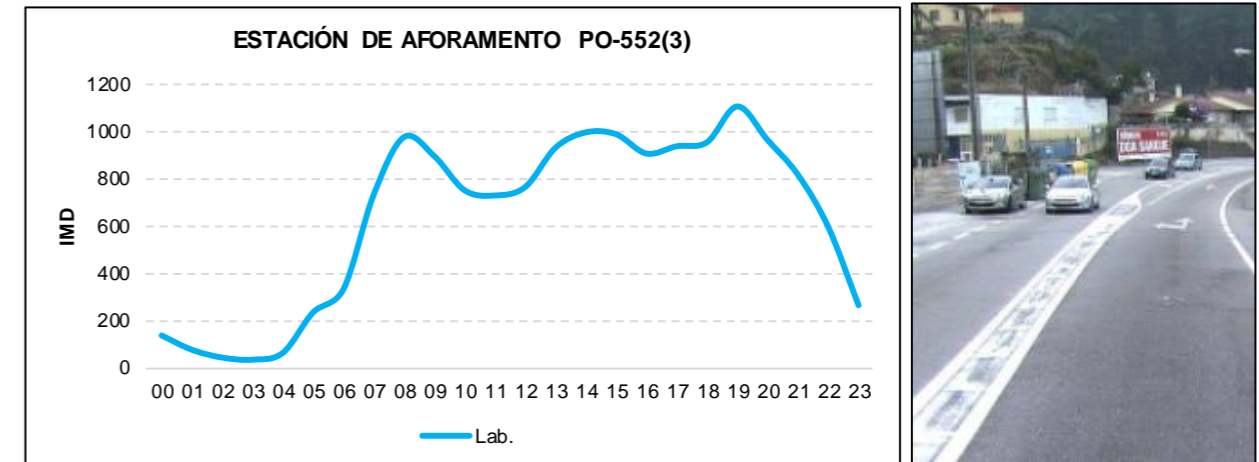


Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 166 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



Fonte: Deputación de Pontevedra

Figura 155: Evolución horaria do tráfico nun día medio laboral nas estradas da Xunta de Galicia dentro do Concello de Vigo



Fonte: Xunta de Galicia



Pódense observar en todos os aforos un pico nas primeiras horas da mañá, e un tráfico case constante ata as últimas horas da tarde, sobre todo nas estradas de titularidade autonómica. En todos as vías tamén se pode observar os vales e as puntas habituais á mediodía e ás últimas horas da tarde, as cales son as horas de maior tráfico por coincidir co inicio ou remate da xornada laboral respectivamente.

2.5.2.2. Estradas municipais

Os datos de intensidades sobre as vías municipais que se analizaron van dende o ano 2014 ao 2019. Dispóñense dun total de 173 puntos de aforamento en varios tramos destas estradas, con datos de case todos eles para os meses de abril, maio, outubro e novembro de cada ano.

Dada a gran cantidade de datos dispoñibles e a importancia destas vías urbanas na circulación de vehículos preséntanse a continuación varias análises extraídas desta información. Só se mostran os puntos de aforamento máis relevantes para cada criterio analizado.

Tramos con maior IMD (veh/día) de media durante o ano 2019:

Segundo os datos de aforos dispoñibles polo Concello de Vigo, as principais vías de circulación en canto a IMD (veh/día) son a avenida Gran Vía, a avenida Castrelos, a avenida Madrid e a avenida Antonio Palacios. Segundo os puntos de medida todas estas vías teñen unha IMD (veh/día) de máis de 15.000 vehículos diarios de media anual nalgún dos seus tramos.

Nestes viais, e nos tramos aforados que se representan, o promedio das intensidades medias diarias (IMD) do ano 2019 con respecto ao promedio das IMDs do ano 2014 baixou para todos eles, agás no caso do punto de medición 127, que corresponde coa avenida de Castrelos desde Portanet cara avenida Castrelos – avenida Balaídos. Este último experimentou un aumento de case o 18% no ano 2019 respecto ao ano 2014.

No contexto xeral de todos os puntos de medición con datos, a media anual do número de vehículos diario descendeu un 5,18% de media no ano 2019 e con respecto ao ano 2014.



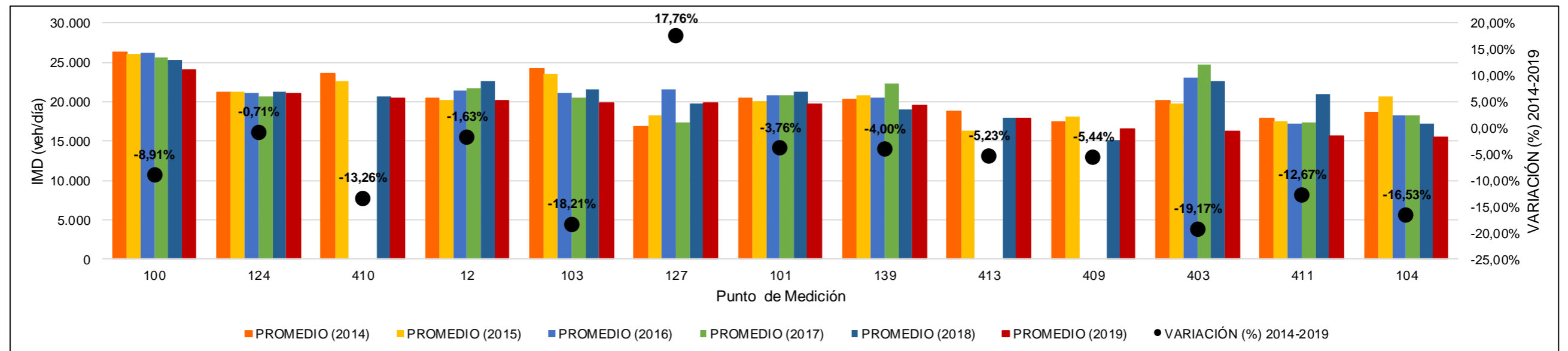
Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 168 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Táboa 44: Tramos de vías municipais con maior IMD (veh/día) promedio anual durante o ano 2019 e variación respecto o ano 2014

PUNTO DE MEDIDA	TRAMOS DE VÍAS CON MAIOR IMD EN 2019	IMD MEDIA ANUAL						VARIACIÓN (%) 2014-2019
		PROMEDIO (2014)	PROMEDIO (2015)	PROMEDIO (2016)	PROMEDIO (2017)	PROMEDIO (2018)	PROMEDIO (2019)	
100	Gran Vía desde Hispanidad hacia Plaza de España	26.324	26.104	26.267	25.580	25.267	23.978	-8,91%
124	Avda. Castrelosdesde Antonio Palacios hacia Avda. Castrelos-Balaídos	21.148	21.294	21.181	20.600	21.198	20.999	-0,71%
410	Avda. Madrid desde Gondomar hacia cruce Avda. Madrid-Loureiro	23.606	22.548	-	-	20.679	20.476	-13,26%
12	Gran Vía desde Ecuador hacia cruce Gran Vía-Paraguay	20.448	20.245	21.402	21.751	22.623	20.115	-1,63%
103	Gran Vía desde Carmen hacia Gran Vía-Regueiro	24.216	23.581	21.121	20.563	21.597	19.807	-18,21%
127	Avda. Castrelosdesde Portanet hacia Avda. Castrelos-Avda. Balaídos	16.799	18.336	21.526	17.385	19.706	19.782	17,76%
101	Gran Vía desde Hispanidade hacia Gran Vía-Sevilla	20.430	20.115	20.777	20.886	21.265	19.661	-3,76%
139	Antonio Palacios salida hacia Avda. de Castrelospor vía principal	20.275	20.829	20.582	22.260	19.006	19.464	-4,00%
413	Avda. Madrid desde Gandarón hacia Estación de Autobuses (Vía servicio)	18.844	16.272	-	-	17.922	17.859	-5,23%
409	Avda. Madrid desde Hospital Cies hacia Plaza de España	17.463	18.167	-	-	15.187	16.513	-5,44%
403	Gran Vía desde Bolivia hacia Gran Vía-Nicaragua	20.078	19.750	23.020	24.665	22.541	16.230	-19,17%
411	Gran Vía desde Ramón y Cajal hacia Gran Vía-Valle Inclán	17.871	17.485	17.222	17.373	20.926	15.606	-12,67%
104	Gran Vía desde Gerona hacia Plaza América	18.608	20.611	18.251	18.300	17.271	15.532	-16,53%

Fonte: Concello de Vigo

Figura 156: Tramos de vías municipais con maior IMD (veh/día) promedio anual durante o ano 2019 e variación respecto o ano 2014



Fonte: Elaboración propia

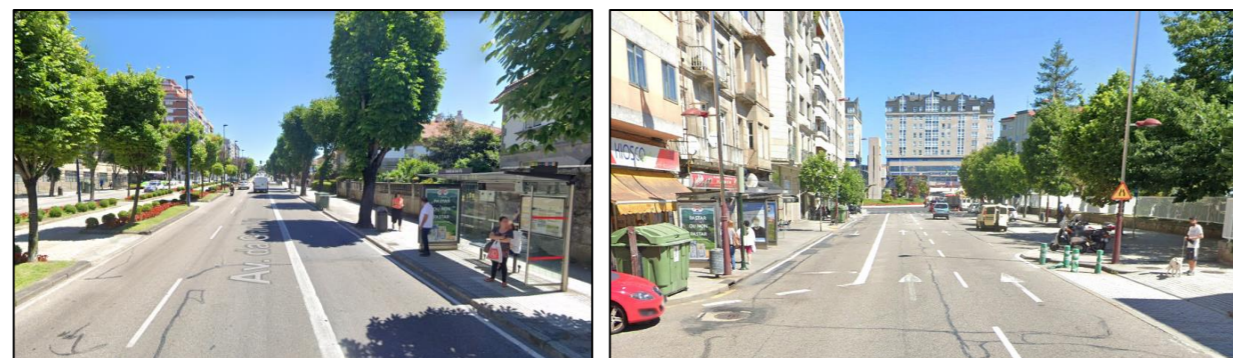


Figura 157: Vías onde se sitúan os puntos de medición municipais con maior IMD (veh/día) durante o ano 2019



Fonte: Elaboración propia

Figura 158: Imaxe das dúas vías con maior IMD durante o ano 2019



Avenida. Gran Vía

Avenida Castrelos

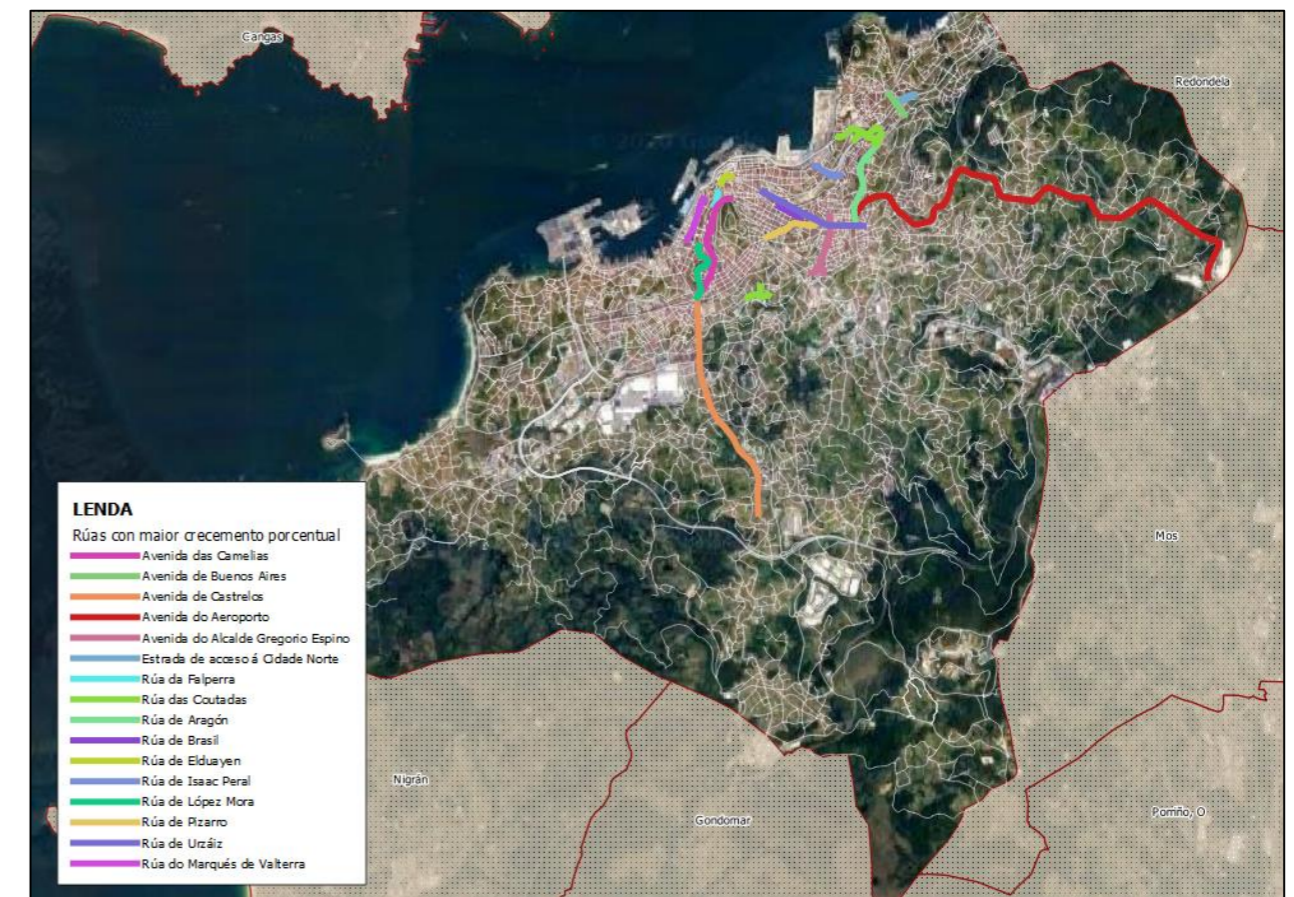
Fonte: Google Street View

Tramos con maior aumento (%) de IMD (veh/día) entre o ano 2014 e o ano 2019:

Segundo os puntos de medición analizados, as vías que experimentaron un maior aumento no seu tráfico de vehículos medio diario foron os puntos situados nas vías: avenida do Aeroporto, rúa Aragón, rúa Isaac Peral, rúa Pizarro, avenida Buenos Aires, rúa Coutadas, rúa Falperra e rúa Elduayen. Todas elas cun crecemento por riba do 20% respecto ao 2014.

Seguidamente, cun porcentaxe de crecemento entre o 10% e o 20% están puntos de medida situados nas seguintes vías: rúa Urzáiz, avenida Castrelos, rúa Marqués de Valterra, rúa López Mora, a saída da AP-9 cara Buenos Aires – Sanjurjo Badliá, rúa Brasil, rúa Gregorio Espino, avenida Camelias e a saída da AP-9 cara Buenos Aires – Travesía de Vigo.

Figura 159: Vías onde se sitúan os puntos de medición municipais con maior crecemento porcentual de IMD (veh/día) entre o ano 2014 e o ano 2019



Fonte: Elaboración propia



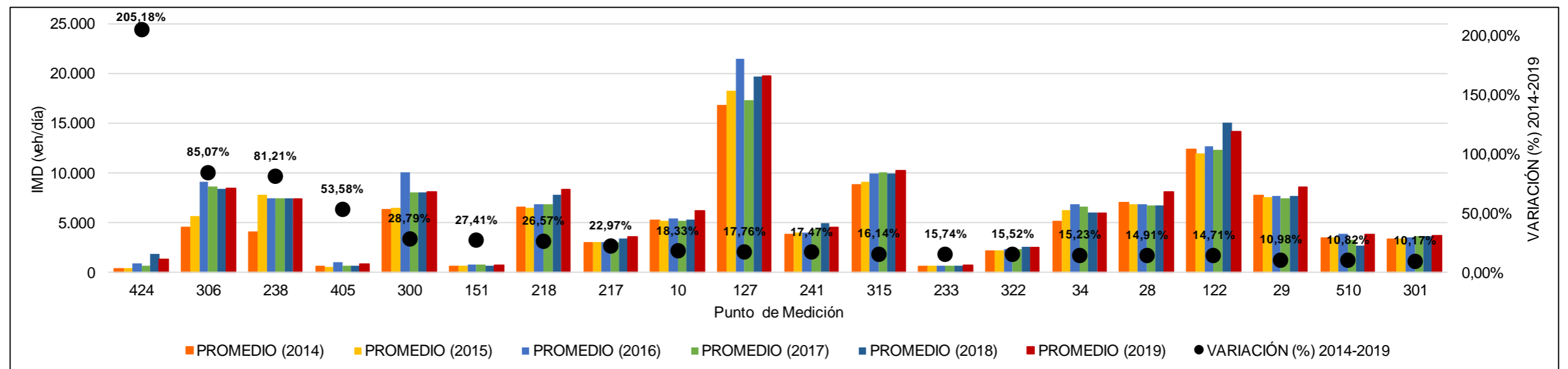


Táboa 45: Tramos de vías municipais con maior crecemento porcentual de IMD (veh/día) promedio anual entre o ano 2014 e o ano 2019

PUNTO DE MEDIDA	TRAMOS DE VÍAS CON MAIOR VARIACIÓN POSITIVA (%) DE IMD entre 2014 e 2019	IMD MEDIA ANUAL						VARIACIÓN (%) 2014-2019
		PROMEDIO (2014)	PROMEDIO (2015)	PROMEDIO (2016)	PROMEDIO (2017)	PROMEDIO (2018)	PROMEDIO (2019)	
424	Avda. Aeroporto desde Pardavila hacia rúa Cantabria	441	440	873	702	1.898	1.344	205,18%
306	Aragón hacia Travesía de Vigo	4.608	5.707	9.125	8.685	8.446	8.528	85,07%
238	Isaac Peral desde Plaza de San Lorenzo hacia García Barbón	4.109	7.834	7.433	7.436	7.432	7.446	81,21%
405	Pizarro desde Isabel Católica hacia cruce Vázquez Varela-Pizarro	586	611	1.066	687	671	900	53,58%
300	Buenos Aires desde Autopista hacia cruce Tv. de Vigo	6.338	6.568	10.029	8.052	8.039	8.163	28,79%
151	Rúa Coutadas cara a rotonda Centro Comercial Gran Vía	620	656	806	826	676	790	27,41%
218	Falpera desde Cachamuiña hacia Paseo Alfonso XII	6.589	6.553	6.813	6.850	7.779	8.340	26,57%
217	Elduayen desde Abeleira Menéndez hacia Puerta del Sol	2.963	3.008	3.117	3.067	3.399	3.644	22,97%
10	Urzáiz desde Vía Norte hacia la Bajada a la Estación	5.298	5.227	5.423	5.229	5.310	6.269	18,33%
127	Avda. Castrelos desde Portanet hacia Avda. Castrelos-Avda. Balaídos	16.799	18.336	21.526	17.385	19.706	19.782	17,76%
241	Marqués de Valladares hacia Colón	3.872	4.001	4.019	4.325	4.969	4.548	17,47%
315	Isaac Peral desde García Barbón hacia Plaza de San Lorenzo	8.827	9.082	10.002	10.074	9.926	10.251	16,14%
233	López Mora desde Dr. Marañón hacia Pi y Margall-Tomás A. Alonso	594	629	706	725	675	688	15,74%
322	Salida Autopista A-9 hacia cruce Buenos Aires-Sanjurjo Badía	2.230	2.274	2.385	2.335	2.604	2.576	15,52%
34	Rúa Brasil desde rúa Cuba hacia Gran Vía	5.148	6.284	6.824	6.635	6.000	5.932	15,23%
28	Gregorio Espino Salida por túnel hacia Estación de Autobuses	7.046	6.905	6.914	6.733	6.805	8.097	14,91%
122	Avda. Camelias desde López Mora hacia Plaza Independencia	12.388	12.019	12.663	12.361	15.029	14.211	14,71%
29	Gregorio Espino Entrada por túnel hacia Travesía de Vigo	7.755	7.617	7.686	7.442	7.724	8.607	10,98%
510	Avda. Castrelos desde Cataboi hacia cruce Antonio Palacios	3.454	3.524	3.901	3.276	2.734	3.827	10,82%
301	Salida Autopista A-9 hacia cruce Buenos Aires-Tsía de Vigo	3.366	3.460	3.531	3.711	3.660	3.708	10,17%

Fonte: Concello de Vigo

Figura 160: Tramos de vías municipais con maior crecemento porcentual de IMD (veh/día) promedio anual entre o ano 2014 e o ano 2019



Fonte: Elaboración propia



Figura 161: Imaxe das dúas vías con maior aumento porcentual entre o ano 2014 e o ano 2019



Avenida. do Aeroporto



Rúa Aragón

Fonte: Google Street View

Tramos con maior aumento de IMD (veh/día) entre o ano 2014 e o ano 2019:

En canto á variación positiva do número de vehículos entre o ano 2019 e o ano 2014 e segundo os datos dipoñibles dos puntos de medición do Concello de Vigo, destacan os situados nas rúas Aragón e Isaac Peral con máis de 3.000 vehículos por día de media anual de aumento con respecto ao ano 2014.

Segue as estas vías a avenida Castrelos, rozando os mesmos valores, e por debaixo a avenida Buenos Aires, a avenida Camelias, a rúa Falperra e a avenida Alcalde Gregorio Espino, cun aumento de entre 1.000 e 2.000 vehículos diarios de media anual. Con valores inferiores a 1.000 veh/día de aumento atópase a rúa Urzáiz e a avenida do Aeroporto.

Figura 162: Imaxe das dúas vías con maior aumento de veh/día entre o ano 2014 e o ano 2019



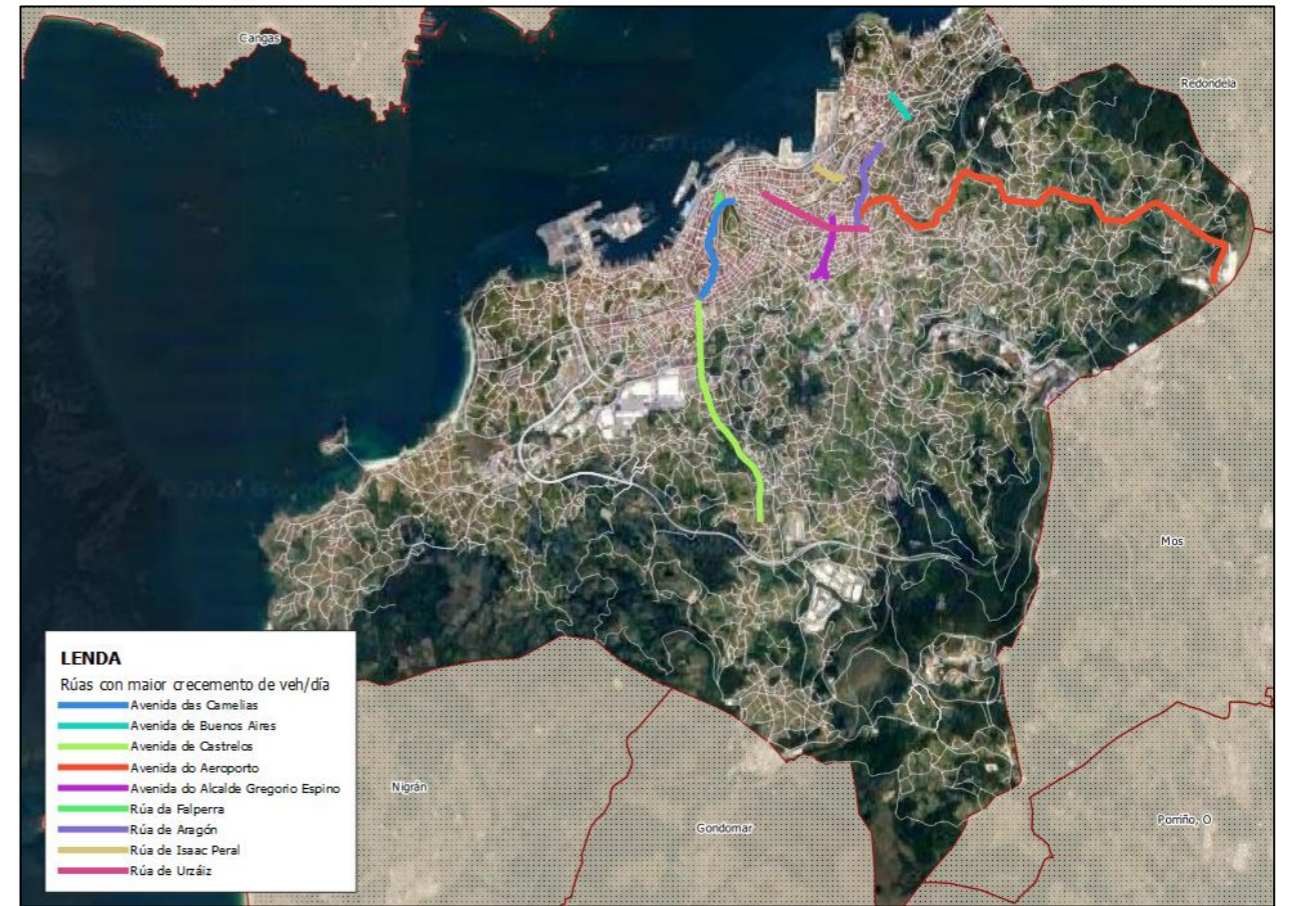
Rúa Aragón



Rúa Isaac Peral

Fonte: Google Street View

Figura 163: Vías onde se sitúan os puntos de medición municipais con maior crecemento de IMD (veh/día) entre o ano 2014 e o ano 2019



Fonte: Elaboración propia



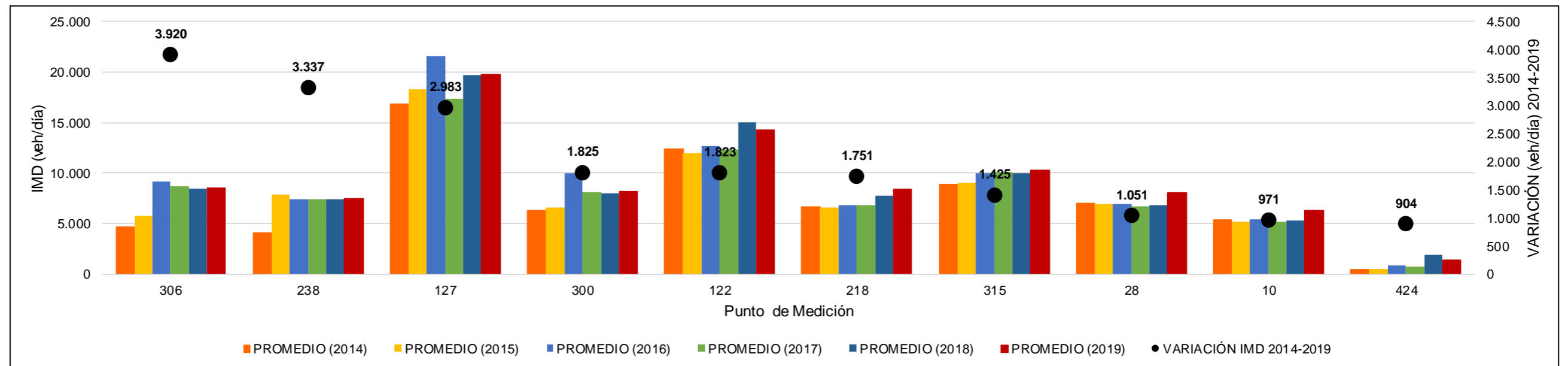
Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 172 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Táboa 46: Tramos de vías municipais con maior crecemento de IMD (veh/día) promedio anual entre o ano 2014 e o ano 2019

PUNTO DE MEDIDA	TRAMOS DE VÍAS CON MAIOR AUMENTO DE IMD (veh/día) entre 2014 e 2019	IMD MEDIA ANUAL						VARIACIÓN IMD 2014-2019
		PROMEDIO (2014)	PROMEDIO (2015)	PROMEDIO (2016)	PROMEDIO (2017)	PROMEDIO (2018)	PROMEDIO (2019)	
306	Aragón hacia Travesía de Vigo	4.608	5.707	9.125	8.685	8.446	8.528	3.920
238	Isaac Peral desde Plaza de San Lorenzo hacia García Barbón	4.109	7.834	7.433	7.436	7.432	7.446	3.337
127	Avda. Castrelos desde Portanet hacia Avda. Castrelos-Avda. Balaídos	16.799	18.336	21.526	17.385	19.706	19.782	2.983
300	Buenos Aires desde Autopista hacia cruce Tv. de Vigo	6.338	6.568	10.029	8.052	8.039	8.163	1.825
122	Avda. Camelias desde López Mora hacia Plaza Independencia	12.388	12.019	12.663	12.361	15.029	14.211	1.823
218	Falperra desde Cachamuiña hacia Paseo Alfonso XII	6.589	6.553	6.813	6.850	7.779	8.340	1.751
315	Isaac Peral desde García Barbón hacia Plaza de San Lorenzo	8.827	9.082	10.002	10.074	9.926	10.251	1.425
28	Gregorio Espino Salida portúnel hacia Estación de Autobuses	7.046	6.905	6.914	6.733	6.805	8.097	1.051
10	Urzáiz desde Vía Norte hacia la Bajada a la Estación	5.298	5.227	5.423	5.229	5.310	6.269	971
424	Avda. Aeropuerto desde Pardavila hacia rúa Cantabria	441	440	873	702	1.898	1.344	904

Fonte: Concello de Vigo

Figura 164: Tramos de vías municipais con maior crecemento de IMD (veh/día) promedio anual entre o ano 2014 e o ano 2019



Fonte: Concello de Vigo



Tramos con maior diminución (%) de IMD (veh/día) entre o ano 2014 e o ano 2019:

Centrándose agora nos descensos de intensidades de tráfico, as vías municipais con puntos de medición que reflexan unha maior diminución porcentual das IMDs promedio anuais entre o ano 2014 e o ano 2019 son a rúa Pi y Margall, a rúa Maestro Chané, a rúa Jenaro de la Fuente e a avenida Alcalde Gregorio Espino. Sendo a primeira desta a que presenta unha baixada porcentual máis destacada do tráfico, cun 82,23% e as seguintes con porcentaxe entre o 50% e o 60%.

Ademais destas 4 máis destacadas, e dado que a circulación global nos puntos de medida se viu descendido entre o ano 2014 e o ano 2019, existen moitos puntos de medición mais que presentan descensos de IMDs neste período. Destacaremos os máis importantes, estando estes entre un descenso do 50% e o 20% nos vehículos diarios promedio durante o ano. Ditos tramos de viario municipal son os que se mostran na táboa da páxina seguinte, incluído os mencionados no anterior parágrafo.

Figura 165: Imaxe das dúas vías con maior descenso porcentual entre o ano 2014 e o ano 2019



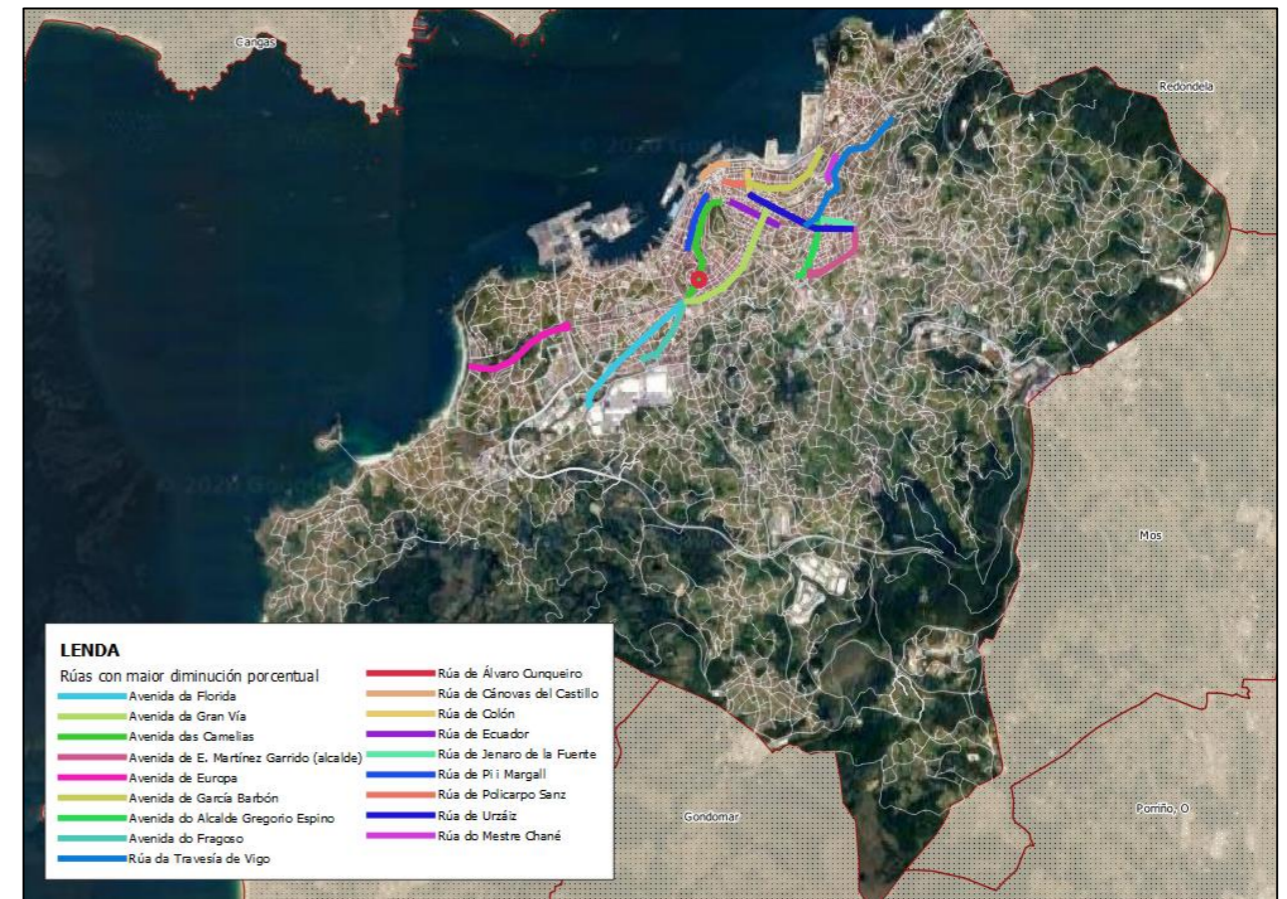
Rúa de Pi y Margall

Fonte: Google Street View



Rúa Mestre Chané

Figura 166: Vías onde se sitúan os puntos de medición municipais con maior diminución porcentual de IMD (veh/día) entre o ano 2014 e o ano 2019



Fonte: Elaboración propia



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 174 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

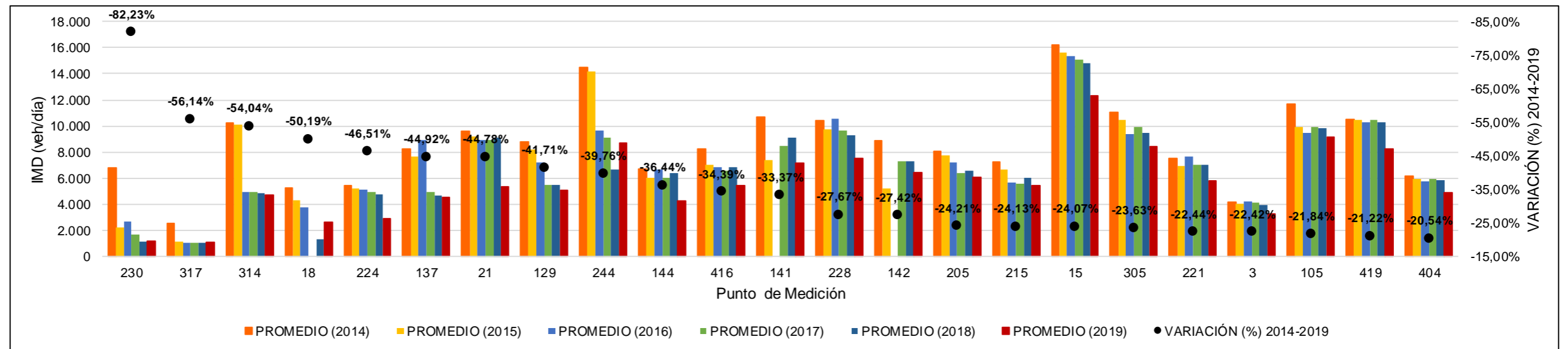


Táboa 47: Tramos de vías municipais con maior diminución porcentual de IMD (veh/día) promedio anual entre o ano 2014 e o ano 2019

PUNTO DE MEDIDA	TRAMOS DE VÍAS CON MAIOR VARIACIÓN - (%) DE IMD entre 2014 e 2019	IMD MEDIA ANUAL						VARIACIÓN (%) 2014-2019
		PROMEDIO (2014)	PROMEDIO (2015)	PROMEDIO (2016)	PROMEDIO (2017)	PROMEDIO (2018)	PROMEDIO (2019)	
230	Pi y Margall desde Chile hacia Paseo de Alfonso XII	6.780	2.190	2.715	1.661	1.180	1.205	-82,23%
317	Maestro Chané hacia Plaza de San Lorenzo	2.515	1.118	1.084	1.074	1.067	1.103	-56,14%
314	Jenaro de la Fuente desde Toledo hacia cruce Martínez Garrido	10.248	10.119	4.981	4.920	4.852	4.710	-54,04%
18	Gregorio Espino desde Urzáiz hacia cruce San Roque-Gregorio Espino	5.249	4.269	3.773	-	1.319	2.614	-50,19%
224	Avda. Camelias desde Marqués de Alcedo hacia Camelias-Hispanidad	5.417	5.198	4.964	4.964	4.722	2.897	-46,51%
137	Avda. Europa desde Samil hacia Avda. Europa-rúa Bravo	8.253	7.684	8.941	4.960	4.682	4.546	-44,92%
21	Martínez Garrido desde rúa Fontáns hacia cruce Martínez Garrido-R. Nieto (superficie)	9.600	9.186	8.966	8.932	9.114	5.301	-44,78%
129	Avda. Frago desde Manolo Martínez hacia Balaídos	8.781	8.225	7.161	5.439	5.451	5.119	-41,71%
244	Cánovas del Castillo desde Carral hacia rotonda Centro Comercial	14.489	14.215	9.610	9.072	6.625	8.728	-39,76%
144	Avda. Camelias desde Alvaro Cunqueiro hacia cruce Camelias-Pintor Laxeiro	6.687	5.980	6.670	6.033	6.360	4.250	-36,44%
416	Ecuador desde México hacia Gran Vía	8.226	7.009	6.798	6.589	6.875	5.397	-34,39%
141	Alvaro Cunqueiro desde rúa Regueiro hacia Pintor Colmeiro	10.719	7.403	-	8.500	9.107	7.142	-33,37%
228	Avda. Camelias desde D. Quijote hacia Camelias-Dr. Marañón	10.396	9.761	10.518	9.665	9.262	7.519	-27,67%
142	Alvaro Cunqueiro desde Pintor Lugrín hacia Avda. Camelias	8.890	5.220	-	7.326	7.334	6.452	-27,42%
205	García Barbón desde Alfonso XIII hacia García Barbón-Oporto	8.062	7.738	7.178	6.403	6.525	6.111	-24,21%
215	Policarpo Sanz desde Velázquez Moreno hacia cruce P. Sanz-Reconquista	7.220	6.621	5.686	5.585	6.062	5.478	-24,13%
15	Colón desde Policarpo Sanz hacia cruce Urzáiz-Príncipe	16.208	15.659	15.334	15.067	14.765	12.306	-24,07%
305	Tv. de Vigo desde Fenosa hacia cruce con Buenos Aires	11.042	10.479	9.395	9.887	9.461	8.433	-23,63%
221	Avda. Camelias desde Romil hacia cruce Camelias-Hispanidad	7.495	6.941	7.671	7.060	6.977	5.814	-22,44%
3	Urzáiz desde cruce Pizarro-Tvsía. Vigo hacia cruce Urzáiz-Gregorio Espino	4.178	4.043	4.175	4.079	3.906	3.241	-22,42%
105	Avda. Florida desde Manolo Martínez hacia Plaza América	11.727	9.915	9.425	9.910	9.839	9.166	-21,84%
419	Paso inferior Plaza España hacia Gran Vía-Plaza América	10.503	10.435	10.239	10.424	10.265	8.274	-21,22%
404	Gran Vía desde Plaza de España hacia Gran Vía-Honduras	6.196	5.926	5.772	5.899	5.860	4.924	-20,54%

Fonte: Concello de Vigo

Figura 167: Tramos de vías municipais con maior diminución porcentual de IMD (veh/día) promedio anual entre o ano 2014 e o ano 2019



Fonte: Elaboración propia



Tramos con maior diminución de IMD (veh/día) entre o ano 2014 e o ano 2019:

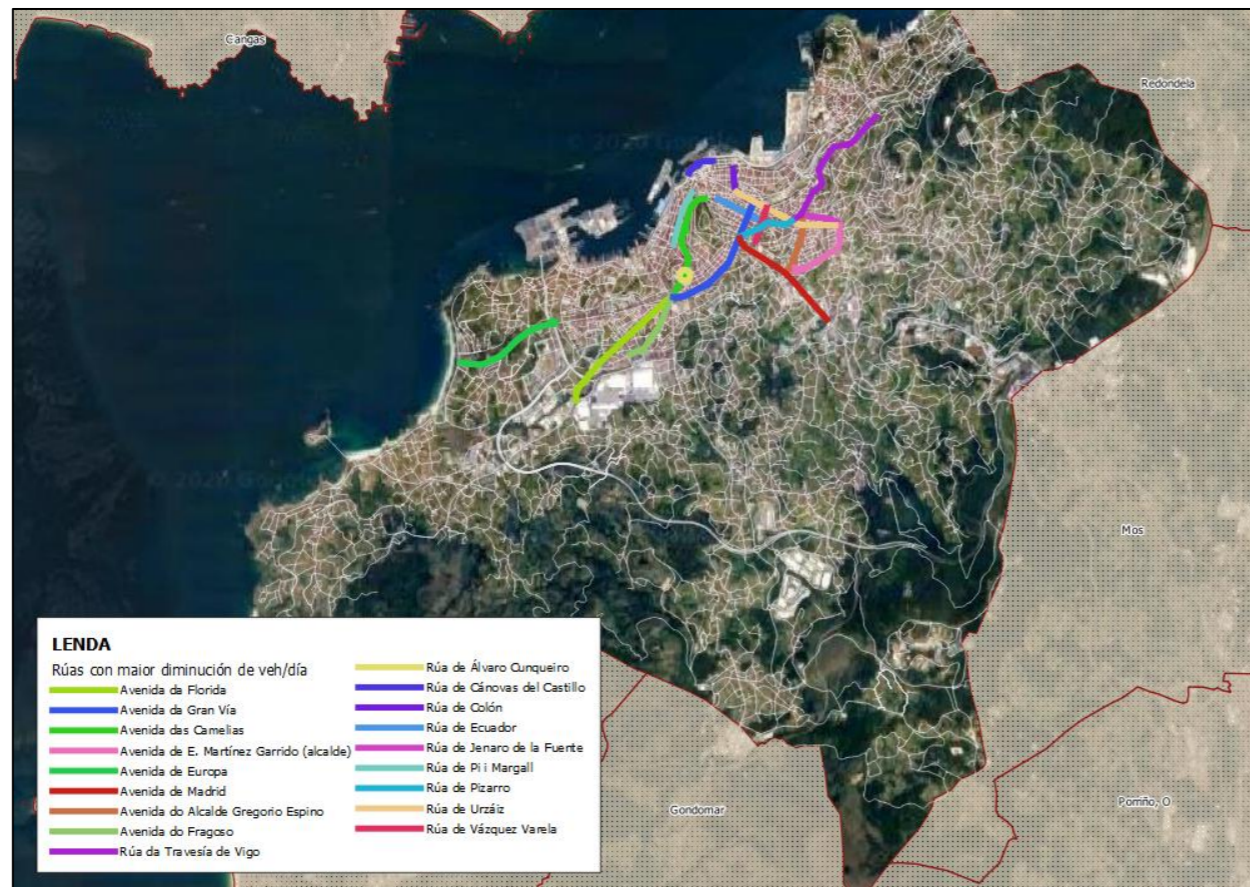
Do mesmo xeito que no punto anterior, son numerosas as vías de carácter municipal que diminuíron a súa intensidade de tráfico medio diario entre os anos considerados.

Cabe destacar que o número vehículos diarios de redución promedio anual ronda cifras dende os 2.000 aos case 6.000 vehículos/día nos puntos de medida dos tramos de maior descenso da IMD media anual.

A rúa Cánovas del Castillo, cunha redución de 5.761 veh/día é a que presenta un valor máis alto. Séguena a rúa Pi y Margall e a rúa Jenaro de la Fuente, ambas con máis de 5.000 veh/día.

As rúas que lle seguen nos maiores valores de diminución da IMD media anual son as que se mostran na táboa da seguinte páxina.

Figura 168: Vías onde se sitúan os puntos de medición municipais con maior diminución de IMD (veh/día) entre o ano 2014 e o ano 2019



Fonte: Elaboración propia

Figura 169: Imaxe das dúas vías con maior descenso de veh/día entre o ano 2014 e o ano 2019



Rúa de Pi y Margall



Rúa Cánovas del Castillo

Fonte: Google Street View

Concretamente neste apartado, pódese notar o efecto e a implicación na redución do tráfico rodado provocado polas actuacións do Plan de Humanizacións que está a levar a cabo o Concello de Vigo.

Un exemplo disto é a avenida das Camelias, a cal foi obxecto destas actuacións de humanización no ano 2017 (entre a rúa Doutor Marañón e a rúa Juan Ramón Jimenez) e máis recentemente no ano 2019 (entre Juan Ramón Jiménez e avenida Hispanidade). Compróbase como estas melloras da sección do viario a favor dos transeúntes reduciron a intensidade media diaria nos posteriores anos a ditas intervencións nos puntos aforados desta vía.



Outro exemplo son as humanizacións que se levaron a cabo na avenida Alcalde Gregorio Espino no ano 2015 (Fase I), 2016 (Fase II) e 2019 (Fase III), mellorando as infraestruturas peonís e a seguridade viaria, conseguindo directa ou indirectamente unha baixada nos seguintes anos do fluxo de tráfico, como demostran os datos dos puntos de medición nesta rúa da cidade de Vigo.

Outras vías que tamén se poden por de exemplo son a avenida de Emilio Martínez Garrido ou a rúa Álvaro Cunqueiro.

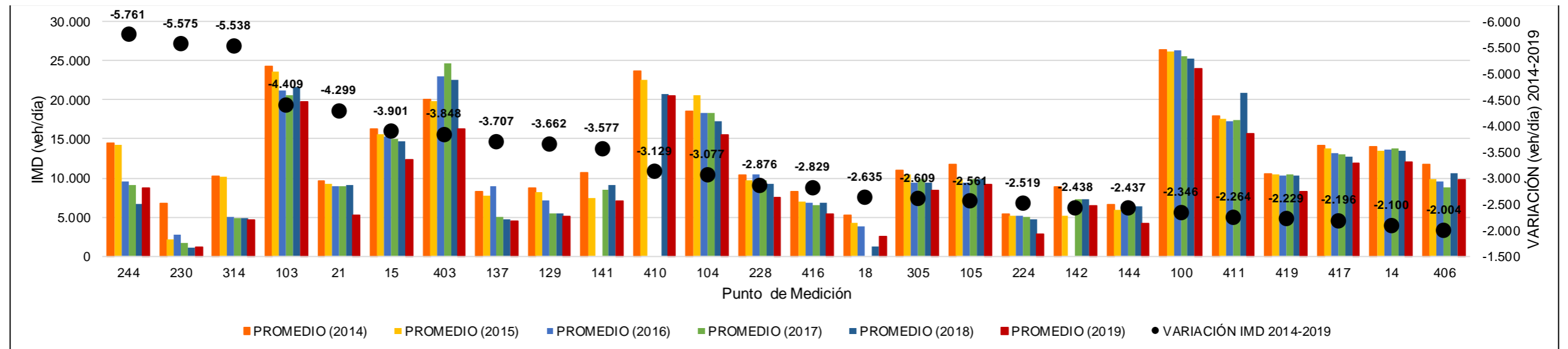


Táboa 48: Tramos de vías municipais con maior diminución de IMD (veh/día) promedio anual entre o ano 2014 e o ano 2019

PUNTO DE MEDIDA	TRAMOS DE VÍAS CON MAIOR VARIACIÓN - DE IMD (veh/día) entre 2014 e 2019	IMD MEDIA ANUAL						VARIACIÓN IMD 2014-2019
		PROMEDIO (2014)	PROMEDIO (2015)	PROMEDIO (2016)	PROMEDIO (2017)	PROMEDIO (2018)	PROMEDIO (2019)	
244	Cánovasdel Castillo desde Carral hacia rotonda Centro Comercial	14.489	14.215	9.610	9.072	6.625	8.728	-5.761
230	Pi y Margall desde Chile hacia Paseo de Alfonso XII	6.780	2.190	2.715	1.661	1.180	1.205	-5.575
314	Jenaro de la Fuente desde Toledo hacia cruce Martínez Garrido	10.248	10.119	4.981	4.920	4.852	4.710	-5.538
103	Gran Vía desde Carmen hacia Gran Vía-Regueiro	24.216	23.581	21.121	20.563	21.597	19.807	-4.409
21	Martínez Garrido desde rúa Fontánshacia cruce Martínez Garrido-R. Nieto (superficie)	9.600	9.186	8.966	8.932	9.114	5.301	-4.299
15	Colón desde Policarpo Sanz hacia cruce Urzáiz-Príncipe	16.208	15.659	15.334	15.067	14.765	12.306	-3.901
403	Gran Vía desde Bolivia hacia Gran Vía-Nicaragua	20.078	19.750	23.020	24.665	22.541	16.230	-3.848
137	Avda. Europa desde Samil hacia Avda. Europa-rúa Bravo	8.253	7.684	8.941	4.960	4.682	4.546	-3.707
129	Avda. Frago desde Manolo Martínez hacia Balaidos	8.781	8.225	7.161	5.439	5.451	5.119	-3.662
141	Alvaro Cunqueiro desde rúa Regueiro hacia Pintor Colmeiro	10.719	7.403	-	8.500	9.107	7.142	-3.577
410	Avda. Madrid desde Gondomar hacia cruce Avda. Madrid-Loureiro	23.606	22.548	-	-	20.679	20.476	-3.129
104	Gran Vía desde Gerona hacia Plaza América	18.608	20.611	18.251	18.300	17.271	15.532	-3.077
228	Avda. Camelias desde D. Quijote hacia Camelias-Dr. Marañón	10.396	9.761	10.518	9.665	9.262	7.519	-2.876
416	Ecuador desde México hacia Gran Vía	8.226	7.009	6.798	6.589	6.875	5.397	-2.829
18	Gregorio Espino desde Urzáiz hacia cruce San Roque-Gregorio Espino	5.249	4.269	3.773	-	1.319	2.614	-2.635
305	Tv. de Vigo desde Fenosa hacia cruce con Buenos Aires	11.042	10.479	9.395	9.887	9.461	8.433	-2.609
105	Avda. Florida desde Manolo Martínez hacia Plaza América	11.727	9.915	9.425	9.910	9.839	9.166	-2.561
224	Avda. Camelias desde Marqués de Alcedo hacia Camelias-Hispanidad	5.417	5.198	5.111	4.964	4.722	2.897	-2.519
142	Alvaro Cunqueiro desde Pintor Lugrisha hacia Avda. Camelias	8.890	5.220	-	7.326	7.334	6.452	-2.438
144	Avda. Camelias desde Alvaro Cunqueiro hacia cruce Camelias-Pintor Laxeiro	6.687	5.980	6.670	6.033	6.360	4.250	-2.437
100	Gran Vía desde Hispanidad hacia Plaza de España	26.324	26.104	26.267	25.580	25.267	23.978	-2.346
411	Gran Vía desde Ramón y Cajal hacia Gran Vía-Valle Inclán	17.871	17.485	17.222	17.373	20.926	15.606	-2.264
419	Paso inferior Plaza España hacia Gran Vía-Plaza América	10.503	10.435	10.239	10.424	10.265	8.274	-2.229
417	Pizarro desde Vázquez Varela hacia Isabel La Católica	14.151	13.734	13.250	13.084	12.767	11.955	-2.196
14	Urzáiz desde Magallanes hacia cruce Urzáiz-Hernán Cortés	14.086	13.463	13.703	13.834	13.482	11.986	-2.100
406	Vázquez Varela desde Ecuador hacia cruce Pizarro-Venezuela	11.782	9.843	9.511	8.849	10.593	9.779	-2.004

Fonte: Concello de Vigo

Figura 170: Tramos de vías municipais con maior diminución de IMD (veh/día) promedio anual entre o ano 2014 ao ano 2019



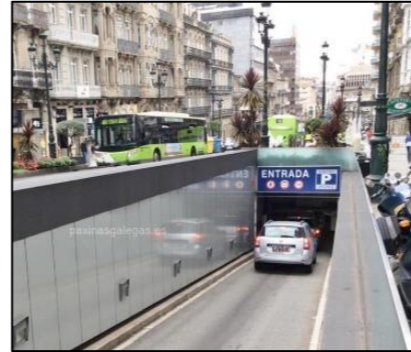
Fonte: Concello de Vigo



2.5.3. ESTACIONAMENTO E APARCADOIROS

Todos os desprazamentos en vehículo privado asócianse a un lugar de estacionamento en orixe e destino, que é necesario considerar como parte dos requirimentos do vehículo privado.

A oferta de aparcadoiros no municipio, así como a xestión do mesmo, constitúen elementos básicos que condicionan a mobilidade no vehículo privado e polo tanto son un instrumento fundamental na racionalización do sistema de transportes e na implantación dunha estratexia de mobilidade sostible.



Por unha parte, a dispoñibilidade ou non, de aparcadoiros no destino do viaxe condiciona a elección modal e polo tanto inflúe no volume de coches que saen do orixe. É polo tanto, a xestión dos aparcadoiros un elemento regulador do tráfico.

Por outra parte, unha inadecuada xestión do aparcadoiro implica un aumento da ilegalidade, que afecta ao tráfico e ao transporte público, e unha ocupación do espazo público urbano, con prexuízos no entorno.

A regulación, dimensionamento, tipoloxía e localización de aparcadoiros e zonas de estacionamento



teñen pois unha influencia directa na definición do modelo de transporte do municipio, e no caso de que estas zonas sexan insuficientes, pode ocorrer que os usuarios e usuarias da vía estacionen os vehículos sobre as beirarrúas, dificultando a circulación normal dos peóns e peoas.

Por outra banda, a trama densa da cidade de Vigo foi sometida a un proceso paulatino de humanización nos últimos anos, como xa se mencionou noutras ocasións anteriormente, o que supuxo a reelaboración das plataformas viarias nas que se eliminaron ou se acoutaron de xeito significativo as zonas de aparcamento en superficie en beneficio da ampliación dos espazos peonís, ciclistas e estanciais, así como facilitando a accesibilidade do transporte público.

Pola contra apareceron numerosos aparcamentos de uso público e maioritariamente de titularidade privada ou concesións, que colaboran en ofrecer alternativas de aparcamento. O seguinte cadro amosa a localización e as prazas en cada un dos aparcamentos de uso público, contidos en edificios, en xeral en plantas de sotos ou baixas e primeiras.

Táboa 49: Principais aparcamentos de uso público en edificacións no Concello de Vigo

APARCAMENTO	LOCALIZACIÓN	PAZAS
GARAJE AVENIDA	Rúa Urzáiz, 209-211	136
GARAJE SAN MARTÍN DE PORRES	Rúa Coruña, 44	85
PLAZA DE PORTUGAL	Praza de Portugal, s/n	193
A LAXE	Rúa Cánovas del Castillo	400
AREAL	Rúa Areal, s/n	290
O BERBÉS	Praza do Berbés, s/n	147
CARACAS	Rúa Urzáiz, 128	80
CENTRO COMERCIAL CAMELIAS	Praza América, 2	350
COLÓN CENTRO	Rúa Colón, 28	190
RÚA CORUÑA	Rúa Coruña, 7	557
VENEZUELA	Rúa Venezuela, 28	416
FERNANDO EL CATÓLICO	Praza Fernando el Católico	222
EL DORADO	Rúa Uruguay, 8	350
GALLEGOS ILUSTRES	Rúa Pintor Laxeiro, 6	146
INDEPENDENCIA	Praza Independencia, 5	212
PARKING CENTRAL	Rúa Doutor Cadaval, 21	164
PINTOR COLMEIRO	Rúa Pintor Colmeiro, 1	394
PLAZA DEL REY	Praza del Rey, s/n	450
POLICARPO SANZ	Rúa Policarpo Sáenz, s/n	590
PARKING PRÍNCIPE	Rúa Eduardo Iglesias, 11	160
PARKING PROGRESO	Rúa Progreso, s/n	80
ROSALÍA DE CASTRO	Rúa Rosalía de Castro, s/n	687
SABA ESTACIÓN TREN VIGO - GUIXAR	Rúa Areal, s/n	176
SABA ESTACIÓN TREN VIGO - URZÁIZ	Praza Estación, s/n	443
URZÁIZ	Rúa Urzáiz, 4	511
JENARO DE LA FUENTE	Rúa Jenaro de la Fuente, s/n	457
CASTELAO	Avenida Castelao, 16	408
ZARAGOZA	Rúa Zaragoza, 2	128
PLAZA ELÍPTICA	Praza Francisco Fernández del Riego	419
SPORTICKET	Praza de Xoán Piñeiro, 3	221
JENARO	Praza de Maruja Mallo (interior)	124
LA ESTRELLA	Rúa Concepción Areal, 6	462
PARKING VIGO	Rúa Areal, 142	145
PARKING BRASIL	Rúa Brasil, 35	95
TOTAL		9.888

Fonte: Revisión do PXOM (borrador)



O reparto destas prazas de aparcamento é irregular, en xeral adaptado á demanda zonal. Así na zona de Vigo Centro localízanse 28 aparcamentos específicos dos 34 da relación anterior, o que amosa a gran demanda de aparcamento que existe en dita zona. Estas prazas superan significativamente ás existentes en superficie asociadas ao viario ou en áreas descubertas, froito da humanización mencionada anteriormente.

Nas zonas delimitadas como urbanas menos densas (Beiramar, Bouzas, Coia, Gran Vía, Calvario, Traviasas, Navia) invértese esta realidade, sendo moi superiores as prazas de aparcamento en superficie que as de aparcamentos específicos ao interior de edificacións, privados de uso público.

Táboa 50: Resumo das prazas de aparcamento por grandes zonas agregadas

ZONA	EN SUPERFICIE	ESPECÍFICOS	TOTAL POR ZONAS
VIGO CENTRO	6.082	8.095	14.177
BOUZAS-BEIRAMAR	2.868	588	3.456
COIA-ESPEDRIGADA	4.056	408	4.464
GRAN VÍA	1.259	0	1.259
SAN XOAN-CALVARIO	3.664	797	4.461
LAVADORES	2.139	0	2.139
TOTAL	27.153	9.888	37.041

Fonte: Revisión do PXOM (borrador)

Nas zonas exteriores solo hai aparcamentos en superficie en cantidade moi inferior directamente relacionada cunha demanda menor.

Este número de prazas de aparcamento supón un amplo ratio de 126 prazas por cada 1.000 habitantes, e 1 praza para cada 5 vehículos censados. Os principais problemas derivan da localización de esas prazas, mais que do seu número.

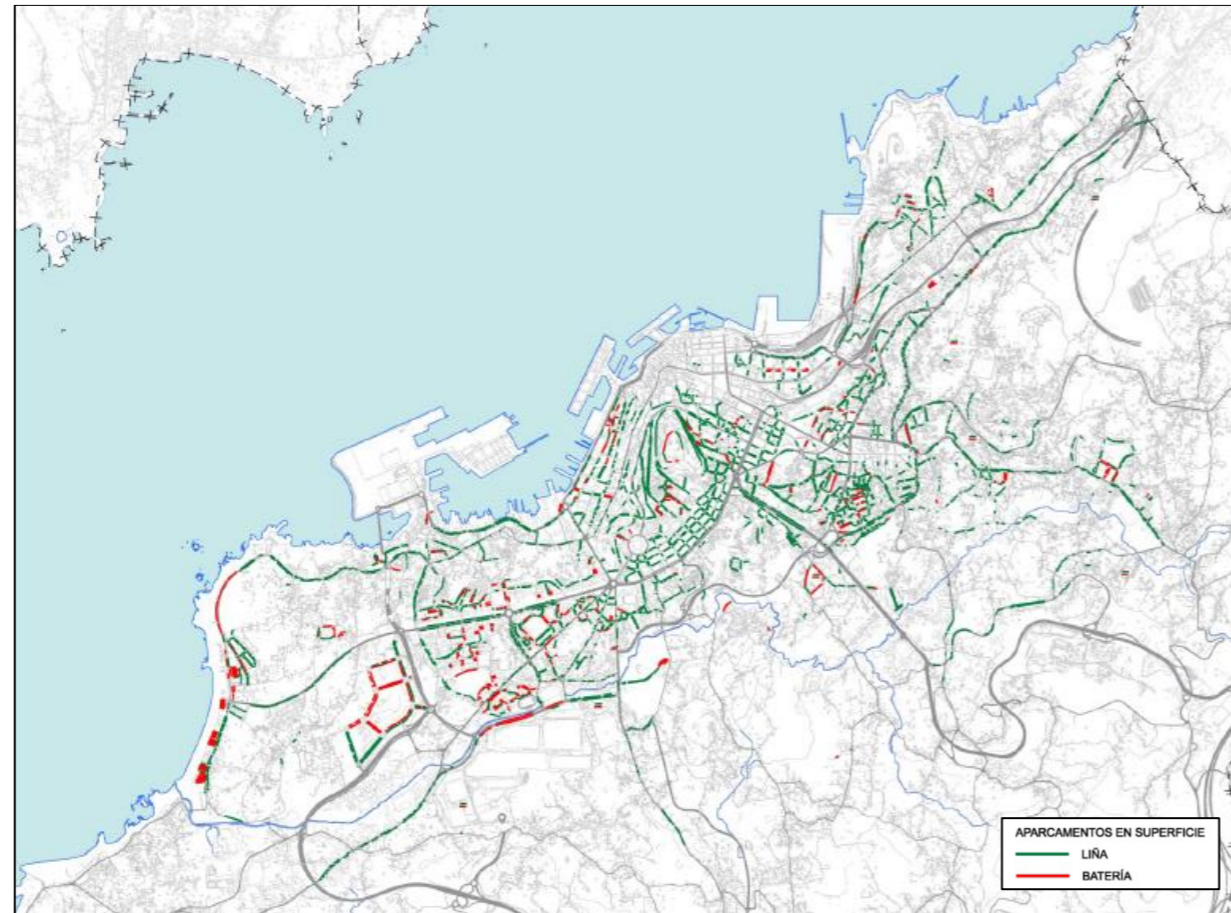
Figura 171: Situación dos principais aparcamentos de Vigo



Fonte: Elaboración propia



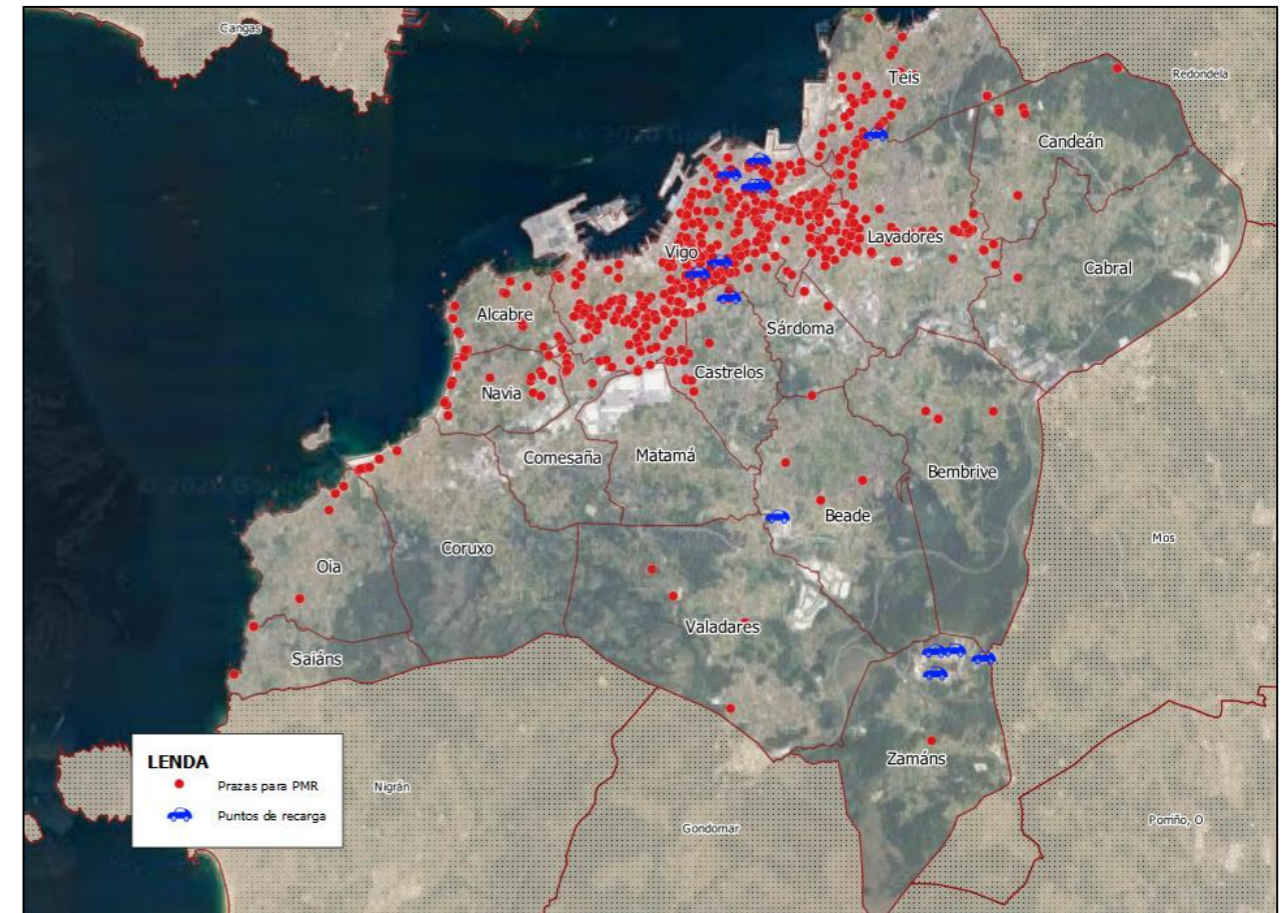
Figura 172: Aparcamento en superficie no Concello de Vigo



Fonte: Revisión do PXOM de Vigo (borrador)

Existen un total de aproximadamente 730 prazas para persoas con mobilidade reducida (PMR) no Concello de Vigo situadas en superficie, e que se foron aumentando durante estes últimos anos, pasando de en torno a 410 no ano 2014 as existentes actualmente. Ademais, tamén se dispoñe de 13 puntos de recarga de vehículos eléctricos asociados a aparcamentos públicos de pago e centros comerciais.

Figura 173: Prazas para PMR e puntos de recarga de coche eléctrico



Fonte: Elaboración propia

Por outra banda, Vigo dispón dun servizo de xestión, regulación e control do estacionamento na vía pública (X.E.R.) mediante un sistema de parquímetros. O servizo estrutúrase entornó ás categorías de residente e non residente cun solo tipo de prazas de cor azul.

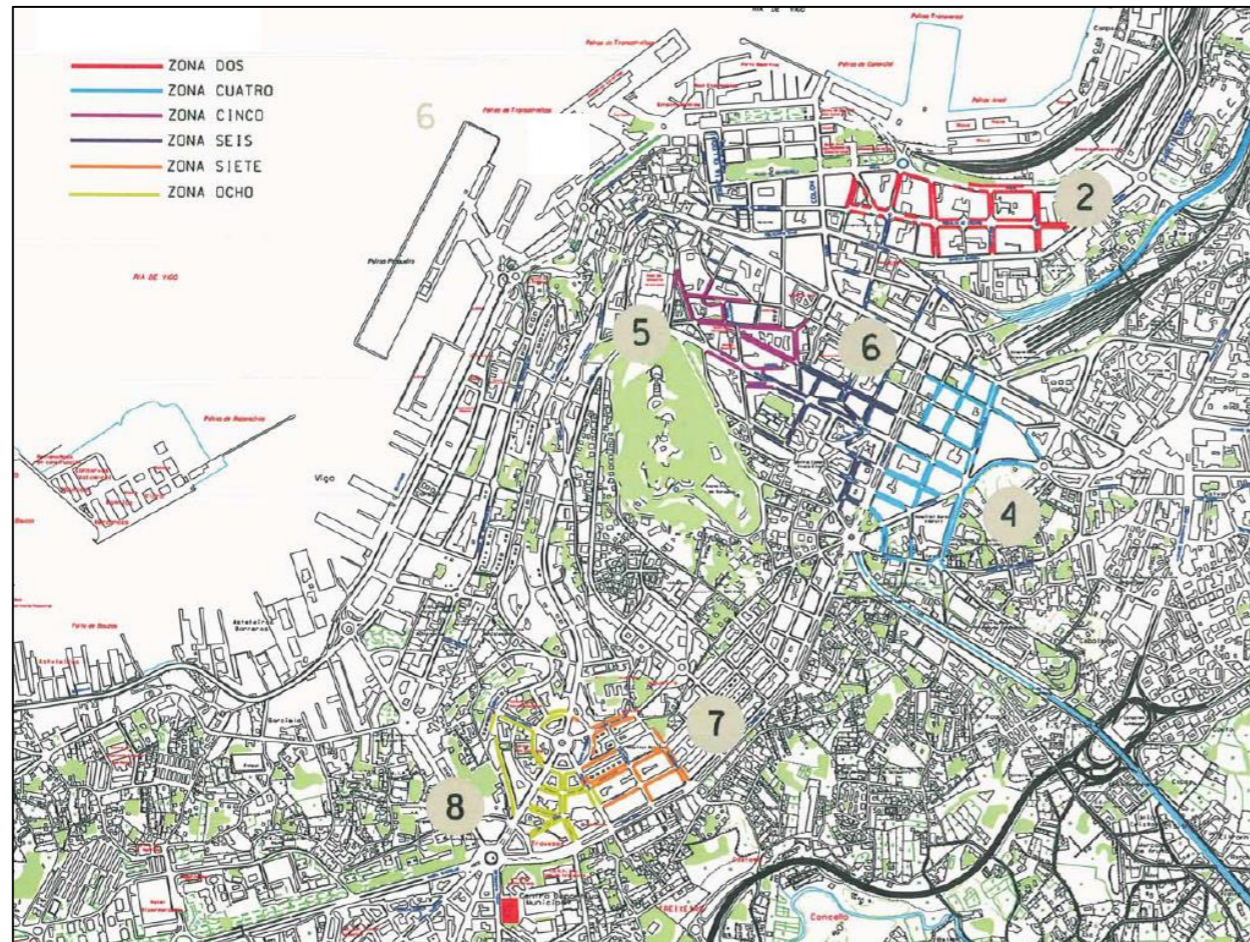
O funcionamento do servizo é idéntico en todo o ámbito regulado, de luns a venres, de 09:00 h a 14:00 h, e de 16:00 h a 20:00 h; así como o tempo máximo de estacionamento continuado nunha mesma praza: 2 horas (excepto para residentes).

Está formado por 6 zonas, nas que se dispoñen de prazas de aparcamento en liña, prazas en batería, prazas de carga e descarga e prazas para persoas con mobilidade reducida.

A zonificación, recollida último prego do contrato do servizo de estacionamento regulado e controlado na vía pública de Vigo é a que se mostra na seguinte figura.



Figura 174: Situacións das zonas X.E.R. do Concello de Vigo



Fonte: PPT para a contratación dun sistema de X.E.R. – 2016 (Concello de Vigo)

No ano 2016, contabilizáronse 1.931 prazas de aparcamento (en liña e en batería), 201 prazas en zona de carga e descarga, 57 prazas para persoas con mobilidade reducida (PMR) e un total de 146 expendedores ou parquímetros, distribuídos nas zonas segundo se mostra na táboa seguinte.

Táboa 51: Prazas dispoñibles de aparcamento XER no Concello de Vigo no ano 2016

ZONA 2					
RÚA	PAZAS EN LIÑA	PAZAS EN BATERÍA	PAZAS CARGA E DESCARGA	PAZAS PMR	EXPENDEDORES
AREAL	73			1	6
PONTEVEDRA	20				1
INES PEREZ DE ZETA	9				1
REPUBLICA ARGENTINA	29		3		3
OPORTO	21		7	2	2
CANCELEIRO	26		2	1	2
SERAFIN AVENDAÑO	34		5		2
ROSALÍA DE CASTRO	26	123	21	5	13
TOTAL	238	123	38	9	30

ZONA 4-5-6					
RÚA	PAZAS EN LIÑA	PAZAS EN BATERÍA	PAZAS CARGA E DESCARGA	PAZAS PMR	EXPENDEDORES
BRASIL	29		4	4	3
PARAGUAY	50		8		
ECUADOR	147		19	2	11
GUATEMALA	7				
VENEZUELA	124		16	4	14
PILAR	19		2	2	2
TABOADA LEAL					
ARZOBISPO XELMIREZ	11				
SIMON BOLIVAR	8	7			
JOAQUIN LORIGA	36		3		2
FINISTERRE	13				
BOLIVIA	39	7	12	4	4
PADRE DON RUA	9		3		
NICARAGUA	51	36	10	2	8
HONDURAS	53		8	2	3
PADRE FEJOO	3		3	2	
PUERTO RICO	19			2	3
SANTA RITA		21			
VAZQUEZ VARELA	43	127	8	1	11
PIZARRO	17		3	2	1
MEXICO	66		6		3
CUBA	22	11	3	3	2
CARACAS	21	6	1		1
PANAMA	39			2	2
RONDA DON BOSCO	50		9		4
PROGRESO	20		3		2
MARIA AUXILIADORA	8				
LOPEZ DE NEIRA	23				2
PLACER	28		3		2
PASEO DE GRANADA	4				
TOTAL	959	215	124	32	80



ZONA 7-8					
RÚA	PRAZAS EN LIÑA	PRAZAS EN BATERÍA	PRAZAS CARGA E DESCARGA	PRAZAS PMR	EXPENDEDORES
ALVARO CUNQUEIRO	40		7	3	6
PINTOR COLMEIRO	22		4	2	2
ZARAGOZA	15		4		3
BARCELONA	38		6	3	4
PINTOR LAXEIRO	30				3
ZAMORA	24		4	1	3
OTERO PEDRAYO	37				3
ALFONSO X EL SABIO	15		3		2
GERONA	39		3	1	2
REGUEIRO	18		3	2	
SALAMANCA	9				
TARRAGONA	24		2	1	1
PINTOR JOSE FRAU RUIZ		15			1
PINTOR LUGRIS	10	26		1	2
LOPEZ MORA	34		3	2	4
TOTAL	355	41	39	16	36

RESUM O DE RESULTADOS					
TOTAL PRAZAS	PRAZAS EN LIÑA	PRAZAS EN BATERÍA	PRAZAS CARGA E DESCARGA	PRAZAS PMR	EXPENDEDORES
	1.552	379	201	57	146

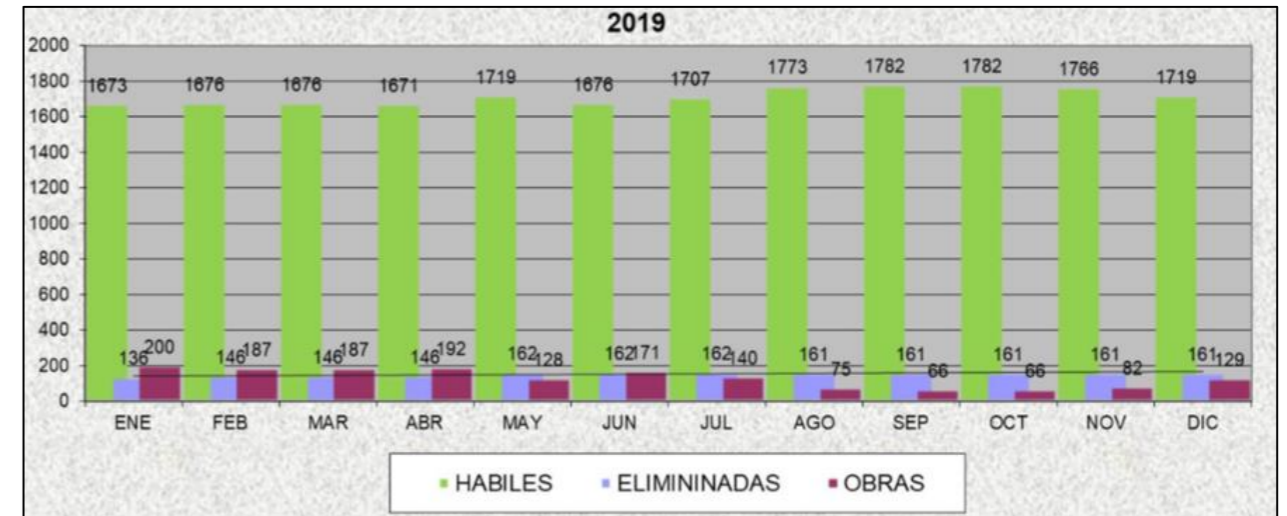
Fonte: PPT para a contratación dun sistema de X.E.R. – 2016 (Concello de Vigo)

Como xa se mencionou anteriormente en varias ocasións, o proceso de humanización que está a levar a cabo o Concello de Vigo no municipio implica que se lle outorgue máis protagonismo aos peóns e peoas, polo que en moitas ocasións, nas rúas humanizadas elimínanse prazas de aparcamento. Con respecto ao ano 2018, o número de prazas correspondentes ao sistema X.E.R. en 2019 reduciuse en 25 unidades, e con respecto ao 2016, no ano 2019 dispóñense de 83 unidades menos.

Na seguinte figura móstrase a dispoñibilidade de prazas de estacionamento reguladas durante todo o ano 2019.

- Prazas hábiles: aquelas nas que se pode estacionar
- Prazas eliminadas: aquelas eliminadas definitivamente
- Prazas inhábiles: aquelas que están sendo temporalmente ocupadas por obras, contedores, etc.

Figura 175: Prazas reguladas do sistema X.E.R. durante o ano 2019



Fonte: PPT para a contratación dun sistema de X.E.R. – 2016 (Concello de Vigo)



2.6. ANÁLISE ENERXÉTICA E MEDIOAMBIENTAL

2.6.1. INTRODUCCIÓN

Actualmente o 40% da enerxía consumida polo home é debido ao transporte. Por este motivo, o transporte constitúe unha das fontes máis importantes de emisión de gases contaminantes e material de partículas, así como de emisións acústicas. Isto leva un dos principais retos a afrontar pola sociedade, evolucionar cara a modelos de baixas emisións e menos consumo enerxético.

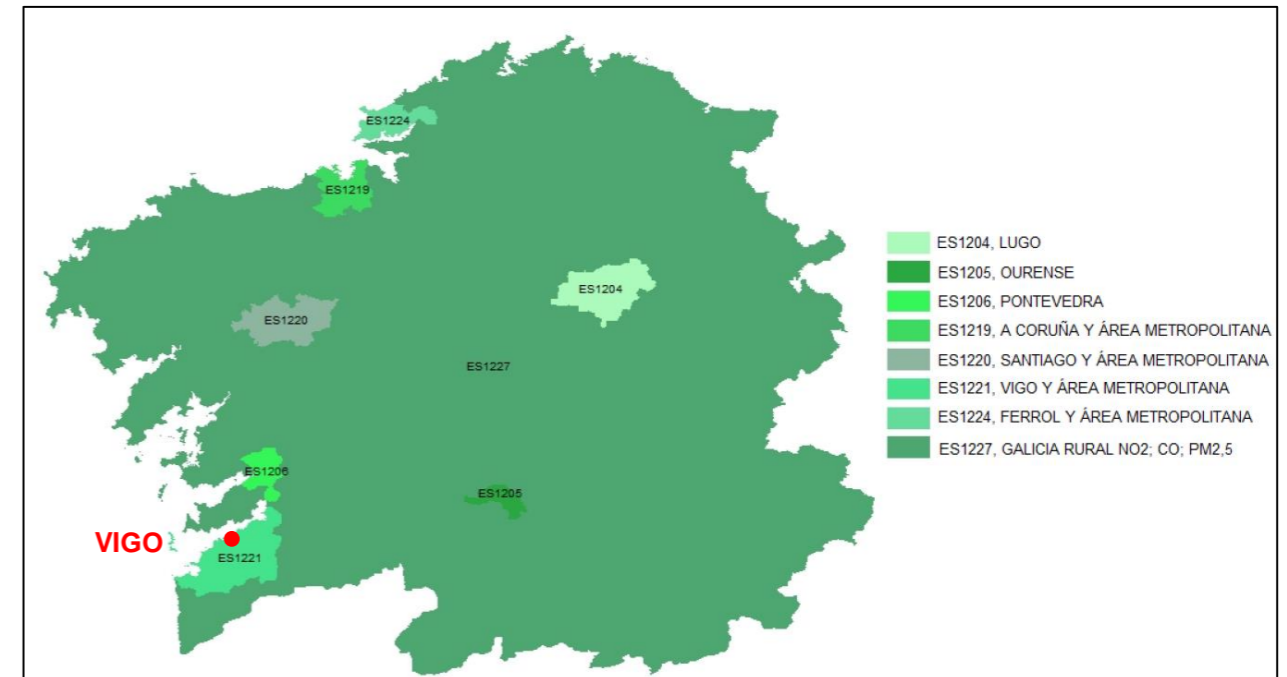
2.6.2. CALIDADE DO AIRE

De acordo co marco normativo sobre avaliación e xestión da calidade do aire ambiental definida pola Directiva 96/62/CE do Consello, de 27 de setembro de 1996, sobre avaliación e xestión da calidade do aire 8 ambiente e o RD 1073/2002 de 18 de outubro, sobre avaliación e xestión da calidade do aire ambiente en relación co dióxido de xofre, dióxido de nitróxeno, óxidos de nitróxeno, partículas, chumbo, benceno e monóxido de carbono (Artigo 3b), vixentes no seu momento, polo cal o territorio en Galicia subdividiuse e clasificou en zonas e aglomeracións, atendendo á calidade do aire ambiente e á subministración de información ao público.

De acordo co marco normativo sobre avaliación e xestión da calidade do aire ambiental definida pola Directiva 96/62/CE do Consello, de 27 de setembro de 1996, sobre avaliación e xestión da calidade do aire 8 ambiente e o RD 1073/2002 de 18 de outubro, sobre avaliación e xestión da calidade do aire ambiente en relación co dióxido de xofre, dióxido de nitróxeno, óxidos de nitróxeno, partículas, chumbo, benceno e monóxido de carbono (Artigo 3b), vixentes no seu momento, polo cal o territorio en Galicia subdividiuse e clasificou en zonas e aglomeracións, atendendo á calidade do aire ambiente e á subministración de información ao público.

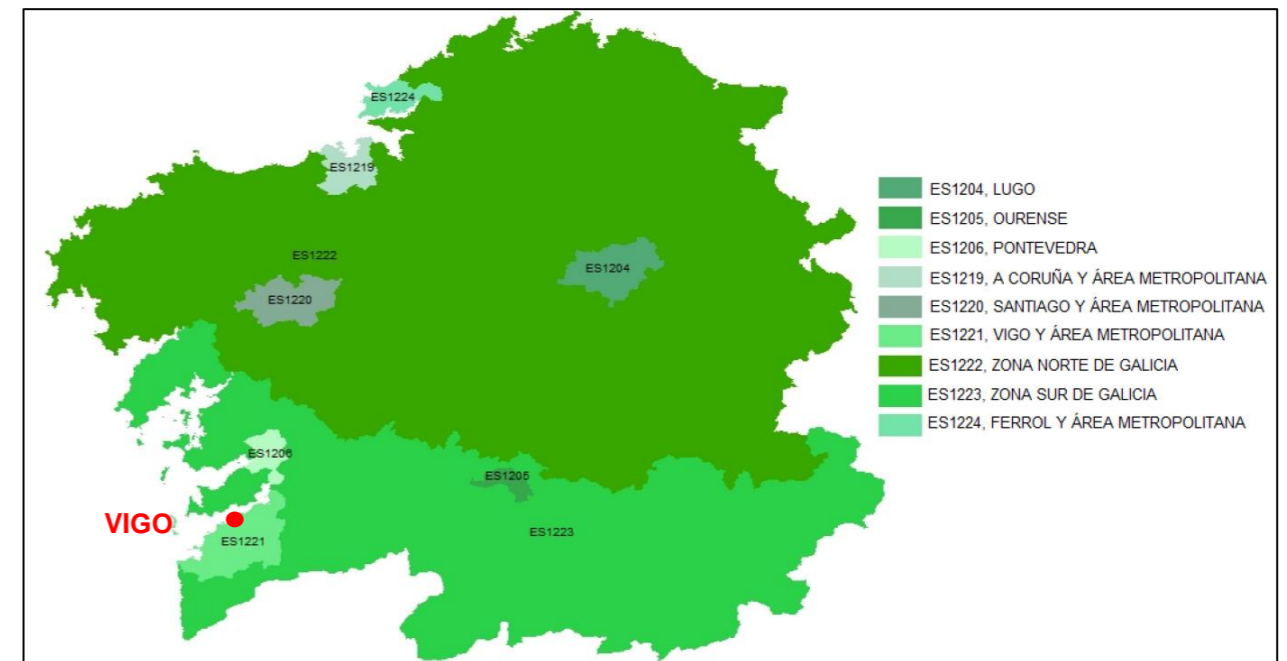
Desta forma definíronse zonas de comportamento homoxéneo no referente á dispersión de contaminantes atmosféricos, co fin de poder establecer áreas de calidade do aire equivalentes, podendo definir un plan de actuacións específico para cada unha delas. Estas zonas e aglomeracións, que se utilizan para avaliar a calidade do aire en función dos contaminantes a avaliar, denomínanse Zonas de Calidade do Aire (ZCA), quedando como se mostra a continuación, ,

Figura 176: Zonas de Galicia para a avaliación do NO2 e CO



Fonte: Zonificación da calidade do aire en España (2019)

Figura 177: Zonas de Galicia para a avaliación do O3

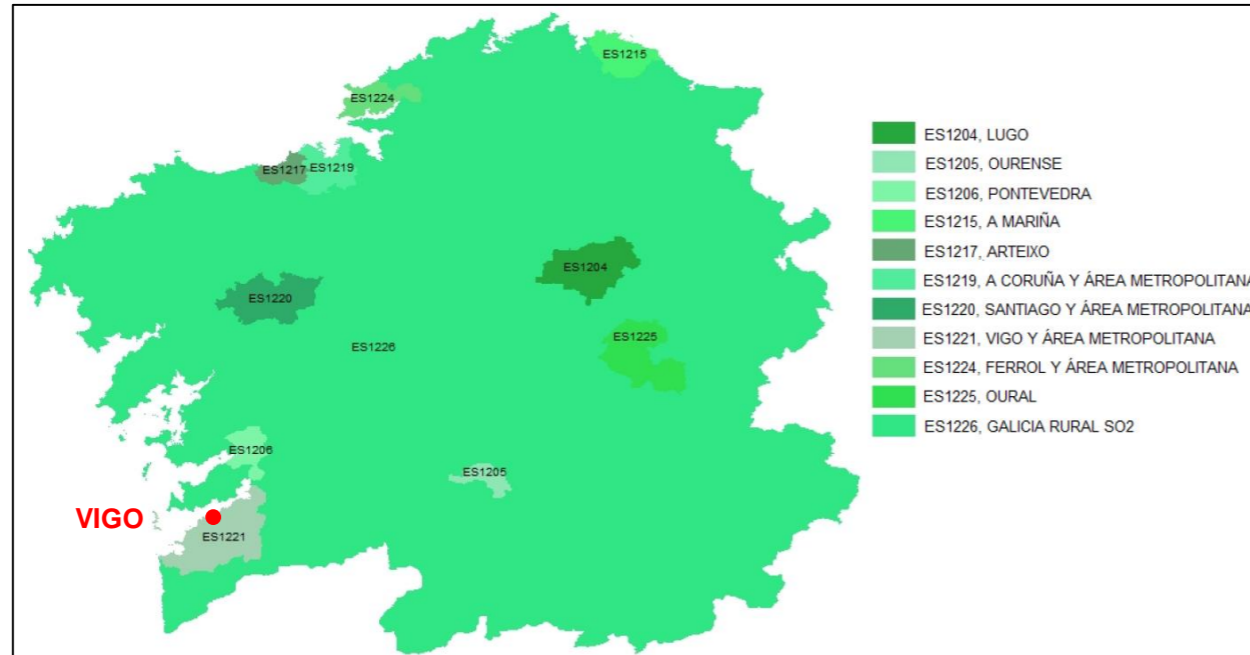


Fonte: Zonificación da calidade do aire en España (2019)



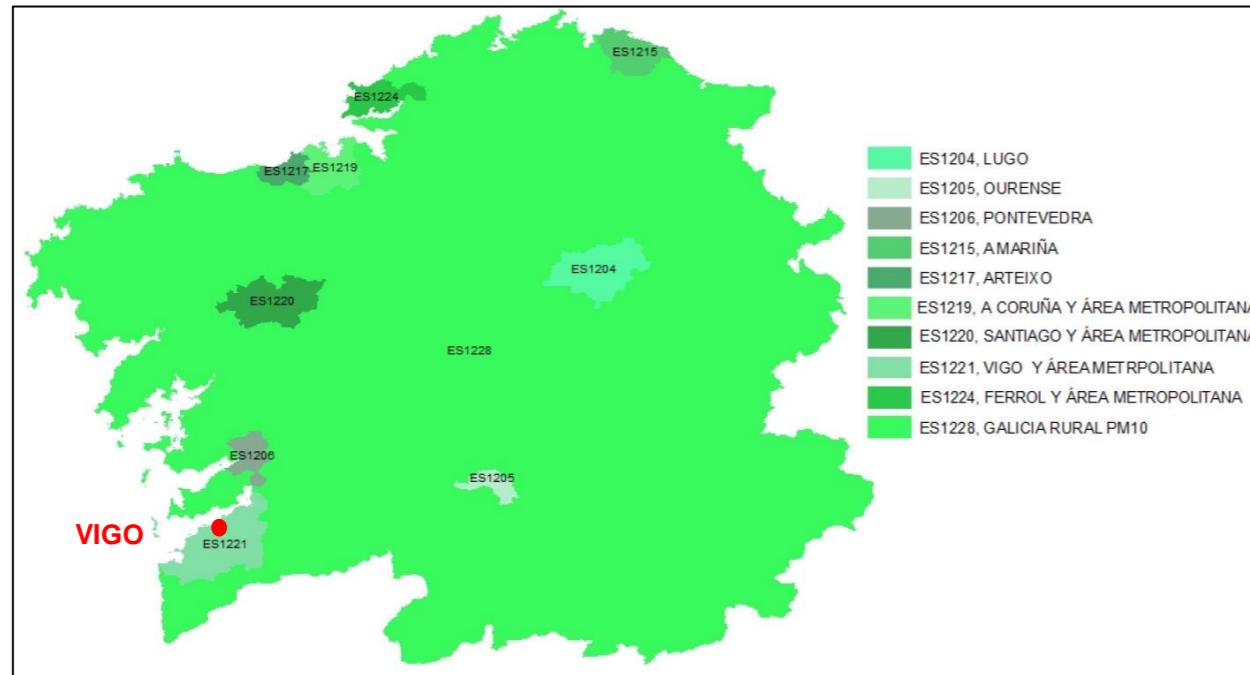
Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 183 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 178: Zonas de Galicia para a avaliación do SO2



Fonte: Zonificación da calidade do aire en España (2019)

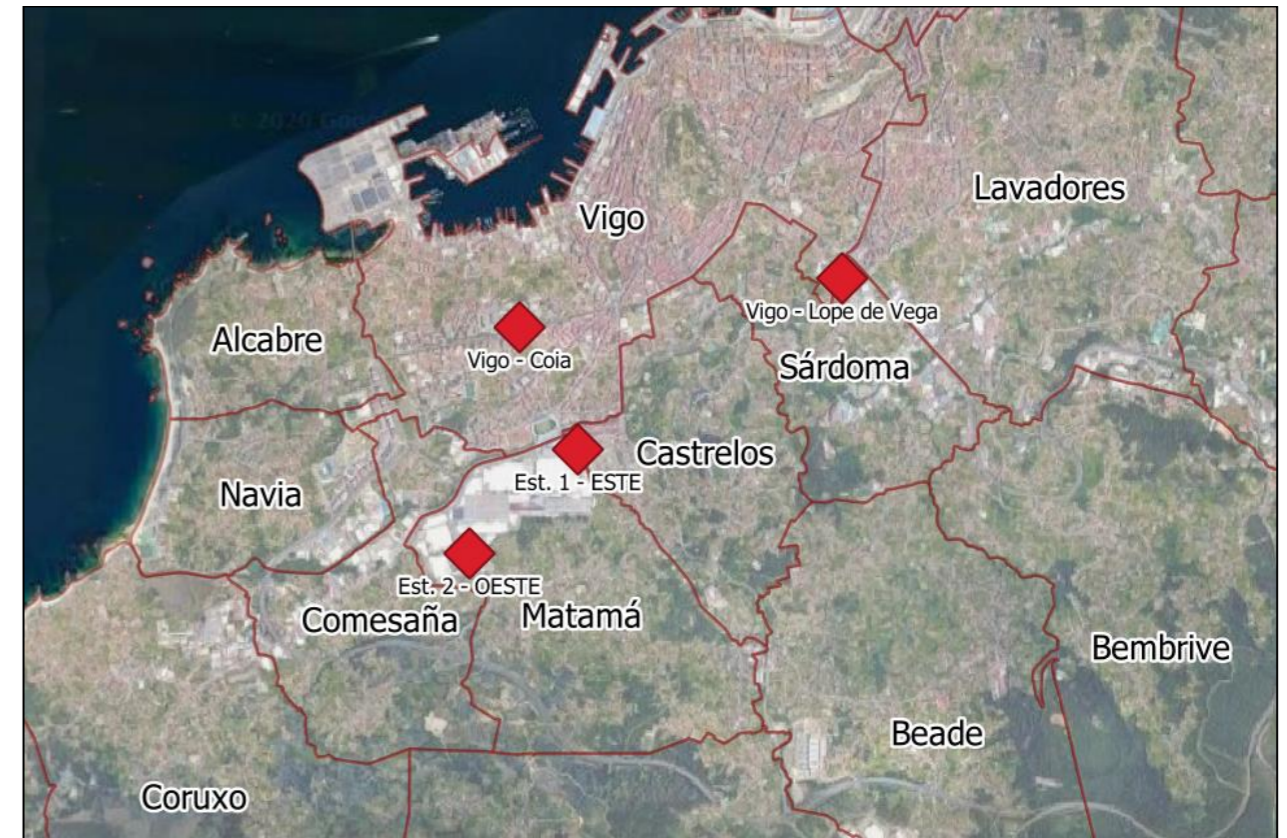
Figura 179: Zonas de Galicia para a avaliación do PM10 e PM2,5



Fonte: Zonificación da calidade do aire en España (2019)

Como se observa nas anteriores figuras, a área de Vigo presenta unha zonificación única para todos os contaminantes analizados, correspondente a codificación *ES1221*. No territorio municipal operan 4 estacións de medición da calidade do aire, 2 xestionadas e mantidas pola Xunta de Galicia (Vigo – Coia e Vigo – Lope de Vega), e outras dúas situadas nas instalacións industriais da empresa PSA Peugeot-Citroën (Est. 1 – ESTE e Est. 2 – OESTE). Pódense localizar estas catros estacións na seguinte figura.

Figura 180: Situación das estacións de medición da calidade do aire no Concello de Vigo



Fonte: Informe Anual da Calidade do Aire de Galicia (RCAG 2019)

Os contaminantes medidos por estas estacións veñen recollidos na seguinte táboa.

Táboa 52: Contaminantes avaliados por cada estación do Concello de Vigo

ZONA	NOME	CONTAMINANTE
ES1221	Vigo Coia	SO ₂ , NO, NO ₂ , NO _x , CO, PM ₁₀ , PM _{2,5} , O ₃
ES1221	Vigo Lope de Vega	SO ₂ , NO, NO ₂ , NO _x , CO, PM ₁₀ , O ₃





ZONA	NOME	CONTAMINANTE
ES1221	Est. 1-ESTE	SO ₂ , NO, NO ₂ , NO _x , PM _{2,5}
ES1221	Est. 2-OESTE	SO ₂ , NO, NO ₂ , NO _x , PM ₁₀ , O ₃ ,

Fonte: Informe Anual da Calidade do Aire de Galicia (RCAG 2019)

A continuación, recómpanse o resumo dos datos rexistrados polas estacións dispoñibles para o Concello de Vigo para o ano 2019, último ano do que se dispón de datos completos.

Na táboa seguinte indícase para o **dióxido de xofre (SO₂)** o valor medio anual na zona de estudo, a media invernal, as superacións do valor límite horario (350 µg/m³) e diario (125 µg/m³), o máximo horario, máximo diario e a porcentaxe de datos diarios, atendendo aos criterios legais.

Táboa 53: Resumo dos datos de SO₂ (µg/m³) rexistrados en 2019

ZONA	NOME	% DATOS VÁLIDOS	MÁXIMO HORARIO (µg/m ³)	MÁXIMO DIARIO (µg/m ³)	MEDIA ANUAL (µg/m ³)	SUP. HORARIO (>350 µg/m ³)	SUP. DIARIO (>120 µg/m ³)	MEDIA INVERNO (µg/m ³)
ES1221	Vigo Coia	98,05%	41	14	4,2	0	0	2,8
	Vigo Lope de Vega	98,11%	9,2	5,4	1,2	0	0	1
	Est. 1-ESTE	99,57%	19	4	3	0	0	3
	Est. 2-OESTE	98,95%	9,7	4	3,1	0	0	3

Fonte: Informe Anual da Calidade do Aire de Galicia (RCAG 2019)

De cara a avaliar a protección da saúde das persoas, preséntase na seguinte táboa a concentración media anual de **dióxido de nitróxeno (NO₂)**, que non pode superar os 40 µg/m³, e o número de superacións do valor límite horario de 200 µg/m³, que non pode ser máis de 18 ocasións por ano civil. Representáanse tamén os valores horarios máximos e mínimos rexistrados, así como a porcentaxe de datos válidos acadados.

Táboa 54: Resumo dos datos de NO₂ (µg/m³) rexistrados en 2019

ZONA	NOME ESTACIÓN	% DATOS VÁLIDOS	MÁXIMO HORARIO (µg/m ³)	MÍNIMO HORARIO (µg/m ³)	MEDIA ANUAL (µg/m ³)	SUP. VL HORARIO (>200 µg/m ³)
ES1221	Vigo Coia	98,08%	296	1	27	3
	Vigo Lope de Vega	97,02%	102	1	20	0
	Est. 1-ESTE	99,43%	105	2	22	0
	Est. 2-OESTE	98,90%	116	2	21	0

Fonte: Informe Anual da Calidade do Aire de Galicia (RCAG 2019)

En canto ao nivel crítico de **óxidos de nitróxeno (NO_x)** para a protección da vexetación, establecido en 30 µg/m³ de media anual, amósanse as concentracións obtidas en todas as estacións da rede na táboa seguinte. Cómpre ter en conta que o nivel crítico para a protección da vexetación só é de aplicación ós datos obtidos nas estacións que cumpran os requirimentos de macroimplantación dos puntos de mostraxe para a protección dos ecosistemas naturais e da vexetación, polo que **non se aplica a estacións de medición de Vigo.**

Táboa 55: Resumo dos datos de NO_x (µg/m³) rexistrados en 2019

ZONA	NOME ESTACIÓN	% DATOS VÁLIDOS	MEDIA ANUAL (µg/m ³)
ES1221	Vigo Coia	98,08%	41
	Vigo Lope de Vega	97,02%	37
	Est. 1-ESTE	99,43%	34
	Est. 2-OESTE	98,90%	36

Fonte: Informe Anual da Calidade do Aire de Galicia (RCAG 2019)

A continuación, amósanse os datos obtidos para **partículas PM₁₀**, xa multiplicados polo correspondente factor de corrección. Móstranse o número de superacións do valor límite diario de 50 µg/m³, (que non se pode superar en máis de 35 ocasións ó longo do ano) e a media anual, que non pode superar os 40 µg/m³. Amósase tamén a porcentaxe de datos válidos obtidos, xunto cos máximos e mínimos diarios observados en cada estación ao longo do ano e a técnica de medida empregada en cada unha delas.

Táboa 56: Resumo dos datos de PM₁₀ (µg/m³) rexistrados en 2019

ZONA	NOME	Técnica de medida	SUP. VLD (50 µg/m ³)	MEDIA ANUAL (µg/m ³)	MÁXIMO DIARIO (µg/m ³)	MÍNIMO DIARIO (µg/m ³)	% DATOS VÁLIDOS
ES1221	Vigo Coia	M1	16	23	98	5,2	97,53%
	Vigo Lope de Vega	M1	7	22	84	1,9	96,16%
	Est. 2-OESTE	M3	3	19	62	6,1	97,53%

Fonte: Informe Anual da Calidade do Aire de Galicia (RCAG 2019)



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 185 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



No caso das **partículas PM_{2,5}**, o valor obxectivo para a media anual que entrou en vigor o 1 de xaneiro de 2010 é de 25 µg/m³, e desde o 1 de xaneiro de 2015 xa non hai marxe de tolerancia. Amósanse na seguinte táboa os resultados obtidos para este contaminante en 2019.

Táboa 57: Resumo dos datos de PM_{2,5} (µg/m³) rexistrados en 2019

ZONA	NOME	Técnica de medida (1)	MEDIA ANUAL (µg/m ³)	MÁXIMO DIARIO (µg/m ³)	MÍNIMO DIARIO (µg/m ³)	% DATOS VÁLIDOS
ES1221	Vigo Coia	M1	10	112	1,0	97,04%
	Est. 2-OESTE	M3	15	141	6,5	96,11%

Fonte: Informe Anual da Calidade do Aire de Galicia (RCAG 2019)

Na seguinte táboa amósanse para o **ozono (O₃)**, a súa concentración media anual e o número de superacións do valor obxectivo para a protección da saúde humana no ano 2019 e na media dos tres últimos anos (2017-2019), ademais do número de superacións dos limiares de información e alerta á poboación, e a porcentaxe de datos obtida.

Táboa 58: Resumo dos datos de O₃ (µg/m³) rexistrados en 2019

ZONA	NOME	SUP. VO OCTOHORARIO 2017-2019 (120 µg/m ³)	SUP. VO OCTOHORARIO 2019 (120 µg/m ³)	MEDIA ANUAL (µg/m ³)	SUP. LI (180 µg/m ³)	SUP. LA (240 µg/m ³)
ES1221	Vigo Coia	11	8	67	0	0
	Vigo Lope de Vega	2	5	64	0	0
	Est. 2-OESTE	4	1	65	0	0

Fonte: Informe Anual da Calidade do Aire de Galicia (RCAG 2019)

A concentración media anual no aire ambiente de **monóxido de carbono (CO)** obtida en cada estación, a porcentaxe de datos válidos e os máximos e mínimos octohorarios e o número de superacións do valor límite de cada unha reflíctense na seguinte táboa, onde se pode observar que en todas as estacións os valores rexistrados están moi lonxe de acadar o valor límite.

¹ Documento "Guías para o ruído urbano" resultado da reunión do grupo de traballo de expertos levada a cabo en Londres en abril de 1999. Baséase no documento "Community Noise", preparado para a Organización Mundial da Saúde e publicado en 1995 pola Stockholm University e o Karolinska Institute.

Táboa 59: Resumo dos datos de CO (µg/m³) rexistrados en 2019

ZONA	NOME	% DATOS VÁLIDOS	MÁXIMO OCTOHORARIO (mg/m ³)	MÍNIMO OCTOHORARIO (mg/m ³)	MEDIA ANUAL (mg/m ³)	SUP. 10 mg/m ³
ES1221	Vigo Coia	96,16%	1,2	0,1	0,21	0
	Vigo Lope de Vega	96,44	1,7	0,1	0,220	0

Fonte: Informe Anual da Calidade do Aire de Galicia (RCAG 2019)

2.6.3. CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

2.6.3.1. Mapa Estratéxico do Ruído do Concello de Vigo

O "ruído ambiental" defínese como o son exterior non desexado ou nocivo xerado polas actividades humanas, incluído o ruído emitido polos medios de transporte, polo tráfico rodado, ferroviario e aéreo e por emprazamentos de certas actividades industriais (Directiva 2002/49/CE do Parlamento e do Consello de 25 de Xuño de 2002 sobre avaliación e xestión do ruído ambiental e o correspondente desenvolvemento legislativo estatal que se traduciu na Lei do ruído 37/2003). Entre as fontes principais de ruído ambiental hai que destacar o ruído producido polo tráfico rodado e ferroviario.

O tráfico é unha das causas máis importantes de produción de ruído. Estudos da OMS1 indican que, na Unión Europea, ao redor dun 40% da poboación están expostos a un ruído de tráfico que supera os 55 dB(A) durante o día e o 20% están expostos a máis de 65 dB(A). Durante a noite, máis do 30% da poboación soporta niveis sonoros por encima dos 55 dB(A), o que supón graves trastornos do sono. Os efectos destes niveis de ruído prexudican gravemente a saúde. Segundo a OMS, o ruído provocado polo tráfico é "a segunda causa de enfermidade por motivos ambientais", por detrás da contaminación atmosférica.

De acordo coa Directiva e a Lei do ruído, representáronse os niveis acústicos media anuais para os diferentes períodos de avaliación:

- Día (7 a 19 h).
- Tarde (19 a 23 h).
- Noite (23 a 7 h).



- Día completo (24 h).

A cada período do día asígnaselle un índice de ruído, de modo que o seu valor será indicativo do grao de afección ou molestia no devandito período:

- Índice de ruído día L_d ou L_{day} : índice asociado á molestia durante o período día.
- Índice de ruído tarde L_e ou $L_{evening}$: índice asociado á molestia durante o período tarde.
- Índice de ruído noite L_n ou L_{night} : índice correspondente á alteración do sono.
- Índice de ruído día-tarde-noite L_{den} : índice asociado á molestia global.

Os mapas de ruído definidos pola Directiva e a Lei do ruído, co obxecto de homoxeneizar os resultados para toda Europa deben de ser realizados cuns métodos de cálculo e uns condicionantes de cálculo mínimos. O obxectivo é obter mapas denominados estratéxicos que serven para tomar decisións a nivel global e non local, as cales precisarían de estudos de detalle que permitan a adopción de solucións a nivel puntual.

A partir dos mapas de ruído, débense obter os indicadores de chan expostos e persoas expostas nas condicións reflectidas por devanditos mapas e segundo os requisitos da citada Directiva.

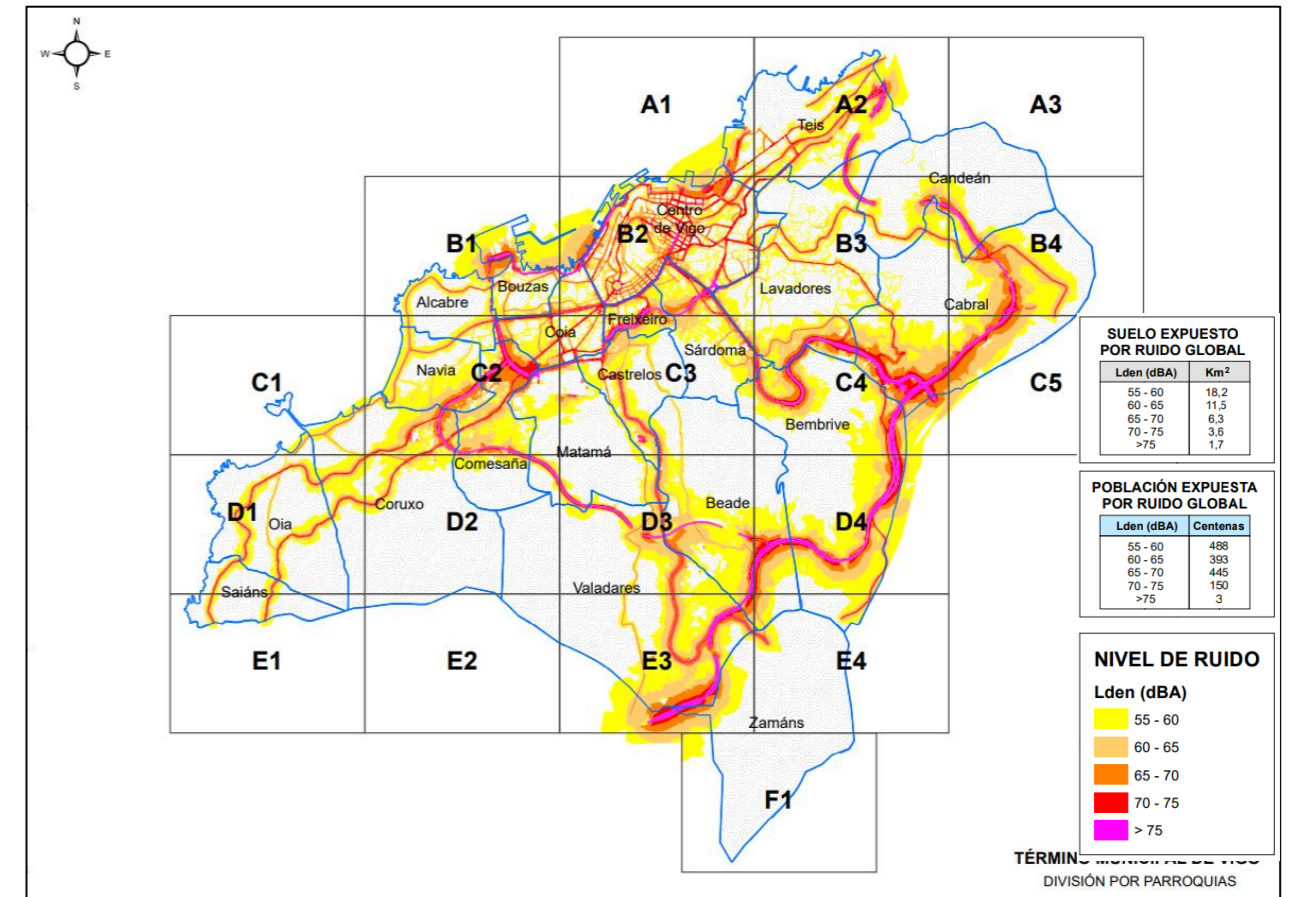
A realización de mapas de ruído permitiu asociar zonas cun foco xerador de ruído, aínda que os resultados obtidos no mapa de ruído ambiental total serviron de referencia para a avaliación dos niveis ambientais totais.

Cada unha das fontes de ruído detectadas no municipio caracterízanse adecuadamente en función da súa potencia acústica e/ou o nivel de presión sonora que xera no seu entorno, así como outras características específicas de cada fonte. As fontes avaliadas foron:

- ✓ Tráfico Viario
- ✓ Tráfico Ferroviario
- ✓ Actividades Industriais

Recóllese a continuación, un plano do nivel sonoro para o período de día completo (L_{den}) onde se poden apreciar as zonas de maior afección do municipio vigués, coincidindo coas carreiteiras máis importantes do municipio (A-55, AG-57, VG-20, PO-552), así como coa autovía AP-9 e AP-9V e o centro urbano.

Figura 181: Mapa do Nivel de Ruído (L_{den}) de Vigo



Fonte: Revisión do Mapa de Ruído da aglomeración de Vigo (Fase 3ª – 2017)

Como é lóxico as zonas de maior afección son as céntricas onde se concentra a maior parte da poboación de Vigo tanto polo día como pola noite, debido os locais de ocio, tendas, postos de traballo e tráfico. E por iso que o concello xa comezou a darlle solución a este problema humanizando as rúas, limitando a 30 km/h a velocidade de moitas rúas ou instalando badéns para reducir a velocidade.

2.6.3.2. Plan de acción contra o ruído

A Lei 37/2003, do 17 de novembro, do ruído establece a obriga de aprobar os Plans de acción contra o ruído nas aglomeracións con máis de 250.000 habitantes, como é o caso de Vigo, antes do 18/07/2008.



O Plan de acción contra o ruído no Concello de Vigo ten por obxecto reflectir as medidas a adoptar e as accións a desenvolver para mitigar os niveis de ruído ós que está exposta a poboación do Concello de Vigo de forma global, detectados no mapa estratéxico do ruído aprobado.

A Xunta de Goberno Local en sesión ordinaria do 6 de xuño de 2019, aprobou definitivamente o Documento de revisión do Plan de acción contra o ruído do Concello de Vigo.

Para a avaliación do impacto acústico debido ás principais fontes de ruído detectadas no municipio (isto é, tráfico viario, tráfico ferroviario e actividades industriais) tómanse como referencia os valores obtidos tras o cálculo do Mapa Estratéxico de Ruídos da aglomeración de Vigo:

- Para a análise da afección sobre a superficie, tómanse como referencia os niveis de ruído resultantes da malla de cálculo, obtida a 4 metros de altura.
- Para a análise da afección sobre a poboación, tómanse como referencia a afección na fachada de cada un dos edificios, calculada mediante o método CNOSSOS a 4 metros de altura, supoñendo que todos os habitantes dun mesmo edificio distribúense uniformemente nunha única planta, á devandita altura.

Os indicadores de ruído e obxectivos de calidade acústica empregados para valorar a afección en termos de superficie e poboación son o $L_d > 65$ dBA, $L_e > 65$ dBA, $L_n > 55$ dBA e $L_{den} > 65$ dBA.

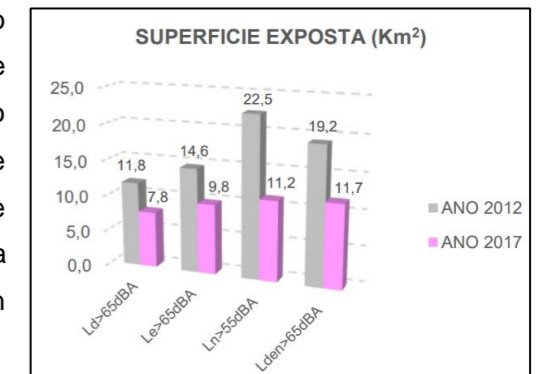
Dos resultados obtidos no Mapa Estratéxico de Ruídos, conclúese que **a principal fonte de ruído que afecta á superficie do municipio de Vigo é o tráfico viario**, moi por enriba do tráfico ferroviario e das actividades industriais.

Táboa 60: Superficie exposta a fontes de ruído no Concello de Vigo

CRITERIO	SUPERFICIE EXPOSTA POR FONTES DE RUÍDO (2017)							
	TRÁFICO VIARIO		TRÁFICO FERROVIARIO		ACTIVIDADE INDUSTRIAL		GLOBAL	
	Km ²	% exp.	Km ²	% exp.	Km ²	% exp.	Km ²	% exp.
$L_d > 65$ dBA	7,6	7,3%	0,08	0,08%	0,08	0,07%	7,8	7,5%
$L_e > 65$ dBA	9,7	9,2%	0,05	0,05%	0,08	0,07%	9,8	9,4%
$L_n > 55$ dBA	10,8	10,3%	0,06	0,05%	0,36	0,34%	11,2	10,7%
$L_{den} > 65$ dBA	11,4	10,9%	0,08	0,08%	0,20	0,19%	11,7	11,1%

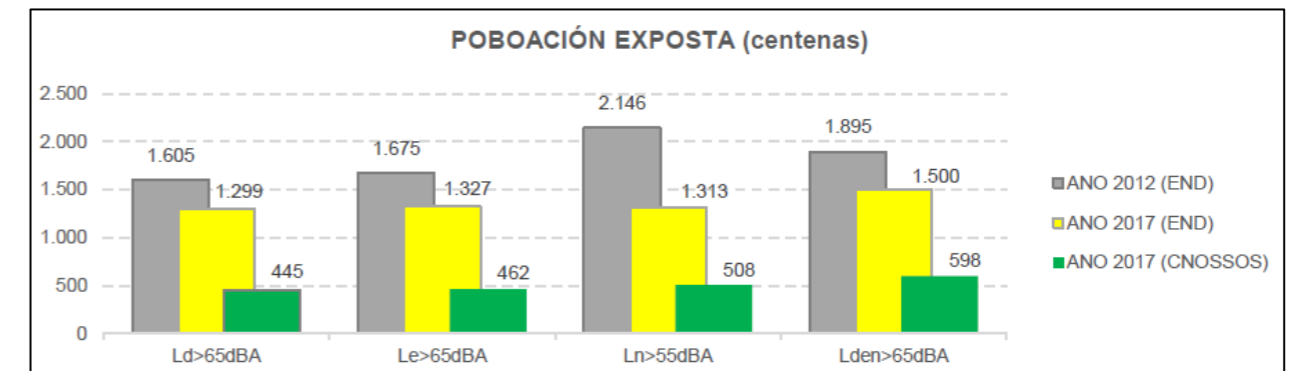
Fonte: Documento Resumo. Plan de Acción Contra o Ruído de Vigo Fase 3ª (2018)

As actuacións levadas a cabo nos últimos anos en todo o termo municipal contribuíron a conseguir unha importante redución, en termos de superficie exposta a niveis de ruído superiores aos establecidos nos obxectivos de calidade acústica. A diminución máis relevante en 2017 conseguiuase no período nocturno, rebaixando en máis de 11 puntos a porcentaxe de terreo exposto a niveis $L_n > 55$ dBA con respecto a 2012.



No que respecta á afección de poboación, a análise realizouse mediante dous métodos: o método END (Environmental Noise Directive 2002/49/CE), empregado en 2012, e o método CNOSSOS (Common NOise aSSessment methOdS), que entrará en vigor con carácter vinculante a partir de 2019. En ambos os dous casos, apréciase en 2017 unha tendencia xeral á redución da poboación afectada, fundamentalmente debido á humanización dun gran número de rúas e barrios no centro da cidade (redución de número de carrís, diminución de tráfico, limitación de velocidade a 30 km/h, etc.).

Figura 182: Comparativa de poboación exposta en Vigo con métodos END e CNOSS



Fonte: Documento Resumo. Plan de Acción Contra o Ruído de Vigo Fase 3ª (2018)

Da análise por focos compróbase, de novo, que **a principal fonte de ruído que afecta á poboación é o tráfico viario**. Para avaliar a cantidade de poboación exposta en Vigo a ruído excesivo, óptase por tomar como referencia os resultados obtidos co método CNOSSOS, por considerarse máis representativos da afección real.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 188 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Táboa 61: Poboación exposta a fontes de ruído no Concello de Vigo

CRITERIO	POBOACIÓN EXPOSTA POR FOCOS DE RUÍDO (2017)							
	TRÁFICO VIARIO		TRÁFICO FERROVIARIO		ACTIVIDADE INDUSTRIAL		GLOBAL	
	Centenas	% exp.	Centenas	% exp.	Centenas	% exp.	Centenas	% exp.
L _d >65dBA	443	15,3%	0,2	0%	0,3	0%	445	15,3%
L _e >65dBA	460	15,9%	0,0	0%	0,3	0%	462	15,9%
L _n >55dBA	499	17,2%	0,1	0%	7	0,2%	508	17,5%
L _{den} >65dBA	594	20,5%	0,2	0%	1	0,1%	598	20,6%

Fonte: Documento Resumo. Plan de Acción Contra o Ruído de Vigo Fase 3ª (2018)

Dende a realización da primeira fase do M.E.R. e o seu correspondente P.A.R., fai máis dunha década, o Concello de Vigo veu desenvolvendo unha política de deseño de proxectos singulares e execución de accións específicas para a mellora da habitabilidade e a convivencia dos seus residentes en todo o termo municipal.

No referente ó ruído ambiental, dende o 2008 o Concello de Vigo recolle xa na súa correspondente Ordenanza a definición de **Zonas Acusticamente Saturadas (ZAS)**, sendo estas, zonas do municipio onde se producen niveis sonoros elevados debido á existencia de numerosas actividades de ocio ou establecementos públicos, á actividade de persoas que o utilizan, ó ruído do tráfico en ditas zonas, así como calquera outra actividade que incida na saturación do nivel sonoro da zona.

As rúas de Vigo declaradas ZAS, todas pertencente a parroquia de Vigo Centro son as seguintes:

Táboa 62: Rúas do Concello de Vigo declaradas ZAS

ID.	DENOMINACIÓN	DECLARACIÓN DE Z.A.S.
1	Rúa de Alfonso XIII	Na súa totalidade
2	Travesía de Alfonso XIII	Na súa totalidade
3	Rúa Areal	Na súa totalidade
4	Rúa Canceleiro	Na súa totalidade
5	Rúa Castelar	Na súa totalidade
6	Rúa Cervantes	Na súa totalidade
7	Rúa Churruca	Na súa totalidade
8	Rúa Colón	Na súa totalidade
9	Praza de Compostela	Na súa totalidade
10	Rúa Concepción Arenal	Na súa totalidade
11	Rúa García Olloqui	Na súa totalidade
12	Rúa Gravina	Na súa totalidade
13	Rúa E. Heraclio Botana	Na súa totalidade
14	Rúa Iglesias Esponda	Na súa totalidade
15	Rúa Inés Pérez de Ceta	Na súa totalidade
16	Rúa Irmandiños	Na súa totalidade
17	Rúa Isabel II	Na súa totalidade
18	Rúa Lepanto	Na súa totalidade

ID.	DENOMINACIÓN	DECLARACIÓN DE Z.A.S.
19	Rúa Luís Taboada	Na súa totalidade
20	Rúa Martín Códax	Na súa totalidade
21	Rúa Montero Ríos	Na súa totalidade
22	Rúa Oporto	Na súa totalidade
23	Rúa Pablo Morillo	Na súa totalidade
24	Rúa Pontevedra	Na súa totalidade
25	Rúa República Argentina	Na súa totalidade
26	Rúa Rogelio Abalde	Na súa totalidade
27	Rúa Rosalía de Castro	Na súa totalidade
28	Rúa Roupeiro	Na súa totalidade
29	Travesía Santiago de Vigo	Na súa totalidade
30	Rúa Serafín Avendaño	Na súa totalidade
31	Rúa Uruguai	Na súa totalidade
32	Avenida de García Barbón	Do nº impar 1 ao 137 Do nº par 2 ao 102
33	Rúa Isaac Peral	Do nº par 2 ao 8
34	Rúa Urzáiz	Do nº 1 ao 49

Fonte: Memoria Descritiva. Plan de Acción Contra o Ruído de Vigo Fase 3ª (2018)

Figura 183: Delimitación de Zonas Acusticamente Saturadas (ZAS) de Vigo



Fonte: Memoria Descritiva. Plan de Acción Contra o Ruído de Vigo Fase 3ª (2018)

As Zonas Acusticamente Saturadas réxense por unha regulación específica e están suxeitas a unha serie de condicións acústicas máis esixentes, principalmente no relativo ao desenvolvemento normal das actividades de hostalería e ocio nocturno.



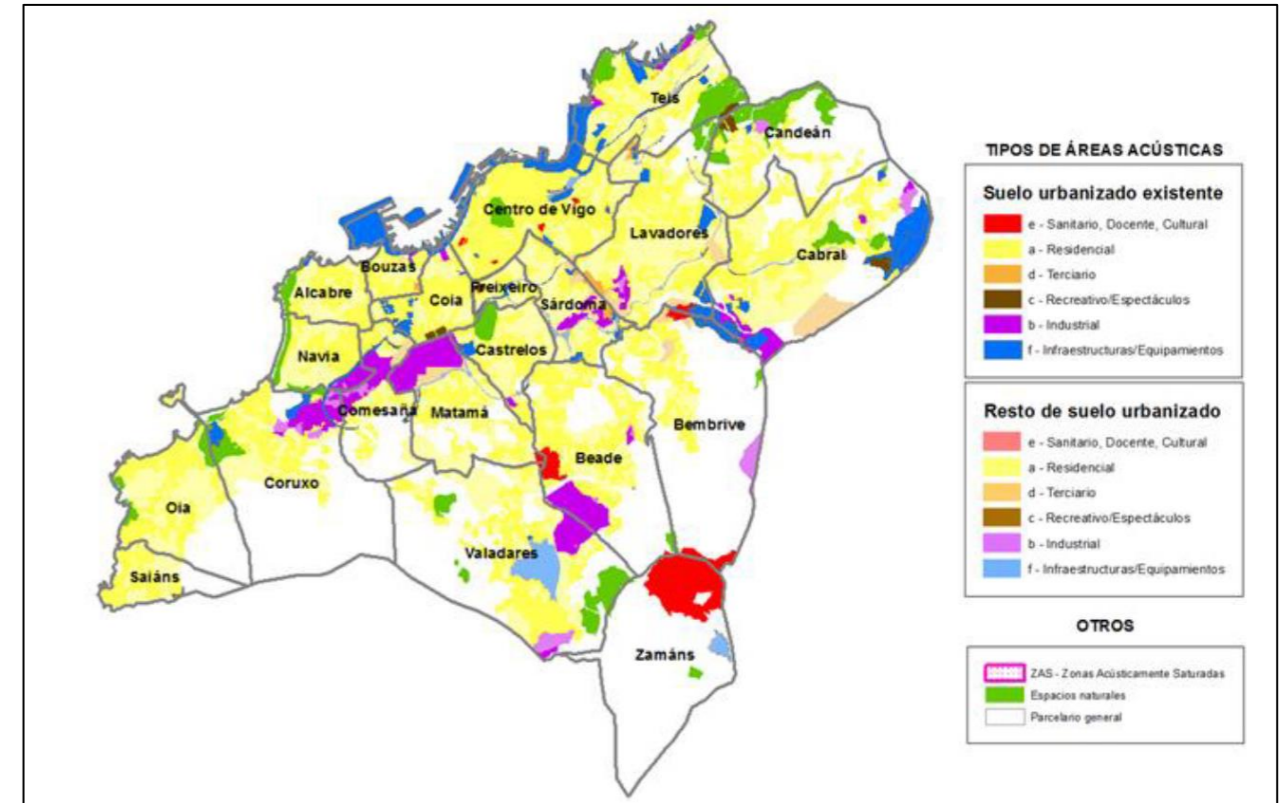
O Concello de Vigo conta xa, na actualidade, cun proxecto de **Zonificación Acústica** do municipio, entendendo por isto a delimitación das áreas acústicas do mesmo en función do uso predominante do solo en cada zona e dos obxectivos de calidade acústica que nela son de aplicación. A finalidade dunha caracterización acústica do chan como a indicada é a de ofrecer á Administración competente unha ferramenta útil de predición, prevención, análise e/ou corrección dos diferentes escenarios acústicos que se producen ou se poidan producir dentro do termo municipal nun momento dado. O obxectivo é o de controlar o impacto acústico sobre o terreo e sobre os residentes, para garantir unha óptima calidade acústica en todo o territorio e mellorar as condicións de habitabilidade no mesmo.

A Zonificación Acústica de Vigo incorporárase á ordenación urbanística do termo municipal e proporcionará un instrumento que achegue a información necesaria para deseñar, desenvolver e implantar os procedementos óptimos de avaliación e xestión do ruído de Vigo, contribuíndo á toma de decisións coas que garantir o cumprimento dos obxectivos de calidade nas diferentes áreas acústicas delimitadas. Neste sentido, e segundo o establecido na lexislación vixente, o proxecto de Zonificación Acústica diferencia entre zonas urbanizadas existentes e resto de zonas urbanizadas. Nestas últimas, os valores límite establecidos como obxectivos de calidade acústica deben ser os indicados na táboa que anexada (R.D. 1367/2007), diminuídos en 5 dB.

Tipo de área acústica	Índices de ruído		
	L _d	L _e	L _n
e) 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.»

Figura 184: Proposta de Zonificación Acústica do termo municipal de Vigo



Fonte: Memoria Descriptiva. Plan de Acción Contra o Ruído de Vigo Fase 3ª (2018)

Durante a última década, o Concello de Vigo foi deseñando e mantendo unha liña de definición e desenvolvemento de actuacións destinadas a alcanzar unha óptima habitabilidade e calidade de vida en todo o termo municipal. Isto implica traballar para que aos cidadáns e cidadás non lles custe trasladarse pola cidade, para que teñan un mellor e máis seguro acceso a servizos e a zonas de recreo, para que se lles poida garantir o seu dereito á privacidade, ao silencio e ao descanso, etc. Para conseguilo, resultan fundamentais as políticas ambientais baseadas na xestión integral e intelixente da cidade, e enfocadas na mellora das condicións de vida no territorio. En particular, cobran especial relevancia as políticas referentes á diminución da contaminación acústica por medio do control e a redución de superficie e poboación expostas a niveis de ruído inadecuados, excesivos ou mesmo considerados prexudiciais para a saúde.

Durante o período 2007-2012 o Concello de Vigo destinou preto de 75 millóns de euros na execución de máis de 80 actuacións encamiñadas a mellorar a contorna e as condicións de vida dos residentes nos diferentes barrios do municipio. En liña con esta filosofía, no período 2013-2019 o goberno local



continuou co deseño e a execución de multitude de actuacións, as cales poden englobarse principalmente en tres grandes grupos: 1) Humanizacións de rúas e barrios, e control do tráfico; 2) Asfaltado e melloras de infraestruturas; e 3) Obras de accesibilidade e reparación de contornas.

O Concello de Vigo, no seu compromiso por fomentar a concienciación social referente á exposición ao ruído e por mellorar calidade acústica en todo o termo municipal, vén desenvolvendo outras liñas de actuación que complementan ás anteriores, entre as que destacan as seguintes:

- Formación e información
- Renovación de sonómetros
- Estudos de impacto acústico
- Expedientes sancionadores

A medio e longo prazo, o Concello de Vigo ten previsto continuar co deseño e desenvolvemento de actuacións, en liña cos procesos mencionados de humanización, reasfaltado, accesibilidade e control e redución de tráfico en zonas con elevada densidade de poboación. Adicionalmente, desde o Concello de Vigo valóranse e promóvense outras medidas encamiñadas tamén a reducir os niveis de ruído do municipio e mellorar o tráfico e a habitabilidade dos residentes. Entre elas, caben destacar as seguintes:

- Analizar a viabilidade de restrinxir o tráfico pesado e de reducir a velocidade máxima permitida.
- Mellorar as semaforizacións en puntos críticos da cidade
- Instalar paneis informativos, en distintos puntos da cidade, con información en tempo real das vías máis e menos fluídas
- Controlar o ruído do ocio, principalmente en terrazas e zonas con alta concentración hostaleira e locais nocturnos
- Apostar pola colaboración do Concello de Vigo coas administracións responsables daquelas fontes de ruído de competencia supramunicipal (eixos viarios, actividade portuaria, etc.), para a análise de puntos conflictivos dentro do territorio e a adopción de medidas correctoras (redución de velocidade, restricións de tráfico pesado, instalación de barreiras acústicas, etc.)

2.6.4. BALANCE ENERXÉTICO E DE EMISIÓNS

Como xa se sinalou, un dos obxectivos fundamentais do presente Plan é o aforro enerxético e a redución de gases de efecto invernadoiro e contaminantes que son prexudiciais para o planeta e a saúde. Para estimar estes aforros, primeiramente analízase a situación actual no ano 2019, realizándose a avaliación

do diagnóstico ambiental e enerxético para, a continuación, efectuar o cálculo do consumo enerxético diario e as emisións correspondentes ao sector do transporte en Vigo.

O cálculo do consumo enerxético unicamente realízase sobre a etapa de tracción, que se calcula en función do número de desprazamentos, a repartición modal e os quilómetros entre relacións; non tendo en conta, por tanto, o resto das etapas como poden ser a fabricación dos vehículos ou a reciclaxe ou vertedura final dos mesmos. Para iso, utilizáronse cocientes e equivalencias do gasto enerxético, para o cálculo das emisións equivalentes e o gasto enerxético diario producido.

2.6.4.1. Ratios e equivalencias gasto enerxético

Emprégase a Tonelada Equivalente de Petróleo (TEP) para poder comparar o consumo enerxético por modo de transporte, a cal equivale á cantidade de enerxía obtida pola combustión de 1 tonelada de petróleo. Todos os consumos traduciranse a esta unidade a efectos de comparativa modal.

A continuación preséntase o número de TEP por cada 1.000 litros e para cada tipo de combustible:

Táboa 63: Correspondencia TEP por tipo de combustible

COMBUSTIBLE	EQUIVALENCIA TEP/m ³
Gasolina	0,7694
Gas oil (diésel)	0,8585
Biometanol	0,3740
BioMTBE	0,6250
Bioetanol	0,5074
BioETBE	0,6423
Biodiésel	0,7894
Aceite vexetal	0,8290
BioDME	0,4529
Biohidróxeno	0,0003

Fonte: Orde ITC/2877/2008, de 9 de outubro, pola que se establece un mecanismo de fomento de uso de biocarburantes e outros combustibles renovables con fins de transporte

A partir da táboa anterior e a estimación do consumo de combustible para cada tipo de vehículo considerado, e empregando a definición de Quilogramos Equivalentes de Petróleo (1 TEP = 1.000 KEP), calcúlase o gasto enerxético por modo de transporte e tipo de combustible empregado, aos 100 quilómetros. O resultado móstrase na táboa seguinte:



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 191 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Táboa 64: Gasto enerxético equivalente aos 100 km por modo de transporte

Tipo de vehículo	Gasto enerxético aos 100 km	
	Litros combustible / 100 km	KEP / 100 km
Turismo gasolina (*)	8,5	6,5
Turismo diésel (*)	6,5	5,6
Motocicleta gasolina (*)	5,5	4,2
Autobús diésel de 39 a 55 prazas (*)	30	25,8
Autobús diésel de ata 25 prazas (*)	20	17,2

Fonte: Elaboración propia. (*) Gasto enerxético específicos asociados a medios de transporte (l/100km)

É dicir, o número de litros de combustible medio en ámbito semiurbano consumido aos 100 quilómetros por un turismo a gasolina é de 6,5 KEP o que equivale a 8,5 litros de gasolina. No caso dun turismo diésel o gasto supón un total de 5,6 KEP. Os autobuses urbanos e interurbanos, de entre 39 e 55 prazas e con combustible diésel, teñen un consumo medio en ámbito semiurbano de 30 litros aos 100 km o que en KEP serían un total de 25,8, mentres que os minibuses de até 25 prazas, consumen 17,2 KEP aos 100 km.

2.6.4.2. Gasto enerxético actual

Como se explica no apartado de caracterización da mobilidade, os datos de mobilidade no momento de redacción do presente documento son limitados, polo que se opta por tomar as estimacións realizadas no PMUS do ano 2014 para o escenario obxectivo (ano 2022) no referente ao repartomodal e facer unha interpolación deste reparto para o 2019. Ademais, apóianse ditos prognósticos con datos reais da situación actual que serven para xustificar a veracidade das estimacións feitas no ano 2014 a futuro.

Como xa se viu, os datos de uso do transporte público, de fluxos de vehículos nas estadas municipais e o uso dos carrís bicis indican que os valores de reparto modal estimados para o escenario obxectivo (ano 2022) no PMUS do 2014 se están a cumprir, polo que a falta de datos máis detallados para esta análise, empregárase unha interpolación para o ano 2019 realizada entre os datos de reparto modal expostos no PMUS do ano 2014 para ese mesmo ano e os datos de reparto modal estimados para o ano 2022

As viaxes diarias necesarias para o cálculo do gasto enerxético actual obtéñense extrapolando as da situación de partida para o ano 2014 segundo se explica no correspondente apartado de caracterización da mobilidade do presente documento.

A metodoloxía empregada para calcular os valores enerxéticos totais é a seguinte:

Figura 185: Metodoloxía de cálculo



Fonte: Elaboración propia

Partindo no número de viaxes e do reparto modal mencionado realizarase unha estimación dos valores de consumo enerxético e contaminación para as viaxes urbanas e interurbanas.

Dado que se emprega o reparto modal considerado no PMUS do ano 2014 e seguindo con esa liña, considerouse tamén o seguinte reparto das viaxes en vehículo privado:

- Coches gasolina: 45,20%
- Coches diésel: 52,10%
- Motocicletas: 2,70%

Ademais, os ratios de ocupación que se consideran no mencionado documento son:

- Ocupación de coche: 1,3 persoas/vehículo
- Ocupación motocicleta: 1,05 persoas/vehículo
- Ocupación autobús: 30 persoas/vehículo

Por outra parte, a duración media das viaxes segundo o modo de transporte e en función das viaxes internas e externas, a falta de datos máis actualizados, empréganse os referentes á enquisa do ano 2006 realizada para o PITGAL e extrapolados para o ano 2019 en función do crecemento da poboación.

Por tanto, para cada un dos modos de transporte motorizados dos que se dispoñen datos en Vigo obtense o resumo de viaxes, duracións, velocidades, viaxes-quilómetro e vehículos-quilómetros medios por modo de desprazamento nun día tipo, que se recollen nas seguintes táboas por tipo de mobilidade (interna ou externa).



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 192 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



Táboa 65: Resumo de vehículos-quilómetro por modo de transporte. Mobilidade interior

INTERIOR						
Modo de Transporte	Viaxes diarios	Duración media (minutos)	Velocidade media (km/h)	Viaxes-quilómetro	Ratio de ocupación (persoas/veh.)	Vehículos-quilómetro
Coche gasolina	106.852	23	25	1.023.997	1,30	787.690
Coche diésel	123.163	23	25	1.180.315	1,30	907.935
Motocicleta	6.383	18	30	57.445	1,05	54.709
Autobús	127.887	30	20	1.278.874	30,00	42.629
TOTAL	364.285	-	-	3.540.631	-	1.792.963

Fonte: Elaboración propia

Táboa 66: Resumo de vehículos-quilómetro por modo de transporte. Mobilidade exterior.

EXTERIOR						
Modo de Transporte	Viaxes diarios	Duración media (minutos)	Velocidade media (km/h)	Viaxes-quilómetro	Ratio de ocupación (persoas/veh.)	Vehículos-quilómetro
Coche gasolina	33.941	39	60	1.323.702	1,30	1.018.233
Coche diésel	39.122	39	60	1.525.772	1,30	1.173.671
Motocicleta	2.027	26	50	43.928	1,05	41.836
Autobús	13.823	48	30	331.758	30,00	11.059
TOTAL	88.914	-	-	3.225.161	-	2.244.798

Fonte: Elaboración propia

Polo tanto, sumando os vehículos-km producidos pola mobilidade interior e os producidos pola mobilidade exterior, obtense que o número de vehículos-quilómetro realizados nun día tipo en Vigo son 4.037.761 vehículos-quilómetro.

Táboa 67: Resumo dos vehículos-quilómetro actuais por modo de transporte. Total

MODO DE TRANSPORTE	TOTAL vehículos-quilómetro
Coche gasolina	1.805.923
Coche diésel	2.081.605
Motocicleta	96.546
Autobús	53.688
TOTAL	4.037.761

Fonte: Elaboración propia

2.6.4.3. Gasto enerxético por modos de transporte

A continuación, realízase o cálculo do combustible consumido para cada modo de transporte nun día tipo en Vigo, tendo en conta os porcentaxes presentes no parque móbil para cada tipo de combustible.

Táboa 68: Gasto enerxético por modo de transporte nun día tipo

TIPO DE VEHÍCULO	GASOLINA			DIESEL			TEP TOTAL
	% vehículos	Consumo (l/día)	TEP	% vehículos	Consumo (l/día)	TEP	
Coche gasolina	100%	153.503	118,11	0%	0	0,00	118,11
Coche diésel	0%	0	0,00	100%	135.304	116,16	116,16
Motocicleta	100%	5.310	4,09	0%	0	0,00	4,09
Autobús	0%	0	0,00	100%	16.106	13,83	13,83
TOTAL	-	158.813	122,2	-	151.410	129,99	252,19

Fonte: Elaboración propia

Polo tanto, o consumo diario do sistema de transportes de Vigo é de **252,19** TEP/día. É dicir, **158.813** litros de gasolina e **151.410** litros de diésel.

2.6.4.4. Emisións actuais do sistema de transporte de Vigo

Os factores de emisión utilizados para os modos de transporte analizados son os establecidos polo programa COPERT (*Computer Programme to calculate Emissions from Road Transport*) na súa versión 4, desenvolvido pola Universidade Aristóteles de Tesalónica para a EEA (*European Environment Agency*).



Trátase dunha ferramenta informática que facilita o cálculo das emisións de acordo coa metodoloxía recollida no CORINAIR².

Os factores de emisión obtidos polo programa COPERT para o municipio de Vigo preséntanse na táboa seguinte:

Táboa 69: Factores de emisión por modo de transporte e combustible

CONTAMINANTE	FACTORES DE EMISIÓN (g/km)		
	Vehículo Privado		Transporte Público
	Diésel	Gasolina	Diésel
CO	0,132	0,173	0,276
NOx	0,660	0,068	6,409
PM ₁₀	0,033	0,001	0,057
CH ₄	0,000	0,002	0,005

Fonte: Programa COPERT e elaboración propia

Tamén se utilizou o CORINAIR para obter os factores de emisión para o cálculo do CO₂ en función do tipo de combustible.

A continuación preséntanse devanditos factores:

Táboa 70: Factores de emisión por tipo de combustible

COMBUSTIBLE	Kg CO ₂ /KEP
Diésel	3,07
Gasolina	2,872

Fonte: IDAE

Por último, realízase o cálculo das emisións de Vigo na situación actual partido dos datos dispoñibles:

²A guía CORINAIR, desenvolvida polo UNECE/EMEP (United Nations Economic Commissions for Europe/Evaluation and Monitoring Europe Pollutant), proporciona unha metodoloxía detallada para o cálculo das emisións dentro do módulo Snap 7, dedicado ás emisións dos vehículos móbiles de estrada.

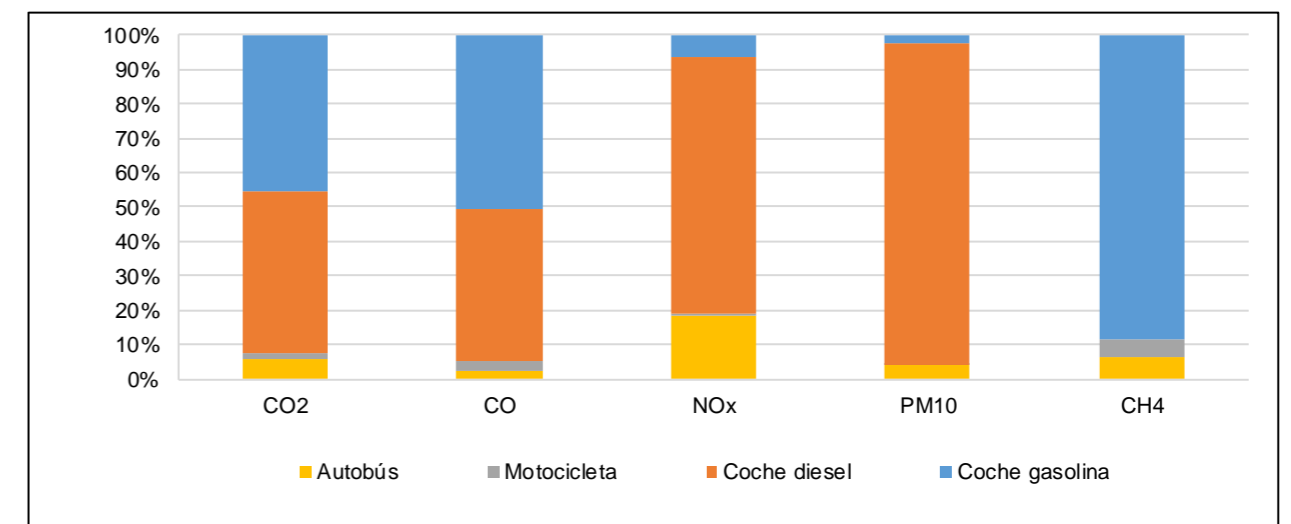
Táboa 71: Emisións contaminantes e de efecto invernadoiro totais en Vigo (kg/día)

MODO DE TRANSPORTE	Gasolina (l/día)	Diésel (l/día)	TEP	CO ₂ (Kg/día)	CO (Kg/día)	NOx (Kg/día)	PM ₁₀ (Kg/día)	CH ₄ (Kg/día)
Coche gasolina	153.503,00	0,00	118,11	339.211,92	312,42	122,80	1,81	3,61
Coche diésel	0,00	135.304,00	116,16	356.611,20	274,77	1.373,86	68,69	0,00
Motocicleta	5.310,00	0,00	4,09	11.746,48	16,70	6,57	0,10	0,19
Autobús	0,00	16.106,00	13,83	42.458,10	14,82	344,08	3,06	0,27
TOTAL	158.813	151.410	252,19	750.027,70	618,71	1.847,31	73,66	4,07

Fonte: Elaboración propia

Obsérvase como o vehículo privado é o modo de transporte que máis contamina á atmosfera, en termos de calquera dos gases analizados, sendo o causante de máis do 90% das emisións dos desprazamentos motorizados no municipio.

Figura 186: Reparto de emisións contaminantes e de efecto invernadoiro por modos de transporte no Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia



2.7. ANÁLISE DA SEGURANZA VIARIA

A mellora da seguridade viaria debe ser un aspecto básico para crear una contorna viaria máis segura.

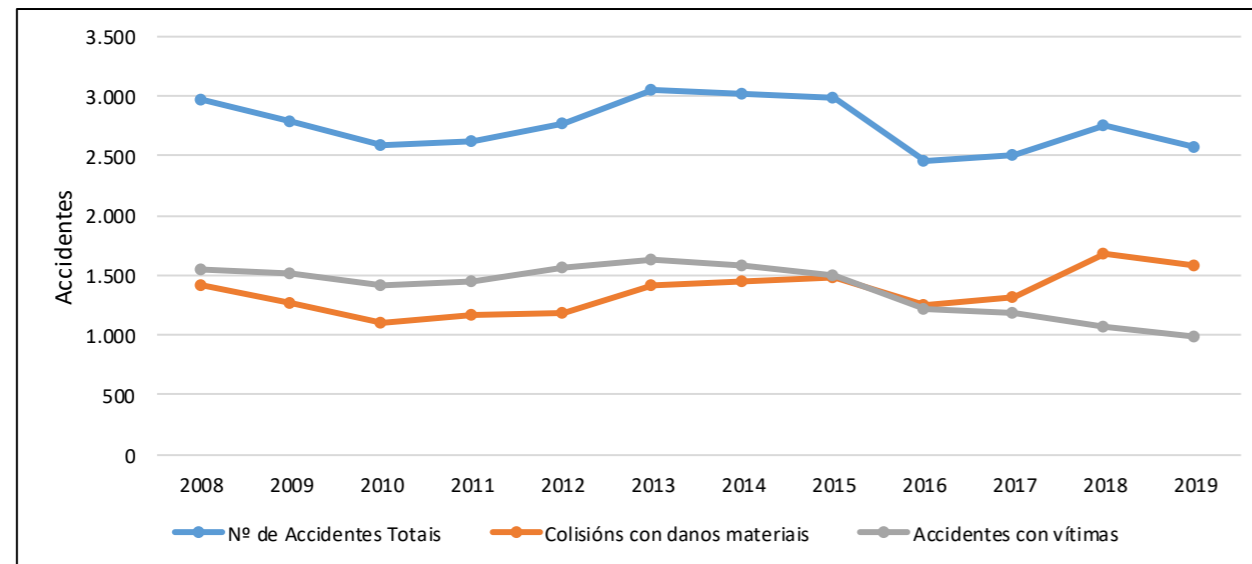


O parque de vehículos do municipio de Vigo presentou una evolución positiva como podemos ver no apartado 2.3.4.

En canto á sinistralidade producida en Vigo, e segundo os datos obtidos da Policía Local de Vigo, no ano 2019 rexistráronse un total de 2.564 accidentes no concello, dos cales 1.572 foron accidentes con danos materiais e 992 con vítimas.

A tendencia do número de accidentes é a baixa, especialmente os accidentes con vítimas, como se pode observar no seguinte gráfico.

Figura 187: Accidentes de tráfico en Vigo.



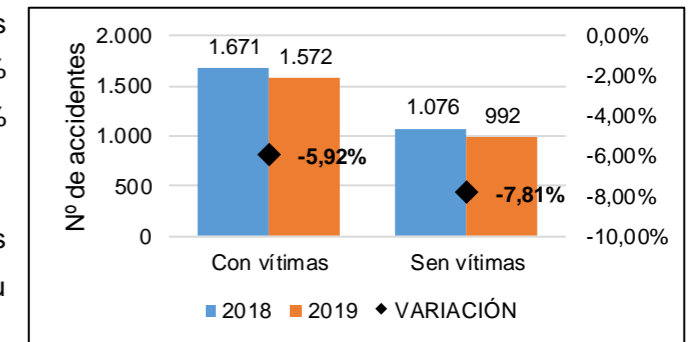
Fonte: Policía Local de Vigo

Táboa 72: Accidentes de tráfico en Vigo

ACCIDENTES	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nº de Accidentes Totais	3.022	2.983	2.459	2.505	2.747	2.564
Colisións con danos materiais	1.443	1.485	1.250	1.321	1.671	1.572
Accidentes con vítimas	1.579	1.498	1.209	1.184	1.076	992

Fonte: Policía Local de Vigo

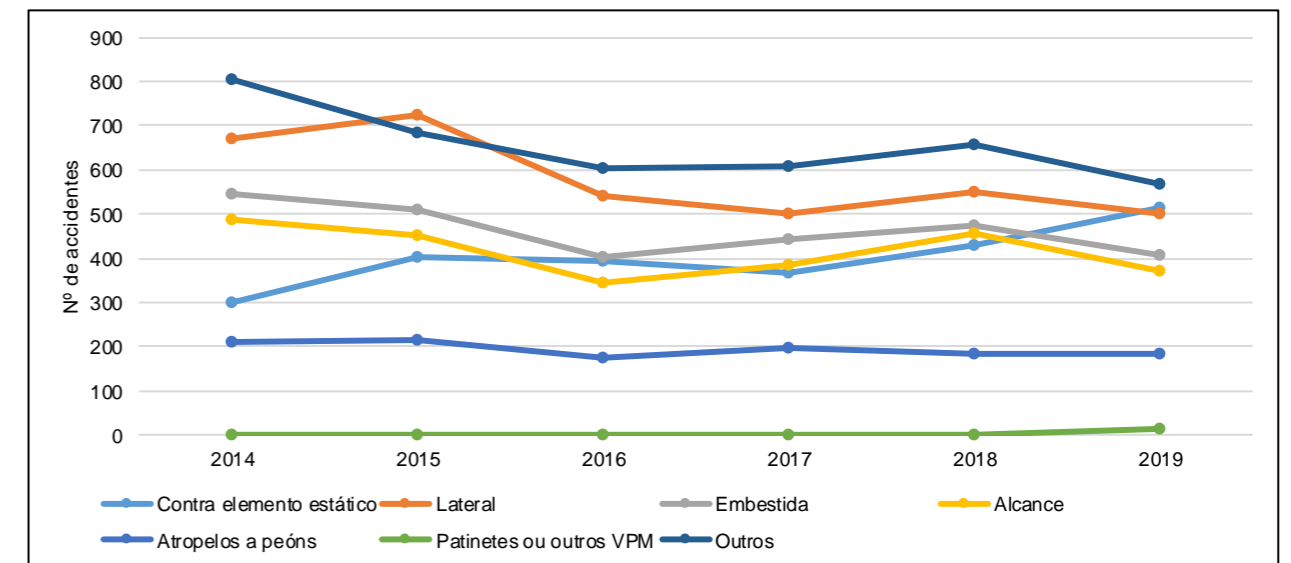
Respecto ao ano anterior, os accidentes totais descendieron un 6,66%, en particular, un 5,92% nos que se ven implicados persoas e un 7,81% nos que non existen vítimas.



Os vehículos son os principais implicados nos accidentes, ben sexa en choques entre eles ou contra elementos estáticos das rúas.

No ano 2019 inclúense por primeira vez os accidentes de patinetes eléctricos e outros vehículos de mobilidade persoal (VMP).

Figura 188: Principais tipos de accidentes en Vigo



Fonte: Policía Local de Vigo



Táboa 73: Principais tipos de accidentes en Vigo

PRINCIPAIS TIPOS DE ACCIDENTES								
Tipo de colisión	2014	2015	2016	2017	2018	2019	VARIACIÓN 18-19	
Contra elemento estático	301	401	393	369	430	515	19,77%	
Entre Vehículos	Lateral	669	722	539	501	549	501	-8,74%
	Embestida	546	511	403	445	473	406	-14,16%
	Alcance	489	453	343	385	455	373	-18,02%
Atropelos peonís	211	214	176	197	183	184	0,55%	
Patinetes ou outros VPM	-	-	-	-	-	16	-	
Outros	806	682	605	608	657	569	-13,39%	

Fonte: Policía Local de Vigo

A rúa de Vigo con maior accidentalidade é a avenida Gran Vía, seguida pola avenida de Madrid. Son dúas das principais vías da cidade que soportan unha gran cantidade de tráfico, como se viu en apartados anteriores.

Emporiso, as actuacións recentes da rehabilitación e transformación do entorno urbano da Gran Vía modificaron parte da avenida facilitando os desprazamentos a pé e aumentando a seguridade dos peóns con rutas segregadas do tráfico rodado, ramplas mecánicas e pasos peonís elevados. Todas estas medidas melloran a mobilidade peonil e a seguridade transversal nos desprazamentos a pé.



O venres é o día da semana con máis accidentes de tráfico na cidade, rexistráronse o ano pasado 446 nese día, quizais polas aumento do tráfico debido ao comezo da fin de semana. Séguelle en sinistros o luns, con 415 o ano pasado. A tarde é o período do día máis complicado e o 47% dos accidentes prodúcense nesa franxa da xornada.

En canto ás causas dos accidentes, a maior parte son debidos a distraccións, cun 31,40%, seguido de incumprimentos de sinais viais como cedas e stops e por manobras de cambio de carril.

Táboa 74: Principais causas de accidentes no Concello de Vigo

PRINCIPAIS CAUSAS DE ACCIDENTES								
Causa de Colisión	2014	2015	2016	2017	2018	2019		VARIACIÓN 18-19
Distracción	939	985	-	860	910	805	31,40%	-11,54%
Saltar ceda ou stop	196	208	164	206	180	173	6,75%	-3,89%
Cambio de carril	159	164	146	130	202	147	5,73%	-27,23%
En rotonda	267	261	159	118	130	125	4,88%	-3,85%
Distancia de seguridade	125	133	70	67	98	125	4,88%	27,55%
Embriaguez	121	114	120	98	82	101	3,94%	23,17%
Velocidade	141	103	102	109	97	81	3,16%	-16,49%
Saltar semáforo	48	64	57	23	44	62	2,42%	40,91%
Outras	1.026	951	-	894	1.004	945	36,86%	-5,88%

Fonte: Policía Local de Vigo

Se se analiza a evolución dos últimos anos, 2019 foi un exercicio no que se rebaixaron os accidentes e especialmente os que se contabilizan vítimas, con 2.564 accidentes e 992 vítimas, sendo este último a cifra máis baixas da última década.

Táboa 75: Atropelos peonís en Vigo

ATROPELOS PEONÍS		
	2018	2019
Total	183	184
Falecidos	1	4
Graves	19	17
Leves	164	163

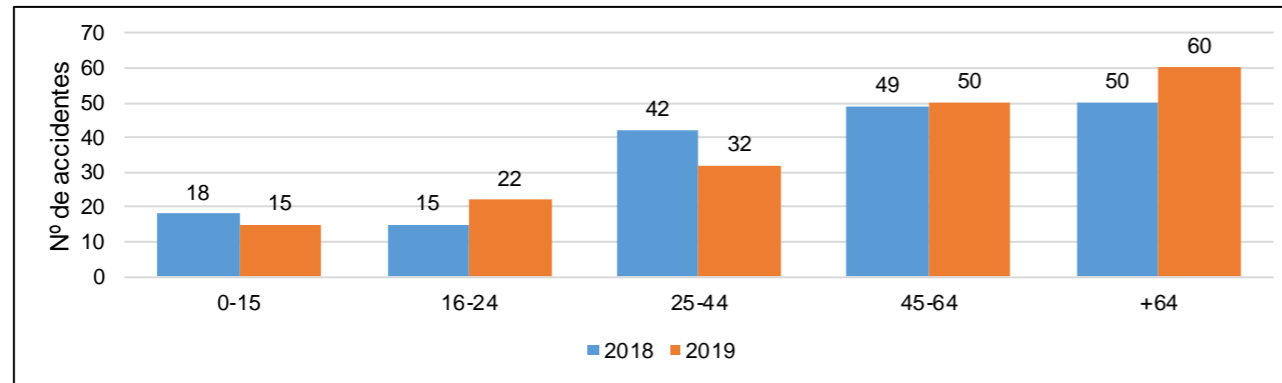
Fonte: Policía Local de Vigo

Pero a pesar diso, rexístrase un incremento dos falecementos, pasando de 1 a 4 no último ano. Ademais, o risco de atropelo aumenta coa idade, xa que diminúen as capacidades de reacción en caso de poder evitar o atropelo.





Figura 189: Atropelos segundo a idade en Vigo



Fonte: Policía Local de Vigo



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 197 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

3. FASE II: IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS

A integración de todas as análises sectoriais dá lugar ao establecemento do diagnóstico da situación actual e problemática da mobilidade detectadas. Trátase de establecer as condicións de partida que permiten caracterizar os escenarios futuros, unha vez sexan definidas as accións e medidas que propón o PMUS, tras integrar as medidas no sistema de transporte xunto coa mobilidade futura prevista.

3.1. FÍSICOS E TERRITORIAIS

O **termo municipal de Vigo** atópase situado na parte occidental da provincia de Pontevedra. Localízase nas Rías Baixas, limitando polo norte coa Ría de Vigo, ó nordeste co municipio de Redondela, ó este co de Mos, ó sur cos municipios de O Porriño e Gondomar e ó suroeste co de Nigrán. En fronte da cidade, ao outro lado da ría atópanse os municipios de Cangas e Moaña, os cales son focos importantes de mobilidade no concello xa que moitos dos seus habitantes traballan na cidade de Vigo, e achéganse tanto en automóbil



persoal, como en autobús interurbano, como en barco a través da ría. A ponte de Rande sobre a Ría de Vigo é un importante conector entre Vigo e o corredor do Morrazo e tamén con Pontevedra, acurtando as distancias e converténdose nunha das principais entradas á cidade.

A **orografía** marcou a historia deste municipio que creceu e articulouse, precisamente, en torno á ladeira do monte O Castro. Apoiándose ó redor do núcleo primitivo da cidade, no Casco Vello e no Ensanche a finais do século XIX. Os primeiros fitos de desenvolvemento urbana de Vigo, extramuros da cidade antiga, confórmanse a través das antigas vías de acceso. Estas vías superpóñense aos corredores naturais, dispostos



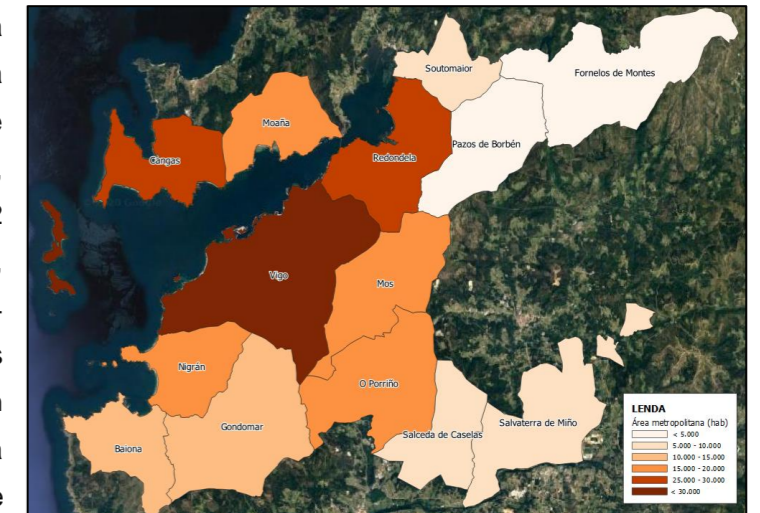
tanto de forma paralela ó litoral, como cara o interior da cidade, e aglutinan parte dos conglomerados residenciais do entorno no antigo recinto amurallado.

Poren, Vigo é unha urbe que ó longo dos séculos foise transformando nun municipio cunha gran estrutura urbana. Isto convértea nunha cidade cunha distribución complexa e un auténtico reto para afrontar un desenvolvemento urbano sostible e accesible.



Dita morfoloxía condiciona o trazado do viario e, polo tanto, a mobilidade urbana, con pendentes máximas que se conseguen na orientación perpendicular á liña litoral. Estes condicionantes orográficos son especialmente determinantes no contorno do casco histórico da cidade e na zona centro do casco urbano, de forma que coartan a mobilidade do casco histórico e dificultan a continuidade urbana de certas zonas co resto do tecido anexo.

A **área metropolitana de Vigo** é unha entidade local supramunicipal, de carácter territorial, integrada polos municipios de Vigo e os da súa área de influencia, todos eles se recollen na chamada Área Metropolitana de Vigo, que a través da Lei 14/2016, de 27 de xullo, pola que se modifica a Lei 4/2012, de 12 de abril, da Área Metropolitana de Vigo, delimita o seu ámbito territorial a 14 municipios. Isto implica que entre estes municipios existe unha vinculación económica e social que fai necesaria a planificación conxunta e a coordinación de determinados servizos e obras, para garantir a súa prestación integral e adecuada no ámbito de todo o territorio, así como alcanzar a eficacia das inversións públicas.



En canto a **organización administrativa** do concello de Vigo, que ten un gran núcleo urbano, prima a división administrativa baseada en barrios e distritos. Pero tamén posúe unha importante zona rural, onde a división tradicional en parroquias formada polas antigas aldeas segue a estar moi viva, de feito, esta



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 198 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

periferia é visualmente moi diferente ó núcleo urbano, onde destacan as edificacións de vivendas unifamiliares, o pequeno comercio e naves de grandes dimensións, fronte ás construcións en altura, e os negocios do centro urbano.

Cabe destacar que se está a producir unha **lixeria migración do centro á periferia** na procura dunha habitabilidade máis tranquila, afastándose do ruído, estrés e contaminación que pode producir o centro urbano, o que trae consigo o aumento de negocios nestas áreas e polo tanto xorde unha necesidade de organización e urbanización nestas zonas que practicamente están compostas de estradas e vivendas, seguindo un modelo de crecemento disperso e en torno ás principais vías de comunicación.

Figura 190: Centro urbano de Vigo e zona das aforas da cidade



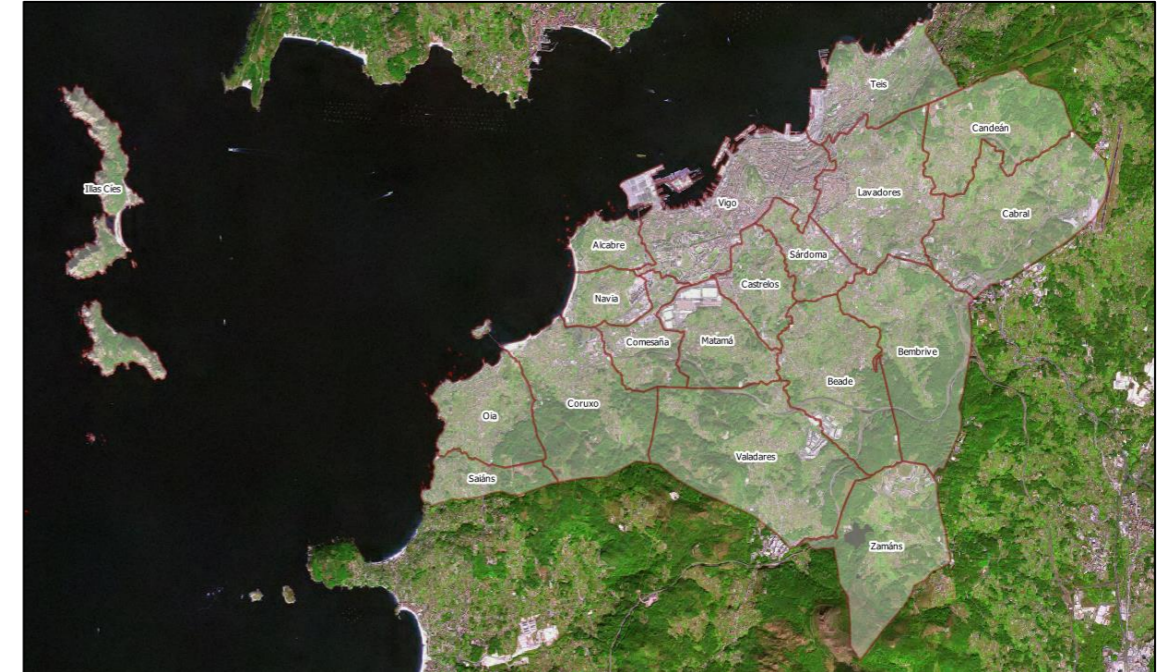
Fonte: Google Imaxes

A **dispersión e heteroxeneidade dos asentamentos das zonas rurais** e máis afastadas do centro urbano de Vigo dificulta o emprego dunha mobilidade que non sexa a baseada no vehículo privado, pese a que existen moitas liñas de autobús nestas zonas, ou outras como a bicicleta ou a viaxe a pé, incluso en traxectos internos.

Os instrumentos de ordenación do territorio nestas áreas xogan un papel moi importante, e o Concello de Vigo é consciente diso, polo que se está a tramitar a Revisión do Plan Xeral de Ordenación Municipal que asentará as bases do territorio municipal de Vigo para os próximos anos.

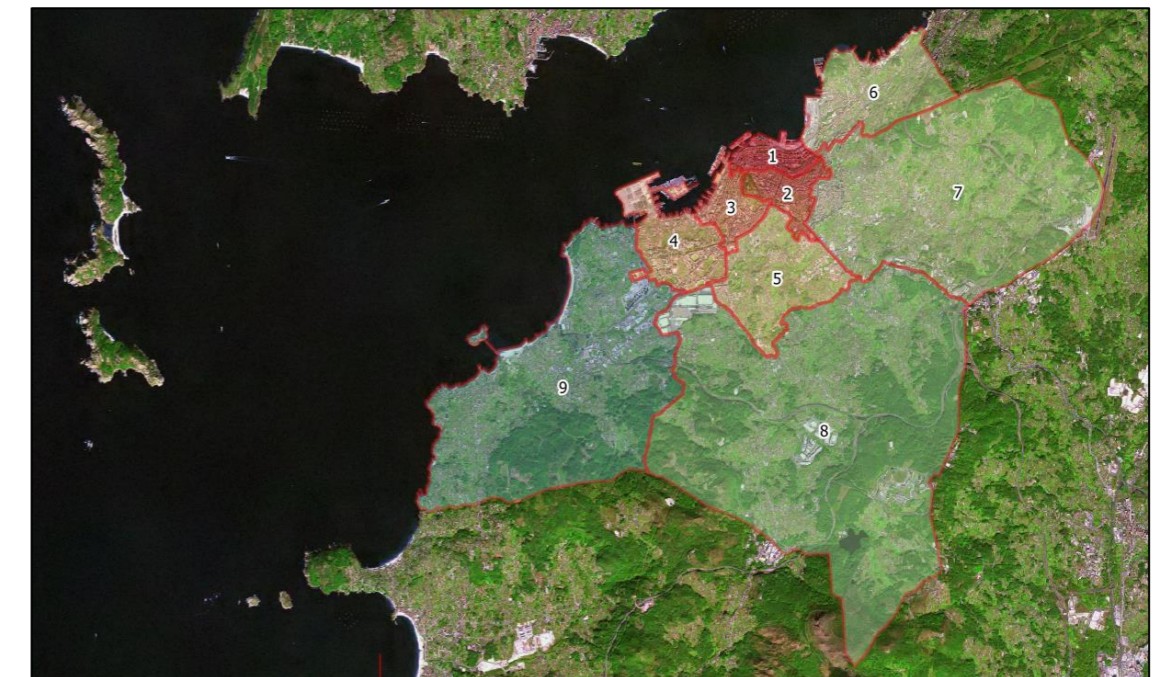
Vigo encontrase dividido en 18 parroquias, mais as Illas Cíes, e configurado en 9 distritos, dos cales os máis poboados son os correspondentes ao núcleo urbano.

Figura 191: División administrativa en parroquias do Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia

Figura 192: División administrativa en distritos do Concello de Vigo



Fonte: Elaboración propia



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 199 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Como xa se anticipou anteriormente, as **pendentes** da cidade son un factor moi transcendente para a mobilidade, sobre todo a mobilidade peonil e ciclista.

A zona do Casco Histórico presenta unha topografía complicada para a accesibilidade transversal peonil desde o fronte litoral ata a zona do Monte do Castro. Nalgúns casos, supón pendentes superiores ao 12%, e en moitos tramos a acceso mediante escaleiras supón salvar un importante desnivel con pendentes superiores ao 20%.



A zona do Ensanche presenta por contraposición unha accesibilidade transversal con pendentes moito menores na fronte litoral (menores ao 8%), e aumentando as mesmas unha vez atravesada a Rúa Policarpo Sanz.

Figura 193: Representación da pendente en porcentaxe ao longo do municipio de Vigo



Fonte: Elaboración propia

Polo tanto, a **accesibilidade transversal a pé** desde a fronte litoral, na zona do Casco Vello, vese en moitos puntos dificultada pola barreira física xerada polas excesivas pendentes das rúas e numerosas escaleiras existentes, pendentes en moitos casos superiores ao 12%. Dita realidade confróntase coa da zona do Ensanche, onde existe unha tipoloxía variada de rúas, con dimensións máis grandes e cunha maior regularidade.

Por todo isto, o Concello de Vigo elaborou un documento de “Estudo de accesibilidade transversal na Fronte Litoral, e de conectividade no Entorno do Casco Histórico” no ano 2011, onde incidía sobre todo na problemática da conectividade peonil desta área, xa que a configuración do rueiro non se vía convenientemente conectada dende as rúas adxuntas, sobre todo dende as rúas do Ensanche de Vigo. Neste Estudo apuntábase a proposta dos percorridos peonís continuos e homoxéneos, que logren xerar unha continuidade funcional para os viandantes.

A interacción das rutas peonís homoxéneas dentro da cidade consolidada cos puntos de difícil accesibilidade transversal, máis que unha problemática, debe converterse nunha oportunidade cara a xeración de novos gonzos: centros ou nodos de conectividade onde a concentración de desniveis en puntos concretos facilita a introdución de medios mecánicos de transporte.

Vigo fixo do seu relevo e orografía unha oportunidade para implantar e desenvolver actuacións que melloren a conectividade peonil e a accesibilidade universal, por iso apostou por unha

“Estratexia de Desenvolvemento Urbano Sostible Integrada – Vigo Vertical”, a raíz da cal, como xa se mencionou na *Fase 1: Toma de datos e análise*, se seguiron unha serie de liñas estratéxicas de actuación que serviron para mellorar os aspectos anteriormente mencionados. Os **elementos de conexión mecánicos**, como escaleiras ou ascensores son unha boa solución aos grandes desniveis que se producen en certos puntos do núcleo, como por exemplo a conexión entre Porta do Sol e a rúa do Pracer a través da rúa da Segunda República mediante escaleira mecánicas



Por outra banda, o **“Plan de Humanizacións”** leva varios anos homoxeneizando e apostando pola mellora das infraestruturas peonís de Vigo, o que leva a que os vigueses e viguesas poidan convivir coas características orográficas de Vigo dunha forma máis amable e se decidan por faceren mais viaxes a pé. É unha estratexia acertada e que se debe considerar a súa continuación no tempo, tomando incluso decisións de actuacións máis radicais, como peonalizar por completo unha rúa ou restrinxir completamente o tránsito de vehículos en certas horas do día.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 200 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

En canto a **infraestrutura peonil da periferia**, existen zonas ben dotadas como o paseo marítimo da



praia de Samil, porén, noutras zonas os peóns e peoas vense na obriga de invadir a estrada para continuar o seu desprazamento, como se pode ver na imaxe anexa. Isto é debido ás interrupcións das beirarrúas, ben sexa pola súa inexistencia, polo seu estreitamento, por vehículos estacionados indebidamente, etc., feito que non ocorre na zona urbana. Isto provoca que que

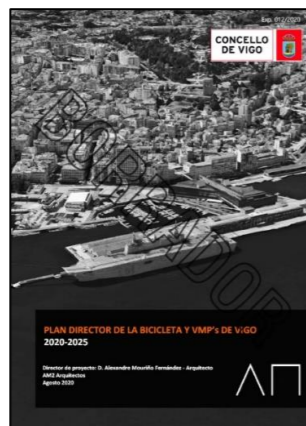
moitos potenciais desprazamentos a pé se fagan en automóbil a pesar de ser recorridos curtos.

Como unhas das consecuencias das elevadas pendentes e a complexa topografía do municipio, está o baixo emprego da bicicleta, ademais da dificultade de creación de carrís bici polos cales estas puideran circular e que sexan unha alternativa real de transporte.

O proxecto de conexión de Teis con Samil mediante carril bici é un paso importante pero débese **augmentar máis a oferta de itinerarios ciclistas**.

Cabe destacar que no momento de redacción deste documento, o Concello de Vigo posúe a modo borrador dun “Plan Director da Bicicleta e VMP”, que servirá como documento de referencia para as futuras actuacións no referente a infraestruturas ciclables.

Figura 194: Documento “PDB e VMP” xunto cun tramo do carril bici Teis-Samil en construción



Fonte: Elaboración propia

Os desprazamentos en bicicleta para a práctica lúdica ou deportiva dispoñen de varias rutas, sendas, camiños, etc. no termo municipal, aínda que nalgúns casos os ciclistas deban circular por vías para tráfico rodado, coa perigosidade que elo implica.



En Vigo as discontinuidades funcionais teñen moito que ver coa **estrutura do viario**, e a súa funcionalidade dentro do sistema xeral de transporte: tanto a sección transversal urbanizada do vial, o chamado reparto transversal, como a solución das interseccións dependen en gran medida, da tipoloxía do rueiro.

As principais dificultades ao camiñar prodúcense na confluencia ou a través das vías urbanas principais: nesas corredores a interacción entre os transeúntes e o tráfico debe ser coidadosa, con obxecto de que se reduzan e minimicen os puntos de fricción.

Na *Fase 1: Toma de datos e análise*, expuxéronse as principais vías de comunicación de entrada e saída da cidade. Desta infraestrutura lineal comentaranse algúns aspectos a ter en conta:

+ A **Avenida de Madrid** é unhas das entradas principais a Vigo polo sur. A súa distribución de espazos está excesivamente enfocada ao tráfico rodado, cunha sección que nalgúns tramos vaise ata os 27 m, con beirarrúas irregulares.

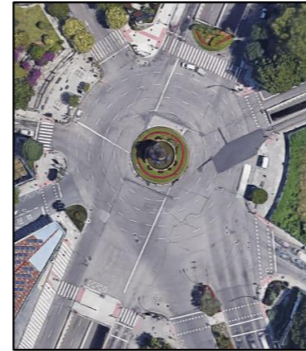


+ A **Avenida de Galicia (PO-323)** é unhas das principais entradas polo este do municipio. Vai adquirindo carácter urbano paulatinamente segundo se acerca ao núcleo urbano. A súa pavimentación e distribución de espazos poderíase revisar para un maior enfoque peonil sobre todo nas zonas máis periurbanas, xa que presenta beirarrúas irregulares e de reducidas dimensións con falta de continuidade nalgúns casos, pasos peonís pouco visibles, algunhas rúas transversais sen pasos peonís e unha configuración de interseccións pouco seguras en determinadas zonas.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 201 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

+ A **Praza de España** é un dos nós máis importantes da cidade, cunha gran confluencia de avenidas e rúas, con trezados e cruzamentos de tráfico rodado, ós que se une o tránsito peonil. Dita configuración pode xerar situacións de risco e inseguridade polo que a sinalización e as indicacións de circulación deben estar perfectamente situadas e claras, tanto para os vehículos como para a circulación peonil, conseguindo así que todos os integrantes da circulación respecten as súas normas e as súas obrigas.



+ **Beiramar** é a vía principal de comunicación polo litoral grazas ó túnel. Posibilitando a comunicación entre Bouzas, Porto e AP-9, onde ás veces o exceso de velocidade é un dos seus principais problemas, xunto co aparcamento indebido de motocicletas nas beirarrúas e a falta de continuidade peonil nas mesmas.

+ A **estrada de Camposancos (PO-552)** é unha das principais entradas desde o oeste, pasando ademais polo Polígono de Balaídos, absorbe gran parte dos tráfico entre Vigo e Nigrán-Baiona. A pavimentación actual e distribución de espazos é heteroxénea, con tramos de beirarrúas irregulares e de reducidas dimensións ou inexistentes, pasos peonil sen semaforización e paradas de autobús nalgúns casos sen espazo propio.



3.2. SOCIO – ECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS

Trátase do **municipio mais poboado de Galicia** e o décimo cuarto de España, con 295.364 habitantes empadroados no ano 2019, dos cales o 68% viven no núcleo urbano e o 32% restante distribúense entre as 16 parroquias peri-urbanas e unha rural. A densidade poboacional do conxunto do municipio é de 2.688,47 hab/Km² nun área de 109,06 Km², incluíndo o arquipélago das Illas Cíes.

Nas ultimas décadas Vigo converteuse nunha das cidades europeas con maior crecemento poboacional (chegándose a duplicar a mediados do século XX). Nela viven, traballan e estudian case medio millón de persoas, representando o 12% da poboación galega.

Os condicionantes orográficos descritos na *Fase 1: Toma de datos e análise*, afectan directamente a certos colectivos cunha serie de necesidades especiais. Por unha banda, ás capas máis altas da pirámide poboacional cun **índice de envellecemento crecente** e que segundo estudos e proxeccións realizados polo Instituto Galego de Estatística (IGE) sitúa a Vigo no ano 2022 cun índice de dependencia global do 54,7%. Este dato relaciona á poboación activa, entre os 16 e 64 anos, cos grupos potencialmente dependentes, é dicir, os menores de 15 anos e os maiores de 64, o que implica que Vigo contaría con máis persoas dependentes que activas, cos problemas que supoñería en relación coas necesidades sociais e de mobilidade. A estes datos súmaselle a **caída da taxa de natalidade** sufrida dende o ano 2008 superior ó 16% e un saldo vexetativo negativo dende o ano 2012.



Táboa 76: Índices de idade na área metropolitana de Vigo

MUNICIPIO	ÍNDICE DE DEPENDENCIA	ÍNDICE DE ENVELLECIMENTO	MATERNIDADE	TENDENCIA	RAZÓN DE SUBSTITUCIÓN
BAIONA	50,58%	162,54%	0,17	0,80	63,47%
CANGAS	50,32%	154,73%	0,16	0,77	63,01%
FORNELOS DE MONTES	72,83%	389,93%	0,11	0,61	61,54%
GONDOMAR	47,42%	131,95%	0,18	0,83	68,71%
MOAÑA	51,27%	155,04%	0,17	0,83	60,60%
MOS	50,63%	146,02%	0,18	0,84	65,29%
NIGRÁN	52,29%	171,54%	0,17	0,85	67,94%
PAZOS DE BORBÉN	60,03%	217,80%	0,15	0,72	59,90%
O PORRIÑO	45,53%	110,08%	0,21	1,00	82,46%
REDONDELA	52,92%	178,08%	0,16	0,84	63,76%
SALCEDA DE CASELAS	47,95%	84,47%	0,21	0,81	90,17%
SALVATERRA DE MIÑO	55,51%	168,99%	0,20	0,97	67,85%
SOUTOMAIOR	53,77%	109,22%	0,20	0,75	80,23%
VIGO	54,29%	174,39%	0,17	0,85	67,94%

Fonte: *Elaboración propia con datos do INE e do IGE (datos a 1 de xaneiro do 2019)*

Ademais tamén hai que ter en conta ás **persoas con diversidade funcional**, que segundo os datos extraídos do informe “Discapacidade. Perspectiva comparada e estudo específico do municipio de Vigo”, elaborado por Luis Espada Recarey no ano 2012, na cidade había 26.700 persoas con discapacidades





igual ou superior ó 33%, o que representa o 8,98% do total da poboación nese ano. Con respecto ao ano 2019, este datos ascende a 27.846 persoas, un 9,43%, segundo datos do IGE, polo que a tendencia vai en aumento.

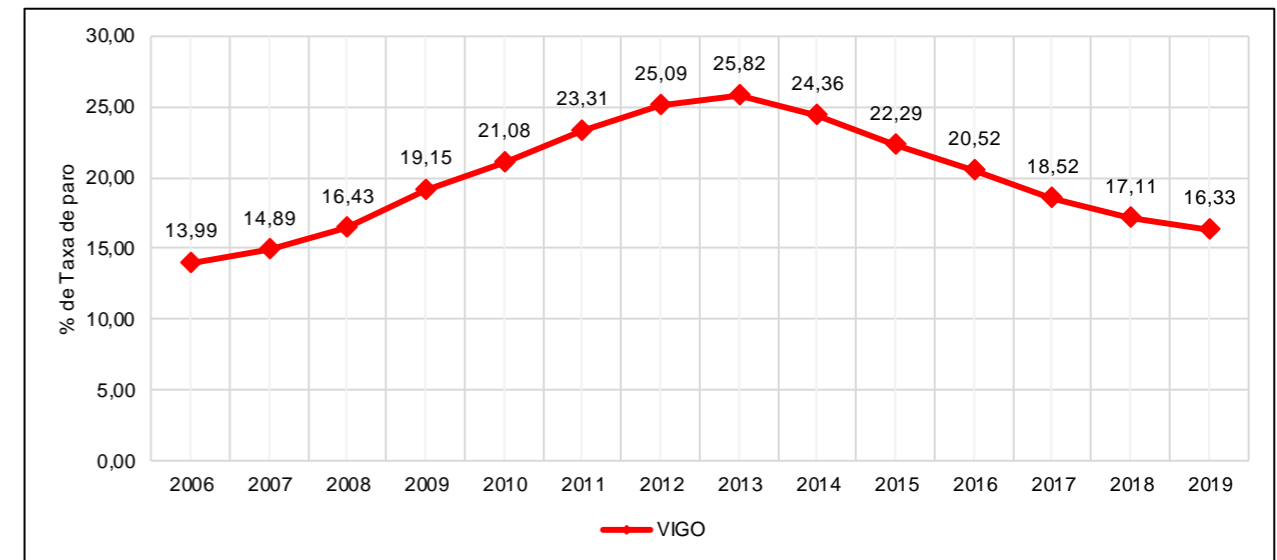
Segundo o tipo de discapacidade e a sabéndoas de que no municipio existen persoas cun máis dunha discapacidade pódense discretizar nos seguintes porcentaxes: 75% son de tipo físico, o 35% de tipo psíquico e o 19% sensorial. Por outra banda, en canto ao grado de discapacidade, o 62% ten recoñecido entre un 33% e un 64%; o 39%, entre o 65% e 74% e o 28% supera o 75% de discapacidade.



Por todo isto a cidade de Vigo ten como reto **favorecer a igualdade de oportunidades para toda a cidadanía** en cada unha das áreas que ateen o seu goberno para intentar evitar a súa exclusión social, e iso inclúe a mobilidade, unha parte fundamental da independencia de cada cidadán. Polo que se deberá facer especial énfase na procura de solucións para esta parte da poboación que representa case unha décima parte do total con medidas moi ben encamiñadas nos últimos anos cos “Plans de Humanizacións” e a estratexia DUSI “VIGO VERTICAL”, con actuacións concretas que melloran a accesibilidades universal e promoven unha cidade sen obstáculos e para todos, pondo en valor a existencia desta diversidade social que existe en Vigo.

Entre os anos 2008-2013 a **taxa de desemprego** do Concello de Vigo incrementouse en máis dun 55%, situándose no ano 2013 nun 25,82%. A partir deste ano comeza a baixar ata situarse no ano 2019 nun 16,33%, polo que a tendencia actual é favorable.

Figura 195: Evolución da taxa de paro anual en Vigo (2006-2019)



Fonte: Elaboración propia con datos de “EXPANSIÓN/Datosmacro.com”

Este contexto inflúe de maneira directa noutros ámbitos da sociedade, como pode ser o descenso dos ingresos medios por fogar sufrido na cidade de Vigo que decreceron un 9,6% entre os anos 2008 e 2013, o que provocou que as unidades familiares que antes podían dar cobertura por elas mesmas a todas as súas necesidades teñan que recorrer as axudas sociais.

Sumadas a esta situación encóntranse as persoas habituais do mesmo, as que por cuestións de saúde ou idade carecen de recursos económicos regulares, sendo necesaria a axuda dos servizos sociais para dar cobertura ás súas necesidades básicas.

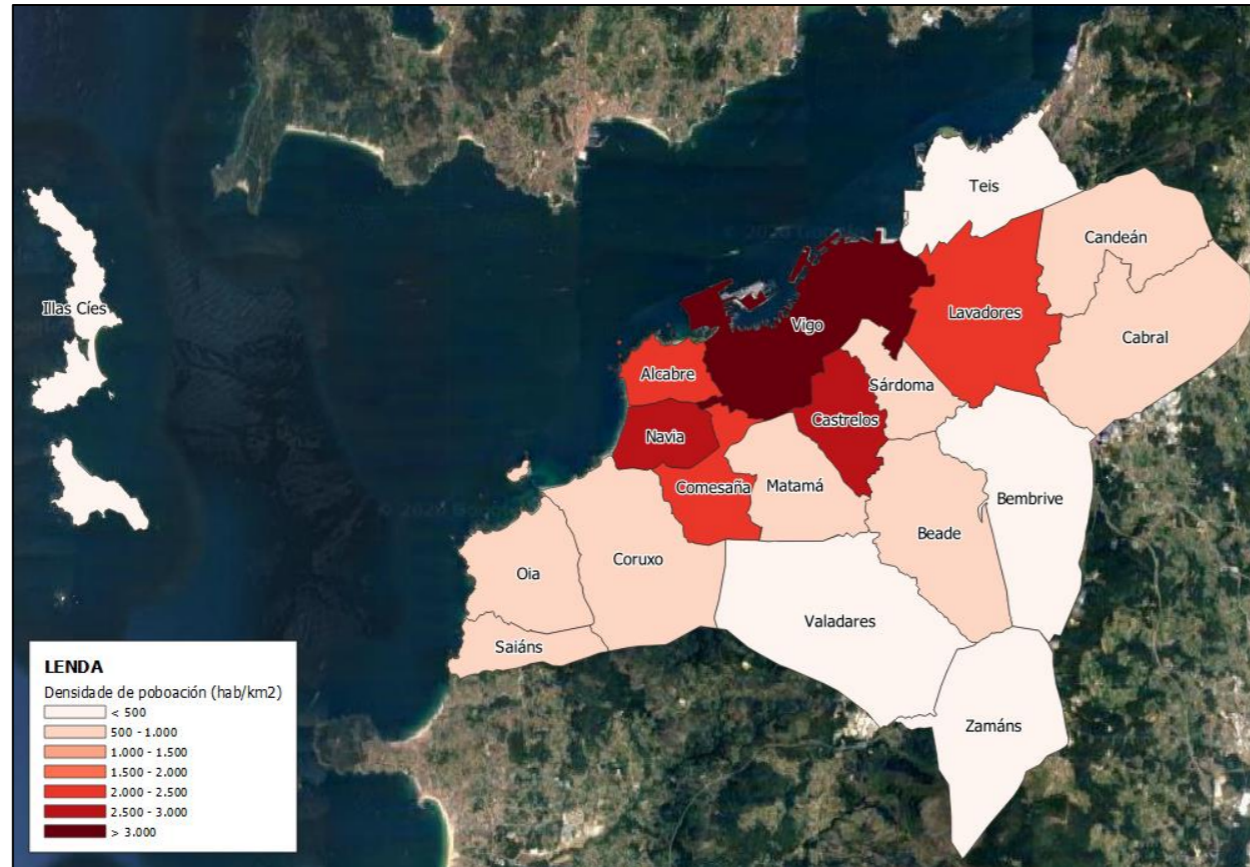
A todo elo súmaselle tamén o **aumento da emigración ao estranxeiro** nos últimos anos, que, sen ser un incremento moi significativo, fai referencia á situación na que se encontran certas capas da poboación con necesidade de buscar mellores oportunidades laborais fora do territorio.

En canto á habitabilidade e procura das mellores condicións de vida, a situación no centro e casco urbano da cidade, onde se concentra unha maior densidade de poboación así como unha circulación de vehículos máis intensa, está a provocar un importante incremento da presión ambiental na zona, o que implica que as familias comezaran un proceso de migración á periferia, ademais da **necesidade de expansión da cidade** que se reflexa moi ben, por exemplo, na zona de Navia, que creceu moito nos últimos anos e onde moitos vigueses e viguesas trasladaron a súa residencia habitual.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 203 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Figura 196: Densidade de poboación do Concello de Vigo (hab/km²).



Fonte: Elaboración propia

En canto ao que se refire á **economía** de Vigo, esta caracterízase polo peso que teñen na mesma os sectores pesqueiro, que engloba: a industria extractiva, conserveira, transformadora, comercialización, etc.; e o sector do automóbil.

Vigo conta, como xa se mencionou na parte de análise, cunha das poucas Zonas Francas de España, convertendo este feito nunha gran oportunidade para o desenvolvemento industrial na rexión e a atracción de novas inversións e creación de novos postos de traballo. A Zona Franca de Vigo conta con cinco áreas e polígonos industriais en funcionamento, que son os seguintes: a área portuaria de Bouzas, o parque empresarial e terciario Porto do Molle en Nigrán, o parque tecnolóxico e loxístico en Valadares, o polígono de Balaídos e o polígono industrial da Granxa en Porriño. A actividade destes cinco parques supón o 33% do valor



agregado bruto (VAB) da comarca de Vigo, xerando ao redor de 18.000 postos de traballo directos e outros 40.000 indirectos.

Na cidade existe un desequilibrio que se deberá considerar, pois por unha banda Vigo é unha das cidades de Galicia cunha taxa de actividade máis alta, é dicir, con maior poboación potencial que podería traballar, pero por outra, o número de parados sitúan a Vigo nos últimos postos en comparación co resto das cidades galegas. Este dato pódese converter nun reto e unha oportunidade de actuación para diminuír o número de persoas sen emprego, considerando que Vigo é un dos principais motores económicos de Galicia e o principal da súa rexión, con enormes sinerxías entre todas as industrias presentes na súa área de influencia (automóbil, minería, pesca, transporte por mar, etc.), o que facilita a toma de medidas.

No tocante aos niveis e caracterización da motorización, o **parque móbil total de Vigo** do ano 2019 con respecto ao ano 2014 viuse aumentado nun 5,86%. Concretamente, aumentou o número de motocicletas e de turismos. Consecuentemente, dado que a poboación é moi similar en ámbolos dous anos, a taxa de motorización por cada 1.000 habitantes tamén creceu, un 5,73%. Isto implica que os habitantes de Vigo cada vez son máis dependentes do vehículo privado, polo que se debe fomentar o emprego doutros modos de transporte máis sostibles e eficientes a través dunha boa oferta de transporte público.

Ademais dunha bo oferta de transporte público, a dependencia do vehículo privado crea a oportunidade de promover a adquisición de vehículos con sistemas de impulsión máis eficientes ou non contaminantes (híbridos, gas, eléctricos, pila de combustible, etc.) polo que se converte nun reto a afrontar nos últimos anos en Vigo, a transición da mobilidade privada cara modos de motorización sostibles.

3.3. CARACTERIZACIÓN DA MOBILIDADE

Como xa se mencionou na *Fase 1: Toma de datos e análise* nos datos de mobilidade obtidos mediante posicionamento de teléfonos móbiles do Instituto Nacional de Estatística (INE) realizado en 2019 dentro dos traballos preparatorios para o Censo de Poboación e Vivendas 2021 non se inclúe información respecto ao modo de transporte no momento de redacción do presente documento. Non obstante, a pesar de que non se dispoñen de datos de reparto modal, partindo dos datos contidos no PMUS do ano 2014 referentes ao reparto modal para o escenario obxectivo pódese arroxar unha caracterización modos de transporte empregados actualmente nos desprazamentos do municipio de Vigo, sempre coa precaución que implica tomar estes datos, considerando as premisas que no mencionado plan se fan en



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 204 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

relación ao escenario obxectivo e considerando que se cumpriron as estimacións e actuacións que nel se recollen.

A **mobilidade actual en Vigo** está caracterizada por unha gran presenza do vehículo privado, tanto nas viaxes diarias internas como externas e na situación de partida (2014) como na situación actual (2019).

Os desprazamentos que se realizan co exterior requiren o uso de modos de transporte motorizados para salvar as grandes distancias mentres que nas viaxes internas as distancias son máis pequenas e por iso os cidadáns e cidadás poden elixir facer a viaxe a pé ou en bici. Dadas as grandes sinerxías que presenta Vigo cos municipios da súa área metropolitana, sendo este o principal motor económico, e as limitacións que presenta en canto a frecuencias e tempos de recorrido o transporte interurbano, os usuarios e usuarias optan polo vehículo privado como principal modo de transporte interurbano, representando nestas viaxes o 82,61%.

Comparando os datos da situación de partida e a situación actual compróbase como a mobilidade en vehículo privado descendeu un 5,50%, segundo os datos dispoñibles analizados, o que indica que se logrou un transvase das viaxes neste modo de transporte a outros modos.

Como xa se analizou na *Fase 1: Toma de datos e análise* a mobilidade en modos de transporte non motorizados (a pé e en bicicleta) representa o 33,35% (só viaxes internas); a media das cidades españolas analizadas polo Observatorio da Mobilidade Metropolitana no seu informe anual do ano 2018 publicado en outubro do 2020, é dun 49,79%, polo tanto, o peso porcentual das viaxes internas a pé e en bicicleta en Vigo posúen marxe de mellora e un gran potencial para alcanzar a media nacional, con actuacións para salvar a complexa orografía que xa se mencionou de Vigo (Vigo-Vertical, Humanizacións, etc.). Este peso porcentual dos modos non motorizados no reparto modal de Vigo tamén está condicionado pola estrutura territorial e a conxunción de núcleo urbano con parroquias de carácter máis rural e afastadas do centro urbano, cunha gran dispersión dos núcleos da periferia urbana.

Ademais, existe a ameaza dunha maior perda de representación na repartición modal total dos modos de transporte non motorizados, coa localización de novas zonas netamente residenciais no perímetro do solo urbano co que, si se mantén a tendencia actual, os habitantes de ditas zonas empregarán maioritariamente o vehículo privado, pese a ter oferta de transporte público, debido as baixas frecuencias do mesmo e aos tempo de recorrido elevados.

Tanto no marco de partida (2014) como na situación actual (2019) a mobilidade ciclista está condicionada pola orografía da cidade e do municipio, ademais de non contar cunha oferta de carrís bici de gran

importancia e tamaño, que sexa realmente útiles para os usuarios e usuarias deste modo de transporte. Pola contra, como xa se mencionou noutras ocasións, o consistorio está a facer grandes esforzos por mellorar a oferta de carrís bici no termo municipal, e destacando que os que se están levando a cabo na actualidade presentan uns criterios de deseño e seguridade moi altos (como a vía ciclista Teis-Samil). Este debe ser o camiño a seguir neste aspecto, dotar a Vigo dunha rede funcional de itinerarios ciclistas.

Se se comparan os valores na situación de partida (2014) e os da situación actual (2019) de mobilidade pódese comprobar como as viaxes a pé e en bicicleta se incrementaron nun 2,60%, valor que indica a tendencia positiva da poboación de Vigo e que reflicte as consecuencias das actuacións levadas a cabo nestes últimos anos en materia de mobilidade peonil e ciclabe.

O transporte público na situación actual (2019) é o terceiro modo de transporte máis utilizado pola poboación de Vigo cun 24,60% das viaxes diarias totais realizadas no interior do municipio e o segundo modo no tocante ás viaxes externas cun 15,10%. O valor de emprego do transporte público supera a media obtida nas cidades españolas analizadas polo Observatorio da Mobilidade Metropolitana no seu informe anual do ano 2018, que reflexa que de media, nestas áreas as viaxes internas en transporte público representan o 16,71%, non así as viaxes externas, que presentan unha media no reparto modal do 20,8%.

Comparando o peso porcentual actual (2019) nas viaxes respecto a situación de partida (2014) extráese que o uso do transporte público incrementouse nun 4,01%, marcando de igual xeito, unha tendencia dos usuarios e usuarias cara modos de transporte amigables e máis sostibles, en detrimento dos vehículos privados.

Táboa 77: Variación do reparto modal entre o ano 2014 e o ano 2019

MODO DE TTE.	% 2019*	% 2014	Variación 2019-2014
Vehículo privado	47,91%	53,41%	-5,50%
Transporte público	23,23%	20,63%	2,60%
Pé/Bici	28,86%	24,85%	4,01%
Outros	-	1,11%	-
TOTAL	100%	100%	-

Fonte: Elaboración propia (* A partir do escenario obxectivo do PMUS 2014)



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 205 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

3.4. TRANSPORTE E CIRCULACIÓN

O servizo de **transporte público de autobuses urbanos de Vigo** é realizado en concesión pola



empresa VITRASA. A empresa explota un servizo de 40 liñas de autobús, sete das cales son liñas circulares, ao que hai que engadir 2 servizos de lanzadeira á Universidade. Gran parte dos servizos pivotan sobre o Centro Histórico e o Ensanche, sendo esta unha das zonas mellor servidas tanto por servizos como por frecuencias.

A rede de transporte público ten unha cobertura do 63,50% a menos de 300 metros dunha parada, cobertura que alcanza o 100% no centro urbano. En todo o municipio a cobertura das paradas a menos de 500 m é do 80,22%.

O servizo de transporte público no Centro Histórico, concéntrase no eixo marcado polas Rúas Policarpo Sanz – Elduayen - Paseo de Alfonso XII - Pi y Margall.

Polo oeste do centro, os servizos de bus conectan tanto polo eixo de Pi y Margall como en sentido contrario, por avenida Camelias; en menor magnitude circulan por Beiramar.

Polo este, os circuítos principais, ademais do de Policarpo Sanz – Garcia Barbón, que estende o circuítu de Elduayen-Porta do Sol, cabe destacar os que discorren por Urzáiz, en sentido ascendente e conectando co corredor de Gran Vía.

Como circuítos complementarios, xorden os percorridos por Gran Vía máis ao sur, con extensión cara a rúa Pizarro.

As liñas C4, C15 e C5 acumulan cada unha por separado unha demanda aproximada do 10% do total, e conxuntamente coa C3 alcanzan o 50% da demanda do transporte público da cidade. Estas liñas presenta un bo nivel de ocupación, tanto en termos absolutos de viaxeiros por expedición, como viaxeiros por km. Ademais ofertan unha frecuencia óptima de circulación.

Por outra banda, as liñas que non son circulares e que chegan aos núcleos máis rurais e afastados do núcleo urbano, se ben a oferta se axusta bastante ben á demanda, teñen percorridos longos. Isto podería solucionarse cambiando este modelo de porta a porta por un modelo de liñas máis curtas baseado en transbordos. Outro sistema que se podería



implantar nas zonas máis rurais e cunha menor demanda de viaxeiros, a través do desenvolvemento tecnolóxico actual de APPs para smartphones, é o modelo de transporte colectivo con paradas á demanda, que para áreas de baixa demanda de transporte público é a opción máis eficiente para ofertar un servizo de calidade completamente orientado ao usuario.

Con todo isto, o número de viaxeiros totais leva experimentando un crecemento positivo nos últimos 5 anos, pasando de 21.059.303 viaxeiros no ano 2015 a 22.415.314 viaxeiros no ano 2019, un 6,44% máis.

Respecto á información da frecuencia das liñas, moitas paradas do centro urbano con marquesiña contan cunha información do tempo real que falta para a chegada de cada unha das liñas. Así mesmo, a empresa ofrece ao usuario ou usuaria poder consultar a chegada da liña concreta mediante o seu teléfono móbil, pero esta aplicación crea unha fenda na recepción de información en canto a poboación de maior idade que, ou non teñen teléfonos móbiles ou ben non saben utilizar a APP.

En canto ao **transporte interurbano**, Vigo posúe boas conexións co resto das principais cidades galegas a través de autobús, así como cos principais municipios da súa área metropolitana e de influencia. Ademais, a Área de Vigo está incluída no Plan de Transporte Metropolitano autonómico, que oferta varias liñas entre os municipios limítrofes e cos principais núcleos de Galicia.

Polo tanto, para unha mellor mobilidade urbana sostible, necesítase fomentar o uso de transporte público en autobús, tanto urbano como interurbano, sendo esta unha das medidas de maior peso nesta actualización do PMUS.

Vigo non conta con servizos de tranvía ou de metro, pero si con **transporte por ferrocarril** con dúas estacións ferroviarias novas e activas: a de Guixar e a de Urzáiz, onde actualmente estase a implantar a nova estación de autobús que se encontraba lonxe do centro, creando unha gran **estación intermodal**.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 206 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Desta forma Vigo terá unha estación de integración modal que solucionará moitos problemas á hora de organizar a mobilidade de saída e entrada na cidade. Esta nova estación e mais a de Guixar, contan con conexión a Peinador, o aeroporto da cidade.

Ademais, cabe destacar o aumento de viaxeiros totais dende o ano 2014 que empregan o tren como modo de transporte en Vigo e do mesmo xeito tamén o aumento do número de viaxeiros do aeroporto de Vigo (Peinador) dende ese mesmo ano, exceptuando este último ano 2019, onde se produciu un pequeno descenso.

No que respecta á **circulación polas vías que descorren polo termo municipal de Vigo**, as vías pertencentes á Xunta de Galicia presentan un tráfico elevado pero estable dente o ano 2014, agás a autopista do Val Miñor (AG-57) que aumentou o seu tráfico a partir do 2015, feito motivado probablemente pola baixada de prezos da súa peaxe acontecido en dito ano.

A maioría das estradas pertencentes ao antigo Ministerio de Fomento experimentaron un crecemento significativo no período 2015-2018 dos que se dispoñen datos, sendo a AP-9V unha delas e o principal acceso e saída de Vigo polo norte. Este caso en particular debe tomarse con especial determinación para evitar que a tendencia actual continúe e se introduzan no centro de Vigo cada día unha media de 50.000 vehículos, cantidade moi elevada, polo que será un dos retos a afrontar no futuro.

As principais vías de titularidade municipal teñen unhas intensidades de tráfico medias diarias, en torno aos 20.000 vehículos, sendo as que maior IMD (veh/día) presentan a avenida Gran Vía, a avenida Castrelos, a avenida Arquitecto Antonio Palacios e a avenida de Madrid.

As actuacións de humanizacións levadas a cabo polo Concello de Vigo melloran as seccións das rúas urbanas e danlle maior importancia á circulación peonil en detrimento do tráfico rodado, o que favorece o cambio modal sobre todo nos desprazamentos curtos e en zonas no centro urbano. Estas melloras nas infraestruturas peonís e en xeral da habitabilidade das vías é unha boa ferramenta para diminuír o tráfico en certas zonas da cidade, e o Concello ten previsto continuar con ditas tarefas.

Aínda así, sempre existe marxe de mellora, podendo chegar máis alá con decisións de restricións de tráfico total en certas áreas da cidade e en certos horarios, peonalizar completamente rúas ou establecer zonas de calmado de tráfico con velocidades máximas de 30 km/h, o que posibilitaría que as calzadas se converteran en vías ciclables.

En canto ao **aparcamento**, o centro urbano caracterízase por unha gran dificultade para atopar



estacionamento na zona azul (zona X.E.R.), existen diversos aparcamentos de pago nos que os usuarios e usuarias poden deixar os seus vehículos pero resultan custosos. Ademais do problema dos usuarios e usuarias que se achegan o centro para aparcar, tamén comparten este problema os propios veciños e veciñas da zona, que moitos deles viven en edificios antigos que

non teñen garaxe. Isto provoca que o Parque do Monte do Castro estase a converter na mellor alternativa ante esta escaseza de aparcamentos, o que trae consigo un aumento da contaminación no seu entorno e a degradación que implica para o mesmo.

A pesares de non contar con aparcamentos catalogados como “disuasorios”, Vigo posúe varias zonas de estacionamento que poden funcionar da mesma forma que estes e realizar neles un intercambio modal. Ademais, está prevista a construción de máis de 1.200 prazas de aparcamento na nova estación intermodal en construción na actual estación de ferrocarril de Urzáiz, que fará a súa función de intercambiador de transporte nos desprazamentos principalmente interurbanos.

Moitos dos aparcamentos subterráneos existentes en Vigo posúen ademais puntos de recarga de vehículos eléctricos, cuxo aumento dos mesmos sinalase como unhas das oportunidades de mellora no campo da oferta de infraestruturas de recarga do transporte privado eléctrico.

En canto ás zona de praias o problema de aparcamento é estacional, producíndose só no verán, provocando unha densificación moi alta de automóbiles de uso particular nestas zonas costeiras.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 207 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



3.5. ENERXÍA E MEDIO AMBIENTE

O municipio de Vigo, ao igual que a maioría dos municipios españois, non ten unha normativa municipal específica para emisións, aplicándose a normativa estatal para a avaliación dos niveis admisibles.

Existen 4 estacións de medida de **calidade do aire en Vigo**, como xa se describiu na *Fase 1: Toma de datos e análise*, 2 xestionadas pola Xunta de Galicia e outros 2 propiedade da empresa PSA Peugeot-Citroën e dentro das súas instalacións



En vista dos datos e resultados da calidade do aire recollidos no documento mencionado, recompilase a continuación un resumo dos resultados dos contaminantes medidos polas estacións que se sitúan no termo municipal de Vigo correspondentes ao ano 2019.

O dióxido de xofre (SO₂) non se saíu en ningún momento fora dos limiares que establece a normativa.

No caso do dióxido de nitróxeno (NO₂) os máximos valores danse na estación de Vigo-Coia, unha estación urbana con gran tráfico rodado próximo. Superouse o limiar máximo horario en 3 ocasións e a media anual mantívose por debaixo dos 40 µg/m³, como marca a normativa. Pese a que se superan tres veces o valor máximo horario permitido de 200 µg/m³, non se superou o limiar de 18 ocasións que marca como máximo. A orixe disto foron as festas realizadas nesta zona de Vigo nas datas e horas que se mostran a continuación.

Táboa 78: Información sobre as superacións do valor límite horario de NO₂ en Vigo-Coia

ESTACIÓN	DATA	HOTA UTC	CONCENTRACIÓN NO ₂ (µg/m ³)
VIGO COIA	05/07/2019	22:00	215
	05/07/2019	23:00	297
	09/07/2019	22:00	211

Fonte: Informe Anual da Calidade do Aire de Galicia (RCAG 2019)

En canto ao nivel crítico de óxidos de nitróxeno (NO_x), para a protección da vexetación, establecido en 30 µg/m³ de media anual, as concentracións obtidas en todas as estacións da rede presente no Concello de Vigo superan dito valor, debido ao tráfico rodado maioritariamente, xa que todas as estacións son de

carácter urbano. Porén, cómpre ter en conta que o nivel crítico para a protección da vexetación só é de aplicación aos datos obtidos nas estacións que cumpran os requirimentos de macroimplantación dos puntos de mostraxe para a protección dos ecosistemas naturais e da vexetación, que non é o caso das estacións que se están a analizar.

Para as partículas PM₁₀, o número de superacións do valor límite diario de 50 µg/m³, non se pode superar en máis de 35 ocasións ó longo do ano e a media anual, non pode superar os 40 µg/m³. Neste caso, a estación que de novo arroxa uns valores máis altos é a de Vigo-Coia, superando en 16 ocasións o valor límite diario e non se superou o valor límite da media anual.

No caso das partículas PM_{2,5}, en ningunha das estacións se superou o valor límite anual de 25 µg/m³.

Para o ozono (O₃), o valor obxectivo para a protección da saúde humana establece que a máxima diaria das medias móbiles octohorarias de 120 µg/m³ non se pode superar en máis de 25 días por cada ano civil de media nun período de 3 anos. O valor obxectivo entrou en vigor no ano 2012 cos datos obtidos no trienio 2010-2012. Tal e como se mostran nos datos recollidos no correspondente apartado da *Fase 1: Toma de datos e análise*, en 2019 rexistráronse superacións deste valor obxectivo en todas as estacións de Vigo que miden este elemento, emporiso, non se superou o valor da media móbil octohoraria en máis de 25 ocasións en ningunha destas estacións, nin no ano 2019 nin como promedio dos 3 últimos anos.

As máximas das medias móbiles octohorarias no aire ambiente de monóxido de carbono (CO) obtida en cada estación para o ano 2019 non alcanzan en ningún caso o valor límite.

A continuación, amósanse como resumo os mapas de avaliación da concentración dos distintos contaminantes en Galicia no ano 2019 para a protección da saúde humana e para a protección da vexetación e ecosistemas.

A avaliación da calidade do aire realizase, dependendo do nivel dos contaminantes con respecto aos limiares de avaliación aos que se refire o Anexo II do Real Decreto 102/2011, utilizando medicións fixas, técnicas de modelización, campañas de medición representativas, medicións indicativas ou investigacións, ou unha combinación de todos ou algún destes métodos. Neste senso temos:

- Limiar Inferior de Avaliación (LIA): nivel por debaixo do cal é posible limitarse ao emprego de técnicas de modelización para avaliar a calidade do aire ambiente.

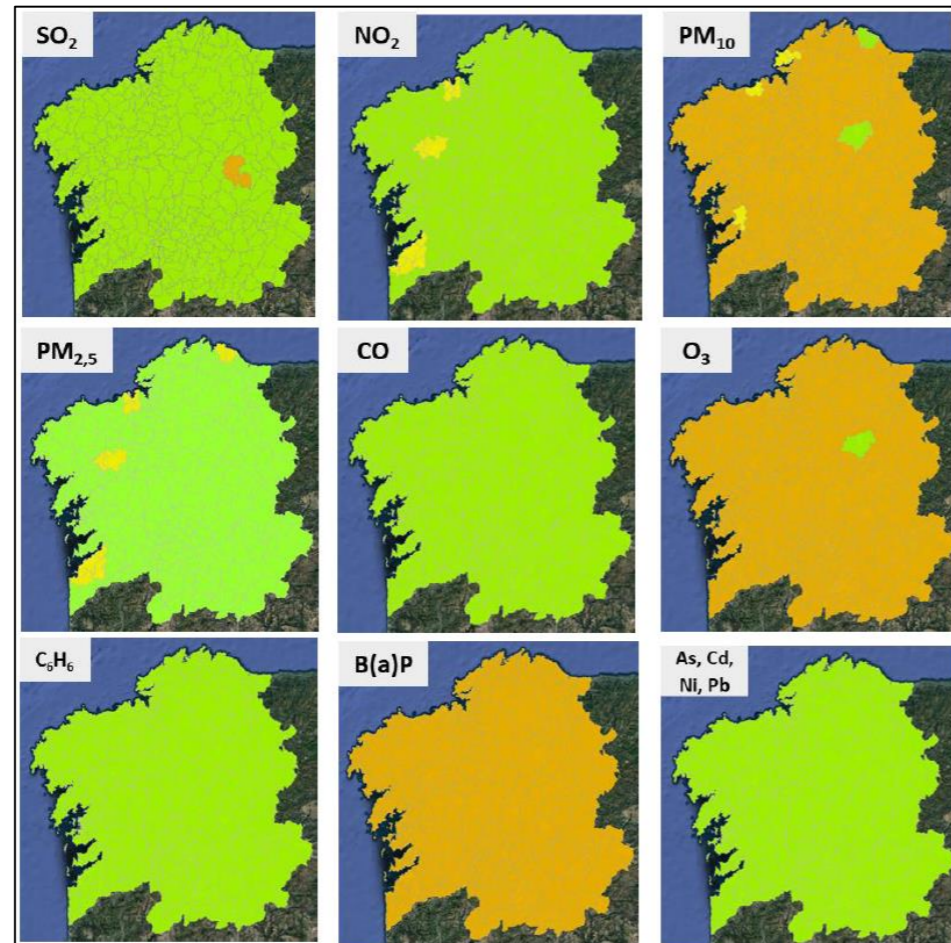


- Limiar Superior de Avaliación (LSA): nivel por debaixo do cal se pode utilizar unha combinación de medicións fixas e técnicas de modelización e/ou medicións indicativas para avaliar a calidade do aire ambiente.

Respecto á protección da saúde, analízanse os datos de concentración no aire ambiente obtidos e tratados estatisticamente en función dos limiares. Os posibles resultados da avaliación e o seu significado resúmense a continuación:

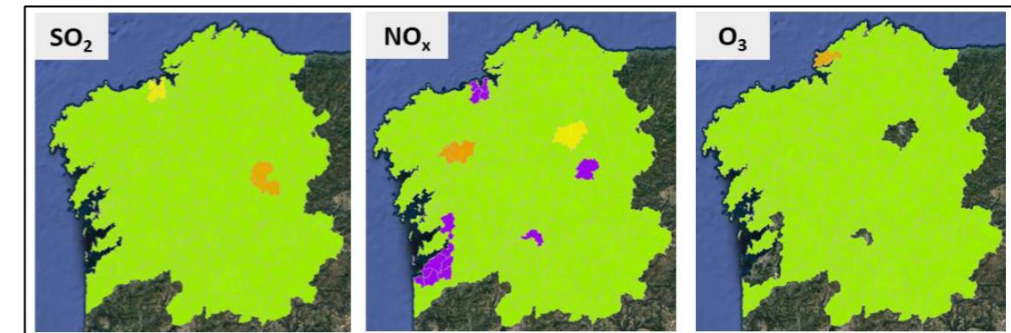
<LIA	Por debaixo do Limiar Inferior de Avaliación
LSA- LIA	Entre o Limiar Inferior e o Limiar Superior de Avaliación
VL-LSA	Entre o Limiar Superior de Avaliación e o Valor Límite
>VL	Por enriba do Valor Límite

Figura 197: Mapas de avaliación da concentración dos distintos contaminantes en Galicia no ano 2019 para a protección da saúde humana



Fonte: Informe Anual da Calidade do Aire de Galicia (RCAG 2019)

Figura 198: Mapas de avaliación da concentración dos distintos contaminantes en Galicia no ano 2019 para a protección da vexetación e ecosistemas



Fonte: Informe Anual da Calidade do Aire de Galicia (RCAG 2019)

Atendendo ao marco normativo vixente en materia de protección da saúde das persoas e dos ecosistemas fronte aos contaminantes atmosféricos, os valores de concentración rexistrados en todas as estacións que conforman a Rede de Calidade do Aire de Galicia presentes no termo municipal de Vigo ao longo do ano 2019, cumpriron con todos os requisitos definidos pola lexislación aplicable para manter unha axeitada calidade do aire.

Unicamente se supera o limiar superior de avaliación para as partículas PM10 na área metropolitana de Vigo con código de zonificación ES1221.

Pódese concluír que o estado xeral da calidade do aire no municipio de Vigo é bo e atópase dentro da normativa, aínda así, segundo os datos rexistrados reséntese en determinados parámetros, os cales poden verse reducidos cunha boa política de mobilidade e a redución do uso de vehículos privados a favor de modos de transporte máis sostibles.

No que respecta a **contaminación acústica**, da análise do municipio e dos resultados do Mapa Estratégico de Ruídos (MER) e segundo o Plan de Acción contra o Ruído (PAR), detéctanse certas situacións conflitivas debidas ao ruído de tráfico, nas que centrar a atención para avaliar posibles medidas correctoras que melloren o escenario acústico actual:

Táboa 79: Principais eixos viarios con alta intensidade de tráfico e relevante afección sobre a poboación

EIXO VIARIO	ADM INISTRACIÓN RESPONSABLE	LÍMITE VELOCIDADE	PARROQUÍAS AFECTADAS
AP-9	Ministerio de Fomento	120 km/h	Teis, Lavadores, Candeán, Cabral, Bembrive
AP-9V	Ministerio de Fomento	80 – 100 km/h	Teis



EIXO VIARIO	ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE	LÍMITE VELOCIDADE	PARROQUIAS AFECTADAS
VG-20 (P.P. NAVIA)	Ministerio de Fomento	120 km/h	Navia, Comesaña
AV. MADRID e A-55	Ministerio de Fomento	50 – 80 km/h	Vigo Centro, Lavadores, Sárdoma, Bembrive, Cabral
N-552	Xunta de Galicia	50 km/h	Teis

Fonte: Informe Anual da Calidade do Aire de Galicia (RCAG 2019)

Os eixos viarios indicados na táboa anterior son vías principais de acceso ao termo municipal, polas cales circula unha elevada intensidade de tráfico diario, de maneira que o impacto acústico sobre o terreo, as vivendas da súa contorna máis próxima e, en consecuencia, sobre a poboación de Vigo, resulta de especial relevancia.



Existen outras contornas de especial consideración acústica, ben pola relación entre intensidade de tráfico e concentración de habitantes (por exemplo a Av. Arquitecto Palacios), pola proximidade de edificios acusticamente sensibles, como colexios ou centros sanitarios (por exemplo o Hospital Álvaro Cunqueiro), pola variación na tipoloxía e/ou densidade de tráfico, etc.

Por último, convén facer mención ao ruído derivado das actividades que se desenvolven no Porto de Vigo. A Autoridade Portuaria de Vigo é a autoridade competente para realizar o Mapa Estratéxico de Ruído e o Plan de Acción contra o Ruído referente á infraestrutura portuaria, conforme aos artigos 4 e 12 da Lei 37/2003 do 17 de novembro, do Ruído, sen prexuízo da colaboración e coordinación entre as diferentes administracións públicas para garantir a súa homoxeneidade e coherencia co M.E. R. e o P.A. R. da aglomeración de Vigo, conforme ao artigo 11 do Real Decreto 1513/2005 do 16 de decembro, no referente á avaliación e xestión do ruído ambiental.

3.6. SEGURANZA VIARIA

Segundo os datos dispoñibles, sucedéronse en Vigo un total de 2.564 accidentes, sendo este o segundo valor máis baixo nos últimos 10 anos. Destes, o 61,31% son colisións con danos materiais e o restante, o 38,69% son accidentes con vítimas.

Os accidentes con vítimas alcanzaron no ano 2019 o valor máis baixo nos últimos 10 anos (992), pola contra os accidentes con danos materiais incrementáronse, sendo o valor do ano 2019 (1.572) o segundo máis alto, so por debaixo do valor do ano 2018 (1.671).

A principal causas dos accidentes son as distraccións (31,40%) polo que será de vital importancia por en valor e concienciar aos usuarios e usuarias da transcendencia de evitar distraccións e concentrarse na condución cando se circula polas estradas, especialmente nas vías urbanas, onde existen moitas variables que non dependen do propio condutor. Aínda que nos datos da Policía Local non se reflexa, a DXT (Dirección Xeneral de Tráfico) sinalo que o móbil soe ser o principal causante destas distraccións.



Outras das causas máis frecuentes nos accidentes son: non respectar un ceda o paso ou un stop, un cambio de carril inadecuado en tramo recto, o cambio de carril nunha glorieta ou non gardar a distancia de seguridade. Tamén se inclúen noutras causas a condución temeraria, velocidade inadecuada ou excesiva, embriaguez, non respectar o semáforo, o estado da calzada, o xiro indebido ou unha indisposición do condutor.

Aínda que non se recollen nos datos, segundo a DXT, as causas imputables a peóns e peoas débense a non empregar os pasos peonís, interrupcións de forma brusca na calzada ou que non respectan os tempos dos semáforos.



Respecto aos accidentes de atropelos peonís rexistrouse un incremento no rango de idade de persoas maiores de 64 anos nun 20%, pasando de 50 a 60 atropelos no 2019 respecto ao ano anterior. O que supón unha representación do perfil dos accidentes á hora de analizar a situación para tratar de diminuír o número de accidentes en xeral.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 210 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Algo a comezar a ter en conta son os accidentes dos novos patinetes eléctricos ou outros vehículos de



mobilidade persoal, os cales carecen dunha lexislación clara por ser unha tecnoloxía nova, pero que se está comezando a implantar con rapidez na sociedade debido a súa comodidade de uso. A falta de restricións en canto ao seu uso e circulación fan que os usuarios e usuarias se adapten ao perfil do viario e circulen por beirarrúas, calzada, carrís bicis e zonas peonís sen considerar a perigosidade que elo implica. En Vigo no ano 2019 computaron por primeira vez 16 accidentes nos que os implicados foron patinetes eléctricos, e isto pode ir a máis conforme este modos de transporte arraiguenos usuarios e usuarias e na cidade. É por isto que será importante buscar unha solución para estas novas formas de mobilidade, como unha normativa propia ou acondicionar e delimitar o seu espazo de

circulación, aumentando a súa seguridade e a dos demais.

3.7. ANÁLISE DAFO

A continuación, expónse unha análise DAFO (Debilidades, Ameazas, Fortalezas e Oportunidades) a partir do análise e dos distintos aspectos de mobilidade da situación actual de Vigo, puntos fortes e débiles do diagnóstico.

3.7.1. FÍSICOS, TERRITORIAIS, MEDIO AMBIENTE E ENERXÍA

DEBILIDADES

- + Orografía do municipio, con moitos desniveis e moi pronunciados. Áreas de convivencia separadas por grandes distancias verticais.
- + Gran extensión territorial, con alta densidade de poboación en casco urbano e poboación dispersa na periferia.
- + Zonas residenciais con necesidades de mobilidade privada para actividades diarias.
- + Existencia de descontinuidade nos itinerarios peonís na periferia.
- + Infraestrutura ciclista de recente implantación e aínda non plenamente desenvolvida.
- + Alta dependencia dos combustibles fósiles.
- + As emisións xeradas polo transporte en Vigo, son provocadas principalmente polo vehículo privado.
- + Nalgunhas zonas supéranse os 65 dB que sitúan dende a OMS o límite a partir do cal o ruído se considera como insoportable.

AMEAZAS

- + Crecemento da cidade cara a periferia, o que provoca un aumento das necesidades de mobilidade.
- + Alta presión ambiental na zona do centro debida á alta densidade de poboación.
- + Escaseza de puntos de recarga para automóviles eléctricos.
- + Predominio de vehículos motorizados (coche, moto, etc.) en contraposita a modos de transporte non motorizados (a pé, bicicleta, etc.).

FORTALEZAS

- + Posicionamento de Vigo como núcleo principal dunha entidade supramunicipal constituída por varios municipios que se ven moi influenciados polo primeiro.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 211 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



- + Situación xeográfica como centro da Eurorrexión Galicia-Norte de Portugal.
- + Existencia de boas redes de comunicacións co resto das grandes cidades galegas (ferrocarril, autoestrada, etc.).
- + Próxima posta en servizo da nova Estación Intermodal de Autobús-Tren.
- + Execución de actuacións e implantación de medidas que favorecen o rumbo cara unha cidade máis sostible (PMUS, EDUSI-VigoVertical, Plan Director da Bicicleta e VMP, Revisión do PXOM, etc.).
- + Medidas de actuación postas en marcha nos últimos anos para a mellora da mobilidade peonil e a accesibilidade universal (VigoVertical, Plan de Humanizacións, etc.).
- + Boa calidade, en xeral, do aire no municipio.
- + Existencia de accións e programas desenvolto para a minoración do ruído (humanizacións, control do tráfico, asfaltados, melloras das infraestruturas, etc.).

OPORTUNIDADES

- + Aproveitamento das actuacións iniciadas nos últimos anos polo Concello de Vigo que está a ter unha boa acollida social no relativo á mellora da infraestrutura peonil e ciclista.
- + Existencia de varios paseos peonís, sobre todo na periferia: Samil, Bouzas, Lagares (paseo fluvial), e un no centro: paseo marítimo do Náutico.
- + Potencial de recuperación e de redución da contaminación ambiental mediante o fomento de outros medios de transporte fronte ao uso do vehículo privado.
- + Renovación da flota de autobuses con modos de propulsión máis sostibles.
- + Adecuada xestión da mobilidade que incida de forma significativa na mellora da calidade ambiental e acústica do municipio (zonas 20 e 30, áreas con tráfico restrinxido a residentes, zonas de baixas emisións, etc.).
- + Maior concienciación cidadá nos últimos anos cara a problemática da contaminación acústica e os efectos adversos que ocasiona.
- + Expansión territorial dos proxectos de "humanizacións" e do proxecto "Vigo-Vertical" a todo o termo municipal.

3.7.1. SOCIO-ECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS

DEBILIDADES

- + Concentración da poboación na zona centro urbana do municipio.
- + Envellecemento da poboación.

- + Existencia de indicadores sociais a ter en conta: desemprego xuvenil, inmigración, inclusión laboral de certos colectivos, etc.

AMEAZAS

- + Incremento das necesidades de servizos sociais a causa do incremento dos índices de poboación en risco de exclusión social.
- + Estancamento do crecemento demográfico con posibilidade de tendencias demográficas regresivas futuras.
- + Crecemento da cidade á periferia, o que implica un aumento das necesidades de mobilidade.

FORTALEZAS

- + Riqueza turística de Vigo, destacando as diferentes festas e festivais que se celebran ao longo do ano (por exemplo o Nadal), os cruceiros que se achegan á cidade, as zonas de praia no verán e a súa riqueza paisaxística, destacando, neste punto, as Illas Cíes.
- + Forte desenvolvemento do sector industrial e crecemento no sector das novas tecnoloxías.
- + Potente industria automobilística, naval e pesqueira.
- + Actuación do CZFV como axente dinamizador da actividade económica de Vigo e a súa área.
- + Vigo é un dos principais portos pesqueiros de Europa.
- + O Porto de Vigo como centro industrial e loxístico integrado na rede de interese xeral.
- + Principal motor económico da súa área de influencia supramunicipal.
- + Recoñecemento social dos problemas asociados ao modelo de desprazamento actual e predisposición ao cambio.

OPORTUNIDADES

- + Vigo como referente en novas tecnoloxías aplicadas á mellora da calidade dos seus habitantes.
- + Impulso do sector industrial da automoción no desenvolvemento das enerxías limpas nos sistemas de motorización.
- + Gran potencial das TIC para mellorar os servizos, o transporte, a mobilidade e a gobernanza na liña do concepto das Smart City.
- + Vigo cidade da ciencia e innovación (Universidade de Vigo).
- + Exerce influencia polo seu peso económico, comercial e industrial na provincia e na comunidade autónoma.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 212 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



- + Tendencia actual a dotar de financiamento actuacións relacionadas coa mobilidade sostible por parte autonómica, estatal e da Unión Europea.
- + Municipio máis poboado de Galicia e o décimo cuarto de España.
- + Aumento de poboación cualificada para súa integración no mercado laboral.
- + Aproveitamento da diversidade e multiculturalidade das áreas metropolitanas como factor enriquecedor.

3.7.2. CARACTERIZACIÓN DA MOBILIDADE, TRANSPORTE, CIRCULACIÓN E SEGURANZA VIARIA

DEBILIDADES

- + Datos insuficientes para a correcta caracterización da mobilidade actual motivado pola pandemia da COVID-19.
- + Alta taxa de motorización.
- + Predominio do vehículo privado no reparto modal e circulación viaria.
- + Baixo emprego do transporte público nas viaxes interurbanas.
- + Baixo emprego da bicicleta como modo de transporte.
- + Tempos de viaxe en transporte público dos traxectos máis longos non competitivos fronte ao vehículo privado.
- + Tráfico moi intenso nalgunhas vías de entrada/saída da cidade, e pouco fluído en determinadas vías e horas do día.
- + Situación de desvantaxe dos viandantes e dos ciclistas fronte ao tráfico motorizado.
- + Velocidades elevadas nalgunhas vías urbanas.

AMEAZAS

- + Gran dependencia dos vehículos motorizados (coche, moto, etc.) en contraposta a modos de transporte non motorizados (a pé, bicicleta, etc.).
- + Preferencia polo uso do vehículo privado en viaxes con orixe/destino en zonas residenciais da contorna urbana, e en viaxes longas ou viaxes interurbanas.
- + Retracción do uso de transporte público no entorno das ameazas da crise sanitaria da pandemia da COVID-19.
- + Indisciplina viaria (dobre fila, aparcamentos nas paradas de autobús, etc.).

- + Edificios antigos construídos sen garaxe propio no entorno urbano.
- + Aumento do fluxo de vehículos nas principais vías interurbanas de Vigo.
- + Coexistencia de tráfico rodado, ciclista e peonil nalgunhas zonas, sobre todo, da periferia.

FORTALEZAS

- + Incremento nos últimos anos do peso porcentual do transporte público no reparto modal fronte ao vehículo privado.
- + Cobertura do 80% das paradas a menos de 500 m en todo o municipio e do 100% a menos de 300 m no centro urbano (onde reside a maioría da poboación).
- + Incremento nos últimos anos do peso porcentual dos modos de transporte non motorizados (a pé e en bicicleta) no reparto modal fronte ao vehículo privado, motivado polas actuacións (EDUSI, Proxecto VigoVertical, humanizacións) levadas a cabo nos últimos anos.
- + Predisposición da poboación a utilizar a bicicleta por motivos de ocio ou tempo libre.
- + Flota de autobuses dotados con sistema de plataforma baixa, para facilitar o acceso aos mesmos das persoas maiores o con problemas de mobilidade.
- + Diminución do número de atropelos peonís dende o 2014.
- + Adopción de medidas nos últimos anos de regulación e xestión da mobilidade, aumento das zonas peonís, creación de itinerarios ciclistas, etc.
- + Actuacións executadas nos últimos anos para a mellora da mobilidade peonil e a accesibilidade universal (PMUS, Plan de Humanizacións, EDUSI Vigo-Vertical, etc.) así como conectividade entre zonas con grandes desniveis a través de medio mecánicos (escaleiras e rampas mecánicas e ascensores).
- + Servizo especial de paradas a demanda para persoas con capacidades motoras especiais.
- + Servizo de porta a porta en horario nocturno para persoas do xénero feminino que o soliciten.

OPORTUNIDADES

- + Existencia de programas e actuacións que promoven o emprego de modos de transporte sostibles.
- + Incremento da oferta de itinerarios ciclables.
- + Posibilidade de reforzar o transporte urbano.
- + Novos modos de transporte como os vehículos de mobilidade persoal (VMP).
- + Promoción do uso da bicicleta como modo de transporte funcional, non só lúdico ou de ocio.





- + Concienciación da poboación polo emprego de modos de transporte máis amigables e sostibles.
- + Apostar polos modelos de MaaS (Mobility as a Service) ou Mobilidade como servizo para o establecemento de servizos compartidos de transporte persoal.
- + Seguir aproveitando o potencial das TIC para mellorar os servizos, o transporte, a mobilidade ou a gobernanza en liña co concepto de “Smart City”.
- + Renovación da flota de autobuses con modos de propulsión máis sostibles.
- + Existencia da posibilidade de rehabilitación de rúas con novas prazas reguladas adecuadas á demanda zonal.
- + Adopción de estratexias orientadas a incrementar o uso dos modos non motorizados de transporte no centro urbano ou para desprazamentos curtos.
- + Posibilidade de crear novos itinerarios ciclables segregados do tráfico rodado.
- + Uso das TICs como ferramentas para a comunicación e participación por medios dixitais, minimizando as necesidades de desprazamento (portal hoxe.vigo.org).



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 214 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

4. FASE III: OBXECTIVOS E PROPOSTAS DE ACTUACIÓN

4.1. INTRODUCCIÓN

A elaboración do presente apartado do PMUS ten como obxecto a **definición dun conxunto de propostas así como a programación temporal e a valoración económica** da súa implantación para potenciar a mobilidade urbana de forma sostible en Vigo.

Esta fase de *OBXECTIVOS E PROPOSTAS DE ACTUACIÓN*, enténdese a partir dos datos, situacións e indicadores que se documentan no apartado de diagnóstico; da análise e avaliacións cuantificadas dedúcese a necesidade de accións para lograr que todas as persoas dispoñan dunhas **condicións de mobilidade que equilibren os intereses económicos, sociais e ambientais**; atendendo tanto aos habitantes do municipio como os seus visitantes en épocas estivais, e tendo en conta a gran sinerxía existente entre Vigo e a súa comarca, especialmente os municipios da área metropolitana de Vigo.

O Plan de Mobilidade Urbana Sostible do Concello de Vigo permite, mediante o deseño de solucións e proxectos, a consideración conxunta, integrada e programada no tempo, de todas as actuacións orientadas á mellora do sistema de mobilidade do municipio e da súa área metropolitana, establecendo prioridades e principios de acción.

O conxunto de medidas propostas aglutina as **directrices principais** en materia de mobilidade e as **estratexias de acción** mediante as que se definirán claramente os obxectivos a alcanzar. As accións específicas e propostas de medidas permiten establecer o modelo de mobilidade para o municipio, en coordinación cos responsables municipais.

A participación cidadá non foi obxecto na redacción deste documento, pero considérase clave para o futuro coñecer a opinión e as necesidades dos cidadáns e cidadás no referente a mobilidade de Vigo, polo que será unha das principais propostas deste PMUS, a realización dunha macro-enquisa a poboación de Vigo.

En primeiro lugar, neste apartado definiranse os **obxectivos xerais** nos que se enmarca o desenvolvemento do Plan de Mobilidade Urbana Sostible segundo a Lei de Economía Sostible. Ademais, tamén se expoñen os **obxectivos específicos** aplicados ao Plan de Mobilidade Sostible de Vigo que están aliñados cos Obxectivos de Desenvolvemento Sostible das Nacións Unidas para o 2030 (Axenda 2030) e co documento estratéxico da Axenda Urbana Española (AUE) 2019.

Un aspecto fundamental na exposición de propostas de mellora é a determinación dos **horizontes temporais previstos no Plan**, tanto a curto como a medio e a longo prazo. No terceiro punto determinaranse ditos horizontes temporais e os distintos escenarios esperados do Plan.

As propostas de mellora da mobilidade e a accesibilidade organízanse en ámbitos de actuación concretos, agrupados en **plans ou eixos sectoriais**, todos eles encamiñados á implantación de formas de desprazamento máis sostibles e cara un sistema de mobilidade máis eficiente. Ditos eixos, para os que se definirán propostas concretas de actuación, parten do diagnóstico da situación actual e contemplan un conxunto de actuacións agrupadas por bloques que permiten comprobar se de maneira agregada se alcanzan os obxectivos perseguidos.

Os eixos sectoriais e o seu contido son, polo tanto, o obxecto fundamental deste apartado. Todos eles, considerados de maneira global, conseguirán uns efectos sobre a mobilidade de Vigo considerablemente máis significativos que a suma dos efectos de cada actuación illada, aquí radica unha das fortalezas deste documento, no análise conxunto do sistema.

A cuantificación dos obxectivos alcanzados persigue analizar a evolución temporal e as comparacións entre os distintos escenarios de cada horizonte temporal. Esta tarefa conséguese grazas ao desenvolvemento de indicadores xenéricos e específicos para cada un dos plans sectoriais e as súas medidas. Ademais, a definición dos **indicadores de seguimento** debe permitir a avaliación da eficacia e resultados no Plan de Mobilidade no marco temporal.

O PMUS será un documento vivo, que pode evolucionar. As propostas poden ser modificadas ao longo do tempo para adaptarse ás necesidades cambiantes da mobilidade urbana, con criterios de mellora continua, avaliándose cada situación tendo en conta os posibles cambios respecto ao contexto territorial, social e económico.

Con estas premisas, este documento concíbese como un marco de políticas e propostas de mobilidade a curto, medio e longo prazo. Constitúe o que se pode denominar un **documento estratéxico** ou de referencia, de maneira que:

- ✓ Fixa a política de mobilidade do Concello de Vigo.
- ✓ Establece os obxectivos e directrices a seguir en cada unha das medidas de actuación e plans sectoriais.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 215 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

- ✓ Identifica os efectos esperados, non só no sistema de transportes senón na calidade ambiental do espazo urbano, a seguridade, o aforro enerxético e o impacto dos futuros desenvolvementos urbanísticos.
- ✓ Identifica os resultados esperados e o impacto na calidade de vida, especialmente, dos sectores máis desfavorecidos.
- ✓ Establece os criterios de avaliación dos plans e actuación, a partir da cuantificación de impactos de diversa índole.
- ✓ Os puntos anteriores fíxanse no Plan a través dun intenso proceso de participación pública que valida os obxectivos e actuacións, ao tempo que establece os criterios de seguimento do mesmo.

4.2. OBXECTIVOS DO PLAN

Os **obxectivos** que se deben ter en conta para a redacción dun Plan de Mobilidade Sostible, veñen establecidos de forma xeral na **Lei 2/2011, do 4 de marzo, de Economía Sostible** e resúmense en:

- Contribuír á **mellora do medio ambiente urbano, a saúde, a seguridade** dos cidadáns e cidadás e a **eficiencia da economía** grazas a un uso máis racional dos recursos naturais.
- Integrar as políticas de **desenvolvemento urbano, económico e de mobilidade** de modo que diminúan os desprazamentos habituais en vehículo privado e facilitar a accesibilidade universal, eficiente e segura aos servizos básicos.
- Promover a **diminución do consumo de enerxía e a mellora da eficiencia enerxética**, para o que se terán en conta políticas de xestión da demanda.
- **Fomentar os medios de transporte de menor custo social, económico, ambiental e enerxético**, tanto para persoas como para mercancías, así como o uso dos transportes público e colectivo e outros modos non motorizados.
- **Fomentar a modalidade e intermodalidade** dos diferentes medios de transporte, considerando o conxunto de redes e modos de transporte que faciliten o desenvolvemento de modos alternativos ao vehículo privado.

A estratexia para a consecución dos obxectivos establecidos para un PMUS consiste en, primeiramente, determinar os obxectivos específicos que se derivan dos obxectivos xerais concretos deste Plan, profundando nos problemas de mobilidade detectados na fase de análise e diagnóstico, específicos de cada plan. O segundo paso é establecer as liñas de actuación precisas para levar a cabo e conseguir ditos obxectivos.

4.2.1. OBXECTIVOS XERAIS DO PLAN

Particularizando para o municipio de Vigo, concréntanse os seguintes **obxectivos xerais**:

- ▶ **Contribuír a unha maior calidade de vida dos cidadáns e cidadás**, perseguindo:
 - ✓ A redución da necesidade de desprazarse en vehículo privado, dos tempos de viaxe e a recuperación do espazo público a favor dos peóns e peoas ou outros modos de mobilidade persoal.
 - ✓ Fomentar unha mobilidade individual máis responsable e sostible.
 - ✓ Perseguir a igualdade de accesibilidade a servizos, usos urbanos e equipamentos para todos os colectivos usuarios e usuarias do transporte.
 - ✓ Alcanzar unha maior seguridade viaria, reducindo os accidentes urbanos, así como o número de falecidos e feridos.
- ▶ **Contribuír á redución do impacto ambiental do transporte**:
 - ✓ Lograr unha redución na emisión de CO2 polo sistema de mobilidade.
 - ✓ Diminuír a emisión de gases contaminantes derivados da mobilidade urbana.
 - ✓ Reducir o nivel de ruído no viario urbano.
 - ✓ Redistribuír o espazo público de maneira que se favoreza ao transporte público, aos viandantes, aos ciclistas e a outro modos de mobilidade persoal sostibles, reducindo o espazo viario que actualmente se dedica ao vehículo privado.
 - ✓ Promover a eliminación de barreiras nas infraestruturas, facendo viable o tránsito peonil e ciclista a través das mesmas.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 216 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

► **Conseguir un mellor balance enerxético:**

- ✓ Conseguir unha redución do consumo enerxético baseado en combustibles fósiles contaminantes.
- ✓ Incidir nunha conduta eficiente da mobilidade, conseguindo que unha parte da poboación cambie os seus hábitos de mobilidade no horizonte do plan.
- ✓ Promover e favorecer o emprego de modos de transporte alternativos e non contaminantes.

► **Contribuír a promover proxectos urbanístico sostibles:**

- ✓ Promover un urbanismo equilibrado que non estimule o uso do automóbil, afastándose da especialización de usos e permitindo o desenvolvemento de usos diversos no mesmo espazo, como por exemplo rúas 30 ciclables.
- ✓ Promover solucións urbanísticas que faciliten o uso do transporte público (densidade e continuidade urbana).
- ✓ Establecer normas de urbanización que favorezan a mobilidade non motorizada.
- ✓ Garantir niveis adecuados de accesibilidade e servizo de transporte público nos novos desenvolvementos urbanísticos.

4.2.2. **OBXECTIVOS ESPECÍFICOS DO PLAN**

Os obxectivos xerais previamente detallados tradúcense nos seguintes **obxectivos específicos** para o PMUS do Concello de Vigo:

► **Fomentar os modos de transporte alternativos.**

Potenciando o emprego de modos de transporte non contaminantes e de mobilidade persoal. Os obxectivos perseguidos co presente plan de mobilidade pretenden:

- ✓ Incrementar a cota dos modos non motorizados no reparto modal da mobilidade urbana (pé e bicicleta principalmente).
- ✓ Aumentar o atractivo dos espazos peonís.

- ✓ Promover infraestruturas de conexión non motorizada entre os circuitos urbanos actuais e coas redes dos municipios limítrofes.
- ✓ Desenvolver unha política integral da bicicleta.

► **Potenciar o transporte público fronte ao automóbil privado.**

A tendencia do reparto modal entre os modos motorizados é moi favorable ao vehículo privado, resultando que os beneficios dos sistemas de transporte vense moi nebulizados polo incesante aumento da mobilidade no automóbil.

A estratexia xeral a adoptar para a redución do uso do vehículo privado será identificar e ofrecer alternativas máis sostibles aos cidadáns e cidadás, así como realizar un seguimento das mesmas para avaliar os seus resultados.

As áreas de intervención que seguen esta política son:

- ✓ Promoción do transporte público.
- ✓ Estratexia de ordenación do tráfico.
- ✓ Revisión do sistema de explotación do transporte colectivo.

► **Conseguir un uso máis racional do espazo público urbano.**

O espazo público urbano é escaso na maioría dos entornos urbanos e susceptible dun maior disfrute pola cidadanía. Tradicionalmente, a ocupación do espazo viario polo automóbil foi dominante sobre outros usos do transporte ou equipamento.

A recuperación do espazo urbano pasa necesariamente pola redución do espazo dedicado ao automóbil e mellorar as condicións ambientais do espazo público. En consecuencia, obxectivos desta política serán:

- ✓ Reducir o ruído e a contaminación provenientes do tráfico no espazo público.
- ✓ Gañar en saúde e habitabilidade, aumentando as zonas dedicadas exclusivamente as persoas.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 217 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

- ✓ Ampliar a autonomía dos nenos, persoas con capacidades especiais e persoas maiores no uso do espazo público.
- ✓ Aumentar o atractivo do espazo público para os modos de transporte non motorizados, ampliando ao seu favor o reparto da superficie viaria.
- ✓ Reducir a sinistralidade no ámbito municipal.

As áreas de intervención desta política son, principalmente:

- ✓ Actuacións para a recuperación do espazo público a favor das persoas e dos modos de transporte non motorizado.
- ✓ Estratexias de aparcamentos intermodais ben conectados co transporte público.
- ✓ Sistemas de identificación de vehículos autorizados para a carga e descarga.
- ✓ Promoción de vehículos de baixas emisións.

► **Incidir sobre a conduta de mobilidade da cidadanía.**

A denominada “xestión da mobilidade” incide sobre paquetes de medidas que teñen por obxecto modificar as pautas ou condutas da mobilidade de colectivos específicos. Estas medidas, que veñen sendo aplicadas de maneira sistemática noutros países europeos, baséanse no análise, información, comunicación-participación e proba de cambios de mobilidade en colectivos de traballadores, escolares e os seus familiares, mozos, etc.

Unha parte importante da xestión da mobilidade diríxese a grupos con claras limitacións de mobilidade: maiores e persoas con diversidade funcional. Ambos grupos son obxecto de accións dentro das actuacións de promoción dos modos non motorizados, seguridade e eliminación de barreiras.

Entre os obxectivos perseguidos, podemos apuntar os seguintes:

- ✓ Modificar a cultura da mobilidade para dar máis relevancia aos modos máis sostibles e equilibrar a mobilidade con outras necesidades sociais.
- ✓ Facilitar o acceso autónomo dos nenos e mozos aos seus centros educativos.

- ✓ Reducir a conflictividade das horas punta de acceso aos postos de traballo e escolas.

Do mesmo xeito, toda política que busca modificar os hábitos dos cidadáns e cidadás deben basearse en plans de formación, comunicación e divulgación.

Seguindo estes criterios, as áreas derivadas desta política son:

- ✓ Medidas de xestión da mobilidade sobre colectivos específicos.
- ✓ Plans de formación e educación.
- ✓ Comunicación, divulgación e marketing.

► **Contribuír á planificación sostible do desenvolvemento urbano.**

Por último, esta política diríxese a establecer mecanismos de desenvolvemento do solo e das infraestruturas de transporte que sexan sostibles, ambiental e enerxicamente eficientes. É clara a relación entre urbanismo e mobilidade urbana. A forma tradicional de planificar os territorios, baseada nunha especialización dos espazos para os distintos usos, da lugar a viaxes máis longos que fan necesario o uso do automóbil se non se dispón dunha oferta de transporte público de calidade.

Así pois, os obxectivos fixados na planificación da mobilidade urbana sostible pasan tamén por aplicar os seus criterios na programación e a execución das infraestruturas e do urbanismo, ofrecendo espazos urbanos que faciliten a mobilidade peonil e ciclista, dispoña de condicións para ser atendidos polo transporte público, e se programen con polivalencia e transversalmente.

Desta forma, aténdese a criterios de: accesibilidade, seguridade de uso, sostibilidade económica, social e medioambiental, compatibilidade coas modalidades de mobilidade máis sostibles, coa súa planificación global e coa evolución equilibrada, singularización e posibilidades dos distintos ámbitos.

Atendendo aos criterios de transporte, apuntaremos á necesidade de:

- ✓ Tratamento diferenciado en función da xerarquía viaria.
- ✓ Un deseño de urbanización máis adecuado ao uso peonil, ciclista ou outros vehículos de mobilidade persoal.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 218 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

- ✓ Niveis de accesibilidade normalizados e condicións urbanísticas dos novos desenvolvementos que favorezan a cobertura e eficiencia do transporte público.

- ✓ Política de infraestruturas.

Esa política desenvólvese en dúas áreas temáticas:

- ✓ Política do solo.

Estes obxectivos gardan unha gran sinerxía cos obxectivos estratéxicos da AUE (Axenda Urbana Española), cos ODS (Obxectivos de Desenvolvemento Urbano), coas metas da Axenda 2030 e con outros proxectos internacionais.

Táboa 80: Relación dos obxectivos específicos do PMUS de Vigo cos obxectivos estratéxicos da AUE, cos ODS, cas metas da Axenda 2030 e con outros proxectos internacionais

OBXECTIVOS ESPECÍFICOS DO PMUS DE VIGO	AXENDA URBANA ESPAÑOLA	17 ODS: Metas	NOVA AXENDA URBANA INTERNACIONAL	AXENDA URBANA EUROPEA (Partenariados)	EDUSI Obxectivos Específicos (2014-2020)	
CONSEGUIR UN USO MÁIS RACIONAL DO ESPAZO PÚBLICO URBANO	1.1. Ordenar o solo de maneira compatible co seu entorno territorial	11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	11.A Vínculos zonas urbanas, periurbanas e rurais	26; 49; 50; 51; 52; 65; 69; 70; 72; 95; 96	- Uso sostible do solo e solucións baseadas na natureza	O.E.6.3.4. Promover a protección, fomento e desenvolvemento do patrimonio cultural e natural das áreas urbanas.
	1.2. Conservar e mellorar o patrimonio natural e cultural e protexer a paisaxe	11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	11.4 Patrimonio cultural e natural	38; 124; 125;	- Patrimonio cultural	O.E.6.5.2. Accións integradas de revitalización de cidades, de mellora da contorna urbana, o seu medio ambiente.
	2.1. Definir un modelo urbano que fomente a compacidade, o equilibrio urbano e a dotación dos servizos básicos	4 EDUCACIÓN DE CALIDAD	4.A Instalacións educativas inclusivas e seguras	51; 69; 78; 93; 121	--	O.E.6.5.2. Accións integradas de revitalización de cidades, de mellora da contorna urbana, o seu medio ambiente.
	2.3. Garantir a calidade e a accesibilidade dos espazos públicos	11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	11.7 Acceso a zonas verdes e espazos urbanos seguros	36; 37; 39; 53; 100	- Cidades seguras	--
	2.4. Mellorar o medio ambiente urbano e reducir a contaminación	--	--	119	--	O.E.6.5.2. Accións integradas de revitalización de cidades, de mellora da contorna urbana, o seu medio ambiente.
FOMENTAR OS MODOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS	3.1. Adaptar o modelo territorial e urbano aos efectos do cambio climático e avanzar na súa prevención	13 ACCIÓN POR EL CLIMA	13.2 Políticas Estratéxicas e plans nacionais 13.3 Educación e sensibilización	65; 68; 78; 79; 101	- Transición enerxética - Calidade do aire - Cambio climático	O.E.4.5.1. Fomento da mobilidade urbana sostible: transporte urbano limpo, transporte colectivo, conexión urbana-rural, melloras da rede viaria, transporte ciclista, peonil, mobilidade eléctrica e desenvolvemento de sistemas de subministración de enerxías limpas. O.E.4.5.3. Mellora da eficiencia enerxética e aumento do uso de enerxías renovables nas áreas urbanas.
	3.2. Reducir as emisións de gases de efecto invernadoiro	3 SALUD Y BIENESTAR	3.9 Saúde medioambiental	55; 79		
	3.3. Mellorar a resiliencia fronte ao cambio climático	11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	11.6 Refugallos e contaminación en cidades	67; 77; 78; 80; 101; 144		
		13 ACCIÓN POR EL CLIMA	11.5 Desastres e redución da vulnerabilidade			
		13.1 Resiliencia e adaptación				





OBXECTIVOS ESPECÍFICOS DO PMUS DE VIGO	AXENDA URBANA ESPAÑOLA	17 ODS: Metas	NOVA AXENDA URBANA INTERNACIONAL	AXENDA URBANA EUROPEA (Partenariados)	EDUSI Obxectivos Específicos (2014-2020)	
	4.1. Ser máis eficientes enerxéticamente e aforrar enerxía	7 ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE	7.2 Enerxías renovables 7.3 Eficiencia enerxética 7.A Investigación e inversión en enerxías limpas	21; 34; 50; 54; 55; 74; 75; 82	- Economía circular - Transición enerxética - Cambio climático	O.E.4.5.3. Mellora da eficiencia enerxética e aumento do uso de enerxías renovables nas áreas urbanas. O.E.6.5.2. Accións integradas de revitalización de cidades, de mellora da contorna urbana, o seu medio ambiente.
POTENCIAR O TRANSPORTE PÚBLICO FRONTE AO AUTOMÓBIL PRIVADO	5.1. Favorecer a cidade de proximidade	3 SALUD Y BIENESTAR	3.6 Accidentes de tráfico	70	- Mobilidade Urbana - Calidade do aire	O.E.4.5.1. Fomento da mobilidade urbana sostible: transporte urbano limpo, transporte colectivo, conexión urbana-rural, melloras da rede viaria, transporte ciclista, peonil, mobilidade eléctrica e desenvolvemento de sistemas de subministración de enerxías limpas.
	5.2. Potenciar modos de transporte sostibles	9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA	9.1 Infraestruturas sostibles	66; 113; 114; 115; 116; 117; 118; 141		
		11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTIBLES	11.2 Transporte público			
	6.1. Reducir o risco de pobreza e exclusión social en entorno urbanos desfavorecidos	10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES	10.2 Inclusión social, económica e política	25; 26; 28; 40; 61; 62; 99; 103	-Inclusión de refuxiados - Pobreza e rexeneración urbana	O.E.9.8.2. Rexeneración física, económica e social da contorna urbana en Áreas urbanas desfavorecidas a través de Estratexias urbanas integradas
		11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTIBLES	11.3 Urbanización inclusiva e sostible			
	6.2. Buscar a igualdade de oportunidades dende unha perspectiva de xénero, idade e capacidade	5 IGUALDAD DE GÉNERO	5.1 Poner fin a discriminación 5.2 Violencia de xénero 5.5 Participación plena da muller e igualdade de oportunidades	27; 39		
7.2. Fomentar o turismo sostible e de calidade e os sectores clave da economía local	8 TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONÓMICO	8.9 Turismo sostible	60	--	--	
	12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES	12.B Turismo sostible				
CONTRIBUIR Á PLANIFICACIÓN SOSTIBLE DO DESENVOLVEMENTO URBANO	9.1. Favorecer a sociedade do coñecemento e avanzar cara o desenvolvemento das cidades intelixentes (Smart Cities)	9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA	9.5 Investigación científica, capacidade tecnolóxica	66; 150; 151; 157	-Transición dixital (Smart Cities)	O.E.2.3.3. Promover as tecnoloxías da información en Estratexias urbanas integradas, incluíndo Administración electrónica local e Smart Cities





OBXECTIVOS ESPECÍFICOS DO PMUS DE VIGO	AXENDA URBANA ESPAÑOLA	17 ODS: Metas	NOVA AXENDA URBANA INTERNACIONAL	AXENDA URBANA EUROPEA (Partenariados)	EDUSI Obxectivos Específicos (2014-2020)	
	9.2. Fomentar a Administración electrónica e reducir a brecha dixital		5.B Uso de tecnoloxía e TIC	156		
	10.1. Lograr un marco normativo e de planeamento actualizado, flexible e simplificado que mellore, tamén, a xestión		16.B Leis e políticas	68; 79; 81; 89; 93; 94; 95; 96; 98; 99; 102; 104; 139; 153	- Contratación pública innovadora e responsable	
INCIDIR SOBRE A CONDUCTA DE MOBILIDADE DA CIDADANÍA	10.2. Asegurar a participación cidadá, a transparencia e favorecer a gobernanza multinivel		16.7 Participación cidadá 16.10 Acceso á información e liberdades fundamentais			
			17.9 Reforzo de capacidades 17.14 Coherencia de políticas 17.16 Alianza mundial para o desenvolvemento sostible 17.17 Alianzas público-privadas 17.18 Creación de capacidade estatística 17.19 Promover indicadores que vaian máis aló do PIB	29; 41; 42; 85; 87; 91; 92	--	O.E.2.3.3. Promover as tecnoloxías da información en Estratexias urbanas integradas, incluíndo Administración electrónica local e Smart Cities
	10.3. Impulsar a capacitación local e mellorar a financiación		12.7. Adquisicións públicas sostibles 12.8 Educación para o desenvolvemento sostible	91;104; 119; 131; 138; 145; 147; 148; 149	--	
	10.4. Deseñar e poñer en marcha campañas de formación e sensibilización en materia urbana así como de intercambio e difusión da información		4.7 Educación global para o desenvolvemento sostible			
			16.6 Institucións eficaces e transparentes 16.7 Participación cidadá 16.10 Acceso á información e liberdades fundamentais	155; 157; 158; 159; 190	--	

Fonte: Elaboración propia a partir da Axenda Urbana Española 2019



4.3. ESCENARIOS E HORIZONTES FUTUROS DO PLAN

Para a planificación da mobilidade de Vigo é necesario o establecemento dun marco temporal suficientemente amplo que permita asumir retos e obxectivos ambiciosos en materia de sostibilidade ambiental, recuperación do espazo público e reparto modal encamiñados sempre á melloría das condicións de mobilidade da poboación.

A partir dos resultados da fase de diagnóstico establécese a tendencia evolutiva da mobilidade no ámbito de estudo e estableceranse escenarios, en cada horizonte temporal, para o conxunto do sistema de transportes sen e con actuacións, dando lugar, respectivamente, aos denominados escenario **tendencial** (sen PMUS) e escenario **esperado** con PMUS.



4.3.1. HORIZONTES TEMPORAIS DO PLAN

Como se explica nos anteriores parágrafos, é preciso establecer uns horizontes temporais que permitan, por un lado, clasificar as medidas por orde de prioridade (no curto prazo aquelas máis urxentes ou fáciles de aplicar) e por outro lado, analizar a situación da mobilidade ao finalizar os mesmos.

Neste sentido, os horizontes temporais que se consideraron neste PMUS son:

- ▶ **Curto prazo:** próximos 2 anos, dende principios do 2021 a finais do 2022.
- ▶ **Medio prazo:** duración da fase de 2 anos, dende principios do 2023 a finais do 2024.
- ▶ **Longo prazo:** duración da fase de 6 anos, dende comezos do 2025 a finais do 2030.

4.3.2. ESCENARIOS FUTOS CONTEMPLADOS NO PLAN

Os escenarios que se analizan neste PMUS son:

- ✓ **Escenario tendencial ou de non actuación (SEN PMUS).** É aquel que resultaría nos distintos horizontes establecidos se non se aplican medidas en materia de mobilidade. Polo tanto, neste escenario, as únicas variables son as relativas á mobilidade: crecemento vexetativo da poboación, mobilidade xerada polos novos desenvolvementos, etc. así como un reparto modal

que segue a tendencia negativa dos últimos anos, na que o vehículo privado segue a gañar peso no reparto modal.

- ✓ **Escenario esperado (CON PMUS).** É aquel que resultaría de definir detalladamente e aplicar as medidas que se recollen neste PMUS que implican cambios nos hábitos das persoas ou, o que é o mesmo, cambios nos reparto modal, xunto coa mesma mobilidade futura prevista no escenario anterior.

Este enfoque facilita a avaliación e o análise dos impactos si se conta coas ferramentas adecuadas: **modelo de transporte** do municipio e da súa área de influencia.

O número de desprazamentos no horizonte 2030 calcúlase mediante un modelo de crecemento da demanda que se basea na evolución socio-económica de Vigo e dos municipios da súa área metropolitana a partir do emprego de hipótese de proxección das variables: PIB, poboación, número de fogares e emprego. Este número será igual para ambos escenarios, variando tan só o reparto modal.

Pártese do último ano no que se teñen datos de todas as variables analizadas, que neste caso é o ano 2019.

Para estimar os valores da poboación a futuro empregouse a seguinte formulación para a obtención da taxa de crecemento da poboación, que é a mesma que se empregada no documento de Revisión do PXOM de Vigo:

$$TCAA = \frac{\ln(Pt2) - \ln(Pt1)}{t2 - t1}$$

sendo,

- TCAA: a taxa de crecemento demográfico
- Pt1 e Pt2: as poboacións iniciais e finais respectivamente.
- t1 e t2: o ano inicial e final do período considerado.

Consideráronse 2 hipóteses de períodos para o cálculo da taxa de crecemento, variación da poboación entre 1991 e 2019, e entre o ano 2000 e o 2019.





Táboa 81: Taxas de crecemento demográfico segundo o período considerado

Ano inicial (t1)	1991	Ano inicial (t1)	2000
Ano final (t2)	2019	Ano final (t2)	2019
Pt1 1991	276.109	Pt1 2000	285.526
Pt2 2019	295.364	Pt2 2019	295.364
TCAA	0,24%	TCAA	0,18%

Fonte: Elaboración propia

Con estas taxas de crecemento obtéñense as seguintes hipóteses para o número de habitantes en cada escenario futuro a considerar, seleccionando a opción máis desfavorable.

Táboa 82: Poboación a futuro estimada

	HIPÓTESIS	
	TCAA 1991-2019	TCAA 2000-2019
	0,24%	0,18%
Año referencia (2019)	295.364	295.364
Corto prazo (2022)	297.502	296.947
Medio prazo (2024)	298.937	298.006
Largo prazo (2030)	303.281	301.209

Fonte: Elaboración propia

Por outra banda, para o cálculo do número dos fogares emprégase a mesma fórmula que no caso anterior para o cálculo da taxa de decrecemento anual do tamaño medio do fogar, formulación que tamén se considera no documento de Revisión do PXOM de Vigo:

$$TDAA = \frac{\ln(TMf_{t2}) - \ln(TMf_{t1})}{t2 - t1}$$

sendo,

- TDAA: a taxa de decrecemento anual do tamaño medio do fogar
- TMf_{t1} e TMf_{t2}: os tamaños medios do fogar iniciais e finais respectivamente.
- t1 e t2: o ano inicial e final do período considerado.

Partindo dos datos para o ano 2011 en canto ao tamaño medio do fogar, que é de 2,58 habitantes por fogar, obtense a taxa de decrecemento anual do tamaño medio do fogar para o ano 2019 (dado que no

existen datos para o ano de referencia 2019), e a partir de aí realízase a prognose para os escenarios considerados.

Táboa 83: Número de fogares a futuro estimados

	Habitantes	Hab./fogar	TDAA %	Nº de Fogares
Año referencia (2019)	295.364	2,2897	-1,5058%	128.995
Corto prazo (2022)	297.502	2,1878	-1,5173%	135.980
Medio prazo (2024)	298.937	2,1220	-1,5289%	140.878
Largo prazo (2030)	303.281	1,9346	-1,5407%	156.768

Fonte: Elaboración propia

Seguindo as estimacións e previsións dos principais referentes en canto a socio-economía (OCDE, FMI, BCE, etc.), e considerando a situación actual durante a redacción do presente documento afectada pola pandemia da COVID-19, propóñense uns valores sobre a evolución do PIB e da taxa de paro en Vigo.

Para a prognose da mobilidade futura emprégase a seguinte formulación elaborada en base á experiencia en proxectos similares e á relación directa que gardan estes parámetros coa mobilidade:

$$Mobilidade_H = Mobilidade_{ACTUAL} \cdot \left(1 + \frac{\Delta_{Poboación}(\%) + \Delta_{PIB}(\%)}{100} \right)$$

A continuación, preséntanse as estimacións das principais variables socio-económicas que gardan relación coa mobilidade e que se tiveron en conta para o cálculo da mobilidade futura nos horizontes do presente Plan.

Táboa 84: Variables socio-económicas da mobilidade na actualidade e nos horizontes do Plan

	Estado actual 2019	Horizonte Corto Prazo 2022	Horizonte Medio Prazo 2024	Horizonte Longo Prazo 2030
Poboación	295.364	297.502	298.937	303.281
Nº fogares	114.455	135.980	140.878	156.768
PIB _{relativo}	100	100	105	118
Taxa de paro	16,33%	14,28%	12,86%	11,66%
MOBILIDADE (viaxes ao día)	Interior	543.912	547.850	571.144
	Exterior	90.867	91.525	96.567
	Total	634.780	639.375	667.710
	Variación % respecto a 2019	-	0,72%	5,19%

Fonte: Elaboración propia



Como se ve na anterior táboa, espérase que para o ano 2030 haxa un 17,07% máis de desprazamentos que os que existen na actualidade.

4.3.2.1. Escenario tendencial (Sen PMUS)

O escenario tendencial é aquel no que non se realizan actuacións no marco da mobilidade, é dicir, o escenario do ano 2030 sen a redacción nin posta en práctica dun PMUS. Neste escenario, a mobilidade segue un reparto modal similar ao existente. A continuidade das tendencias actuais en materia de mobilidade dará lugar a un aumento dos desprazamentos en bici, debido a construción dos últimos carrís bici, pero tamén se estima un aumento dos viaxes en modos motorizados, especialmente dos realizados no vehículo privado interurbanos. Os modos de transporte máis eficientes sufrirán un pequeno descenso no reparto modal, non así no número de viaxes pero si no seu peso fronte ao total.

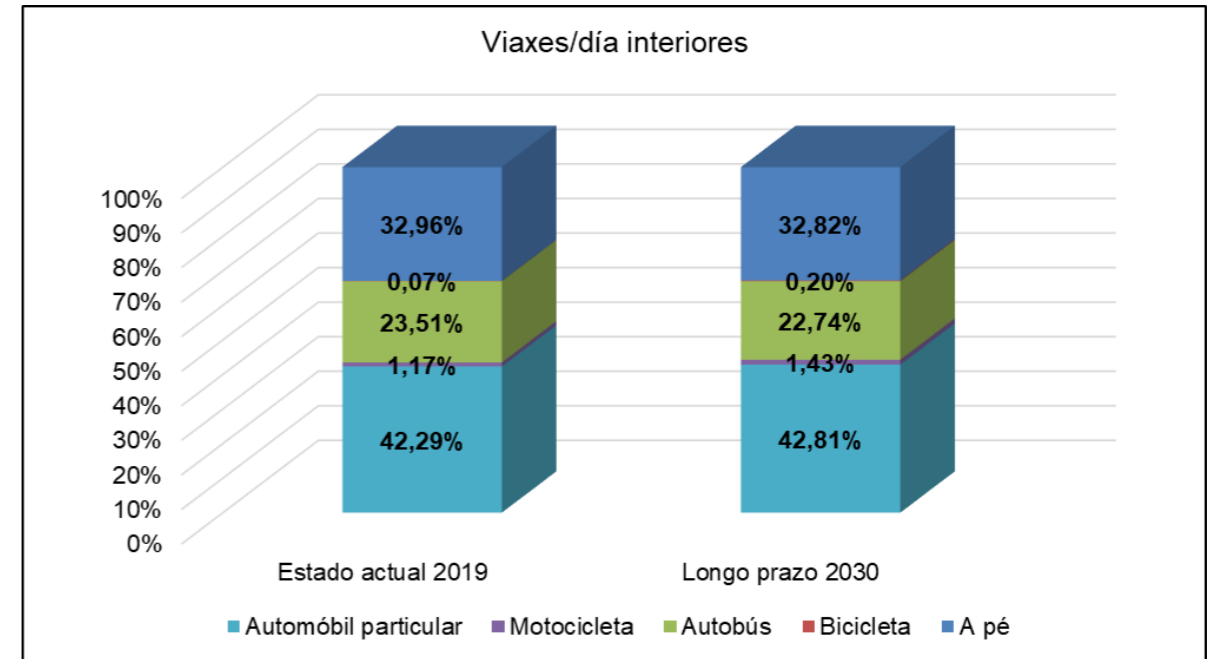
As consecuencias do incremento de viaxes cun reparto modal pouco sostible implicarán unha maior saturación da rede viaria, maior contaminación do aire e, en xeral, unha diminución da calidade de vida tanto para os residentes como para as persoas que acceden a Vigo.

Táboa 85: Viaxes/día por modos de transporte. Escenario tendencial (Sen PMUS)

Modo	Estado actual 2019		Horizontes (prognose)					
	Interior	Exterior	Curto Prazo 2022		Medio Prazo 2024		Longo Prazo 2030	
A pé	179.269	1.954	180.530	1.961	187.984	2.012	207.846	2.145
Bicicleta	358	0	397	3	630	28	1.251	95
Autobús	127.887	13.823	128.596	13.889	132.789	14.393	143.962	15.731
Motocicleta	6.383	2.027	6.501	2.040	7.200	2.141	9.062	2.409
Automóbil particular	230.015	73.063	231.826	73.632	242.541	77.993	271.094	89.567
TOTAL	543.912	90.867	547.850	91.525	571.144	96.567	633.215	109.947
MOBILIDADE TOTAL	634.780		639.375		667.710		743.162	

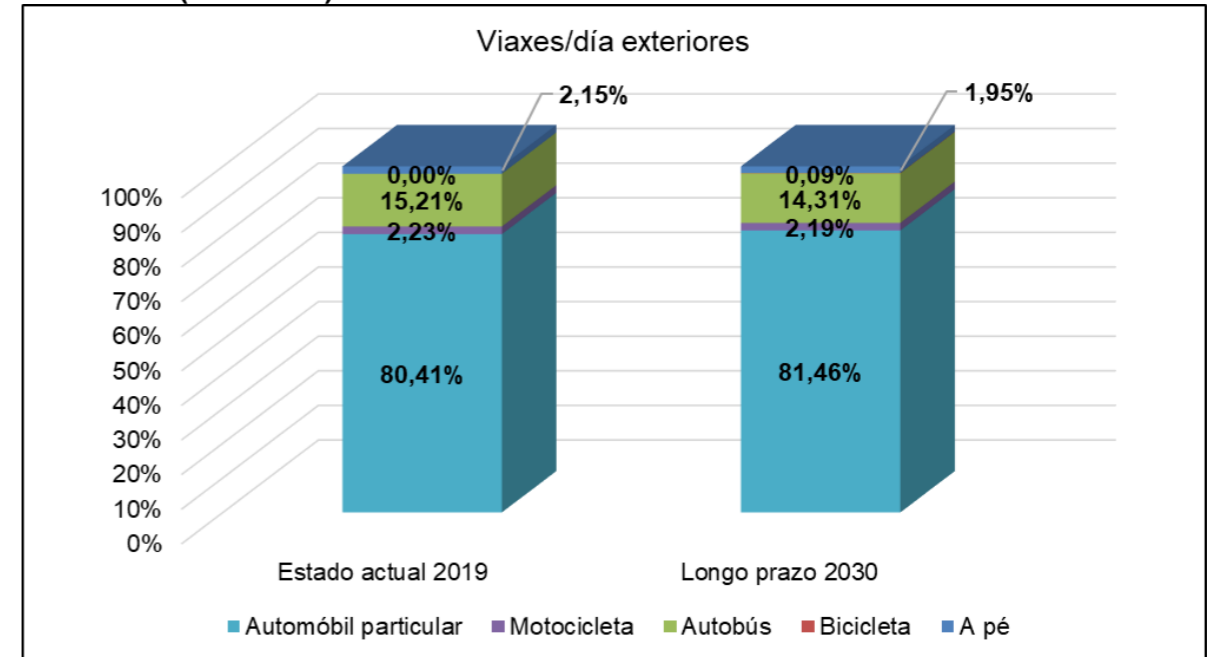
Fonte: Elaboración propia

Figura 199: Reparto modal de viaxes/día interiores por modo de transporte no escenario tendencial (Sen PMUS)



Fonte: Elaboración propia

Figura 200: Reparto modal de viaxes/día exteriores por modo de transporte no escenario tendencial (Sen PMUS)



Fonte: Elaboración propia



Para o escenario tendencial, se comparamos o horizonte a longo prazo (2030) co estado actual (2019), destaca o crecemento do vehículo privado nun **19,00%** máis de viaxes ao día neste modo de transporte, incrementándose en **57.583** o número de viaxes/día neste modo. O transporte público (autobús), se ben segue incorporando máis usuarios e usuarias, perdería protagonismo ao pasar dun **22,32%** a un **21,49%** do total, incrementándose en **17.982** o número de viaxes/día neste modo con respecto á actualidade, valor insuficiente para compensar o forte crecemento das persoas que empregarían o vehículo privado. Ademais, a motocicleta adquirirá unha maior importancia nas viaxes internas debido ao aumento na conxestión do tráfico urbano que provocará o emprego deste modo de transporte motorizado para esquivar atascos e mellorar os tempos de viaxe.

Ademais, os desprazamentos a pé no interior municipio crecerían un **15,87%** máis, incrementándose en **28.768** viaxes/día comparado co escenario actual. Ese gran aumento do número de viaxes camiñando débese as actuacións que se están levando a cabo durando os últimos anos e que aínda teñen moito marxe de repercusión na sociedade.

Táboa 86: Evolución das viaxes/día por modo de transporte. Escenario tendencial (Sen PMUS)

Modo	Estado actual 2019						Longo prazo 2030					
	Interior		Exterior		Total		Interior		Exterior		Total	
	Viaxes/día	%	Viaxes/día	%	Viaxes/día	%	Viaxes/día	%	Viaxes/día	%	Viaxes/día	%
A pé	179.269	32,96%	1.954	2,15%	181.223	28,55%	207.846	32,82%	2.145	1,95%	209.991	28,26%
Bicicleta	358	0,07%	0	0,00%	358	0,06%	1.251	0,20%	95	0,09%	1.346	0,18%
Autobús	127.887	23,51%	13.823	15,21%	141.711	22,32%	143.962	22,74%	15.731	14,31%	159.693	21,49%
Motocicleta	6.383	1,17%	2.027	2,23%	8.410	1,32%	9.062	1,43%	2.409	2,19%	11.471	1,54%
Automóbil particular	230.015	42,29%	73.063	80,41%	303.078	47,75%	271.094	42,81%	89.567	81,46%	360.661	48,53%
TOTAL	543.912	100,00%	90.867	100,00%	634.780	100,00%	633.215	100,00%	109.947	100,00%	743.162	100,00%

Fonte: Elaboración propia

4.3.2.2. Escenario esperado (Con PMUS)

O escenario esperado é aquel no cal se realizan as actuacións propostas no marco da mobilidade urbana sostible, é dicir, o escenario no ano 2030 coa redacción e actualización do PMUS, do que sería preciso a concreción e elaboración máis detallada das medidas propostas, xa que no obxecto no presente documento a maioría están expostas de forma xeral. Deste xeito, búscase un novo equilibrio entre os modos de transporte, que permita obter un sistema de transportes máis eficiente e unha mellora na calidade de vida das persoas.

Neste escenario, o reparto modal evoluciona cara modos de transporte máis sostibles como o transporte público ou os modos non motorizados (a pé e en bicicleta).

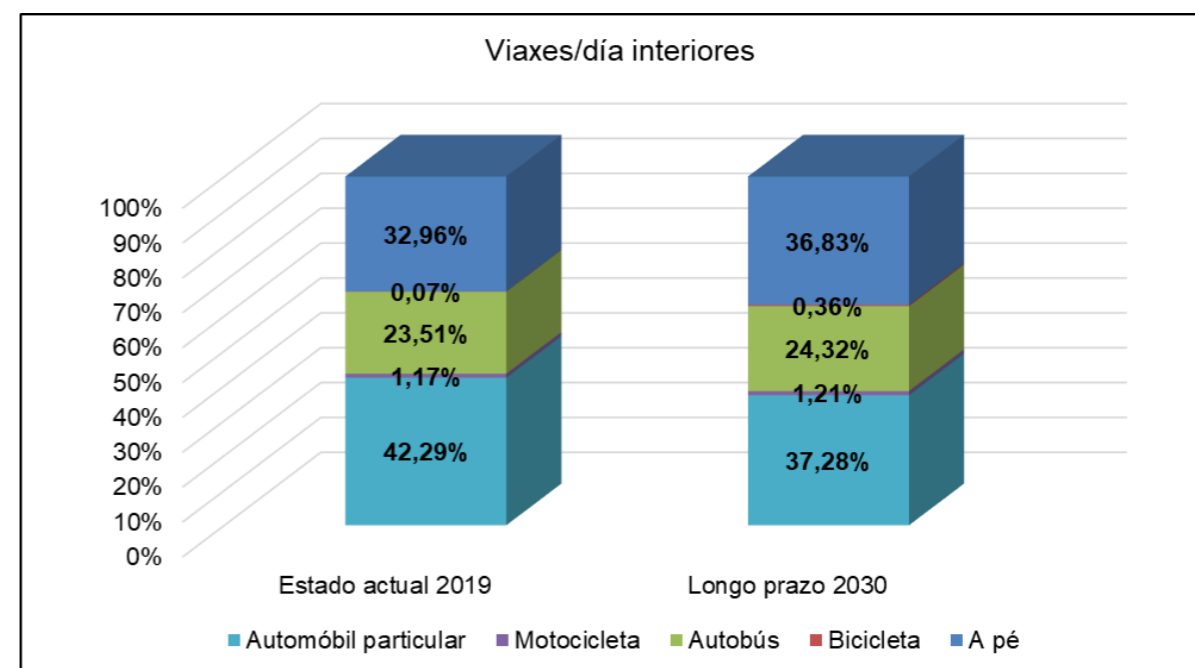
As consecuencias deste cambio no reparto modal implicarán unha menor saturación da rede viaria, menor contaminación do aire e en xeral unha mellora da calidade de vida tanto para os residentes como as persoas que se desprazan a Vigo diariamente ou ocasionalmente.

Táboa 87: Viaxes/día por modos de transporte. Escenario esperado (Con PMUS)

Modo	Estado actual 2019		Horizontes (prognose)					
	Interior	Exterior	Curto Prazo 2022		Medio Prazo 2024		Longo Prazo 2030	
			Interior	Exterior	Interior	Exterior	Interior	Exterior
A pé	179.269	1.954	181.237	1.973	194.748	2.126	233.232	2.527
Bicicleta	358	0	555	33	1.021	184	2.262	585
Autobús	127.887	13.823	128.872	14.185	135.394	17.361	154.015	26.460
Motocicleta	6.383	2.027	6.580	2.034	7.046	2.084	7.667	2.218
Automóbil particular	230.015	73.063	230.606	73.300	232.935	74.812	236.039	78.157
TOTAL	543.912	90.867	547.850	91.525	571.144	96.567	633.215	109.947
MOBILIDADE TOTAL	634.780		639.375		667.710		743.162	

Fonte: Elaboración propia

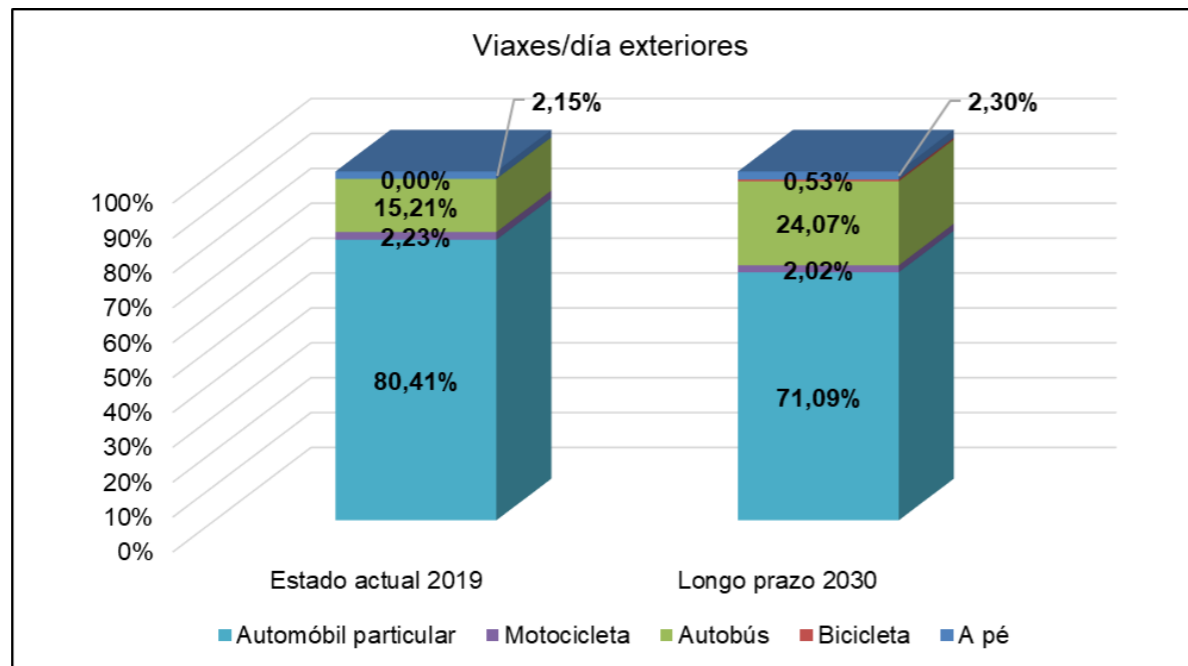
Figura 201: Reparto modal de viaxes/día interiores por modo de transporte no escenario esperado (Con PMUS)



Fonte: Elaboración propia



Figura 202: Reparto modal de viaxes/día exteriores por modo de transporte no escenario esperado (Con PMUS)



Fonte: Elaboración propia

Para o escenario esperado, se comparamos o horizonte a longo prazo (2030) co estado actual (2019), destaca o decrecemento do vehículo privado que pasaría do **47,75%** ao **42,28%** do total de viaxes/día, incrementándose en **11.118** o número de viaxes/día neste modo con respecto á actualidade. Chama a atención que perda protagonismo e incremente o número de viaxes, pero isto é lóxico porque se incrementa a mobilidade global nun 17,07%, como vimos anteriormente, e o reparto modal cambia.

Este descenso no reparto modal correspondente ao automóbil particular será compensado fundamentalmente polos viaxes en autobús e os viaxes a pé, que se incrementan en **38.764** e **54.536** viaxes/día máis respectivamente, pasando dun **22,32%** a un **24,28%** no caso do transporte público e dun **28,55%** a un **31,72%** no caso dos traxectos a pé, referidas estas porcentaxes ao total de desprazamentos.

Caso de especial mención é o aumento das viaxes en bicicleta neste escenario, incrementándose un total de **2.489** viaxes/día, o que supón unha variación porcentual do total das viaxes diarias do **695,25%** debido a que actualmente o peso deste modo de transporte é moi baixo.

Táboa 88: Evolución das viaxes/día por modo de transporte. Escenario esperado (Con PMUS)

Modo	Estado actual 2019						Longo prazo 2030					
	Interior		Exterior		Total		Interior		Exterior		Total	
	Viaxes/día	%	Viaxes/día	%	Viaxes/día	%	Viaxes/día	%	Viaxes/día	%	Viaxes/día	%
A pé	179.269	32,96%	1.954	2,15%	181.223	28,55%	233.232	36,83%	2.527	2,30%	235.759	31,72%
Bicicleta	358	0,07%	0	0,00%	358	0,06%	2.262	0,36%	585	0,53%	2.847	0,38%
Autobús	127.887	23,51%	13.823	15,21%	141.711	22,32%	154.015	24,32%	26.460	24,07%	180.475	24,28%
Motocicleta	6.383	1,17%	2.027	2,23%	8.410	1,32%	7.667	1,21%	2.218	2,02%	9.885	1,33%
Automóbil particular	230.015	42,29%	73.063	80,41%	303.078	47,75%	236.039	37,28%	78.157	71,09%	314.196	42,28%
TOTAL	543.912	100,00%	90.867	100,00%	634.780	100,00%	633.215	100,00%	109.947	100,00%	743.162	100,00%

Fonte: Elaboración propia

4.3.2.3. Comparativa entre o escenario tendencial e o esperado

A continuación, realízase unha comparativa entre os dous escenarios a longo prazo (2030) contemplados nos distintos horizontes temporais: escenario tendencial e escenario esperado con PMUS, diferenciando entre os desprazamentos interiores (Vigo – Vigo) e os exteriores (Vigo – Resto de municipios).

Obsérvase unha distribución modal completamente diferente nos dous escenarios propostos. Por un lado, os modos de transporte máis sostibles (a pé, bicicleta e autobús) supoñen un **56,39%** do total das viaxes/días no escenario con PMUS fronte a un **49,93%** no escenario tendencial (sen PMUS). Ademais, evitaríase incrementar o uso do transporte privado en **46.465** viaxes/día para o ano 2030. Por outro lado, o peso porcentual dos modos de transporte en vehículo privado (moto e automóbil) pasaría dun **50,07%** a longo prazo no escenario tendencial a un **43,61%** neste mesmo horizonte no escenario esperado.

Táboa 89: Comparativo entre os escenarios propostos. Horizonte a Longo prazo.

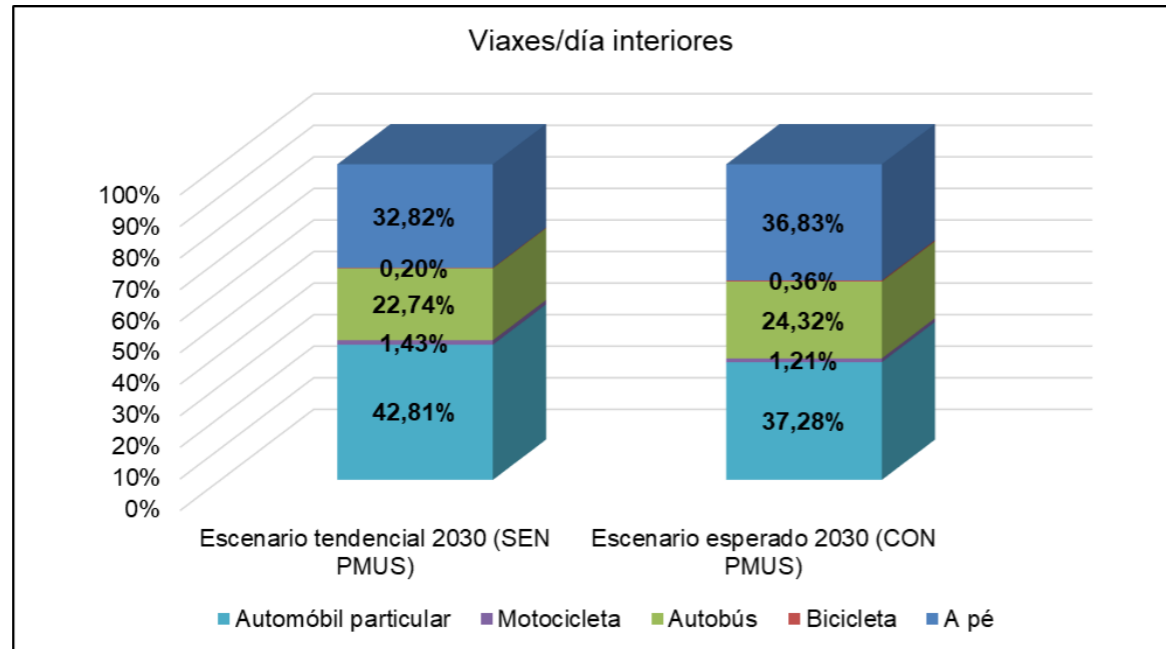
Modo	Escenario tendencial (SEN PMUS)						Escenario esperado (CON PMUS)					
	Interior		Exterior		Total		Interior		Exterior		Total	
	Viaxes/día	%	Viaxes/día	%	Viaxes/día	%	Viaxes/día	%	Viaxes/día	%	Viaxes/día	%
A pé	207.846	32,82%	2.145	1,95%	209.991	28,26%	233.232	36,83%	2.527	2,30%	235.759	31,72%
Bicicleta	1.251	0,20%	95	0,09%	1.346	0,18%	2.262	0,36%	585	0,53%	2.847	0,38%
Autobús	143.962	22,74%	15.731	14,31%	159.693	21,49%	154.015	24,32%	26.460	24,07%	180.475	24,28%
Motocicleta	9.062	1,43%	2.409	2,19%	11.471	1,54%	7.667	1,21%	2.218	2,02%	9.885	1,33%
Automóbil particular	271.094	42,81%	89.567	81,46%	360.661	48,53%	236.039	37,28%	78.157	71,09%	314.196	42,28%
TOTAL	633.215	100,00%	109.947	100,00%	743.162	100,00%	633.215	100,00%	109.947	100,00%	743.162	100,00%

Fonte: Elaboración propia



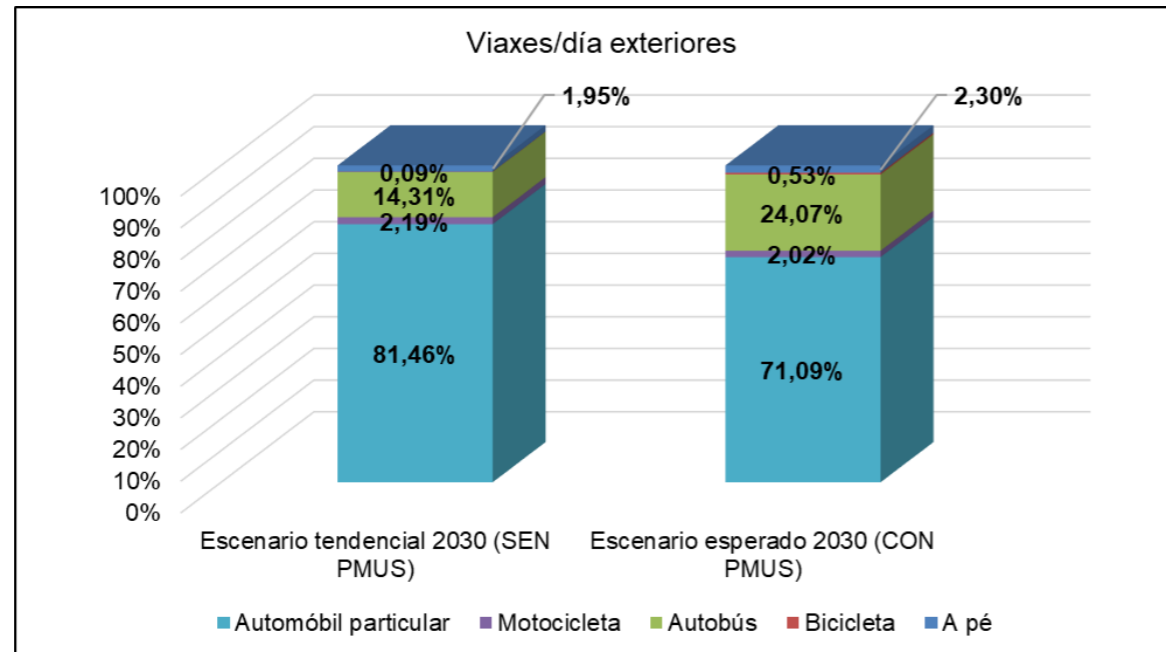


Figura 203: Comparación entre os escenarios considerados do reparto modal de viaxes/día interiores por modo de transporte



Fonte: Elaboración propia

Figura 204: Comparación entre os escenarios considerados do reparto modal de viaxes/día exteriores por modo de transporte



Fonte: Elaboración propia

Pese a todo, os modos de transporte privados e motorizados seguen sendo a maior parte, un 67,89% no escenario esperado (con PMUS), fronte ao 71,56% do escenario tendencial (sen PMUS). Porén, as novas tecnoloxías de reducións de emisións que se están a implementar cada vez máis rápido nos motores de combustión interna (add blue, filtros de partículas mellorados, redución de cilindradas, start and stop, etc.) xunto coa venta cada vez máis crecente de vehículos e motocicletas con sistemas de hibridación e eléctricos fan que parte dese porcentaxe de vehículos privados, motocicletas e outros medios de transporte (patinetes eléctricos, segways, etc.) sexan dunha baixa ou nula emisión de gases durante os seus desprazamentos. Que todos os vehículos sexan 0% emisións non implica que se converta nunha alternativa de mobilidade urbana sostible xa que se seguirán xerando problemas de conxestións nas cidades e nas principais vías de comunicación, o que os converte en pouco eficientes, ademais de que se lle deberá dar resposta en forma de infraestruturas, normativas, etc. a estas novas formas de mobilidade.



4.4. ACTUACIÓNS DO PMUS (2014) E DA EDUSI "VIGO-VERTICAL"

A través desta actualización do PMUS existente no Concello de Vigo dende o ano 2014 preténdese tamén, ademais de facer un análise e diagnóstico da situación actual xunto con novas medidas de actuación, comprobar o grado de execución deste documento así como doutras estratexias que gardan unha estreita relación coa mobilidade urbana sostible, como é a estratexia de desenvolvemento urbano sostible e integrado VIGO-VERTICAL.

Por isto, preséntase a continuación unha táboa onde se recollen as actuacións expostas nestes dous documentos, así como o seu grado ou nivel de execución. Desta forma, poderanse determinar se existen aínda liñas estratéxicas con marxe de mellora que se poderán propor nesta actualización do PMUS e que marcarán o camiño a seguir nos próximos anos en materia de mobilidade urbana sostible e accesibilidade universal.

Táboa 90: Programas estratéxicos contidos no PMUS do ano 2014

PROGRAMAS ESTRATÉXICOS DO PMUS (2014)		OBXECTIVOS	ACTUACIÓNS	GRADO DE EXECUCIÓN
B	PROGRAMA DE CONTROL E REORDENACIÓN DO TRÁFICO	Actualización e potenciación dos sistemas de control de tráfico	B.1 Potenciación e extensión da centralización semafórica	EXECUTADO
		Adaptar a presión do tráfico prevista para os eixos dos túneles de Praza España	B.2 Novo paso inferior en Praza de España	NON EXECUTADO
		Mellora do fluxo de tráfico na intersección entre Marqués de Alcedo e Camelias	B.3 Nova intersección en Marques de Alcedo con Camelias	EXECUTADO
		Reducir as retencións asociadas á presión do tráfico de acceso as praias de Vigo, e en xeral na Avenida Europa	B.4 Mellora da accesibilidade á Praia de Samil	PARCIALMENTE
		Optimizar a circulación na área, no marco de execución dos proxectos da Xunta de Galicia/Concello de Vigo en Castrelos/Florida	B.5 Reordenación de sentidos de circulación en Florida, Fragoso, Castrelos e Balaidos e dos ciclos semafóricos da Praza América	EXECUTADO
		Optimizar o funcionamento de Av. de Madrid, mellorando a súa resposta ás demandas de tráfico e dotándoa dun carácter máis urbano	B.6 Reordenación da Avenida de Madrid	NON EXECUTADO
		Optimizar e dotar a zona dos usos propostos polo PXOM (espazos libres, aparcamentos intermodais, conexións, etc.)	B.7 Proposta de ordenación da área da actual estación de autobuses	NON EXECUTADO
		Modificar o carácter da rúa Bos Aires e proporcionar unha alternativa de enlace aos vehículos pesados	B.8 Proposta de enlace alternativo ao de Bos Aires	NON EXECUTADO
		Mellorar a capacidade de regulación da intersección de Jenaro de la Fuente e incrementar a calidade urbana da zona, aumentando as zonas seguras para a circulación peonil, etc.	B.9 Reordenación da intersección de Aragón, Avda. do Aeroporto e Martínez Garrido	EXECUTADO
C	PROGRAMA DE POTENCIACIÓN DO TRANSPORTE COLECTIVO E MELLORA DA INTERMODALIDADE	Resolver as disfuncionalidades causadas por algunhas liñas circulares, a extensión excesiva doutras liñas e mellorar as sinerxías entre as distintas liñas	C.1 Reestruturación do transporte público urbano	EXECUTADO
		Mellorar o servizo ofertado das liñas de maior demanda	C.2 Reestruturación das liñas de maior demanda	EXECUTADO
		Mellorar o servizo ofertado do resto de liñas de maior demanda	C.3 Reestruturación do resto de liñas de maior demanda	EXECUTADO
		Mellorar o servizo ofertado do resto de liñas	C.4 Reestruturación do resto de liñas	EXECUTADO
		Aumento da oferta de transporte público urbano	C.5 Creación de novas liñas	EXECUTADO
		Implementación de servizos a demanda en paradas con baixa ou moi baixa demanda nalgúns liñas de transporte	C.6 Servizos a demanda	NON EXECUTADO
		Mellorar a funcionalidade do transporte público colectivo e reducir os seus tempos de viaxe	C.7 Implantación de carrís bus reservados	PARCIALMENTE
		Reducir o número de vehículos, principalmente privados, que entran á cidade.	C.8 Interconexións entre transporte público e novos aparcamentos intermodais	NON EXECUTADO
		Dotar á nova Estación Intermodal dunha accesibilidade adecuada, en termos de capacidade de aparcamento e de definición de accesos rodados para autobuses	C.9 Estación intermodal Urzáiz: aparcamento e accesos	PARCIALMENTE





PROGRAMAS ESTRATÉXICOS DO PMUS (2014)		OBXECTIVOS	ACTUACIÓNS		GRADO DE EXECUCIÓN
D	PROGRAMA DE RECUPERACIÓN DO ESPAZO PÚBLICO URBANO E MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA	Introducir elementos de calmado do tráfico acorde co carácter das novas zonas humanizadas para garantir o acceso a unha zona de tráfico atenuado coa velocidade correcta	D.1	Zonas 30	EXECUTADO
		Garantir a continuidade dos fluxos peonís, a súa accesibilidade e integridade ao longo de todo o espazo urbano	D.2	Mellora da accesibilidade dos recorridos peonís	EXECUTADO
		Impulsar y potenciar la recuperación dos espazos públicos para o fomento do uso da bicicleta	D.3	Integración do uso ciclista dentro do espazo público	PARCIALMENTE
		Dotar aos usos peonís e ciclistas de plataformas de acceso diferenciadas do resto de tráfico ao centro urbano de Vigo	D.4	Corredores verdes: Plataforma reservada para modos amigables sobre o trazado do ferrocarril	PARCIALMENTE
		Afianzar a importancia do correcto deseño dos itinerarios peonís nas contornas das interseccións, e buscar as solucións que permitan un equilibrio entre o tráfico rodado e a necesaria continuidade e homoxeneización do tránsito peonil	D.5	Optimización e homoxeneización de recorridos peonís no tramado urbano	EXECUTADO
		Protexer o cruzamento pola calzada dos viandantes	D.6	Medidas de seguridade viaria. Defensa do peón	EXECUTADO
		Instalación de redutores físicos de velocidade nas principais vías de tráfico na aproximación ás parte máis urbanas das mesmas	D.7	Atenuación localizada da circulación motorizada por medios físicos	EXECUTADO
		Calmado de tráfico e redución de riscos e inseguridades nas principais vías interurbanas da cidade.	D.8	Ordenación viaria e semafórica para a mellora da seguridade viaria	EXECUTADO
E	PROGRAMA DE XESTIÓN DA MOBILIDADE	Aumentar a cantidade e a calidade da información e os servizos en relación ao transporte público urbano	E.1	Melloras da información e axudas ao usuario ou usuaria do transporte público	EXECUTADO
		Xestión e fomento do uso ciclista para que constitúa un modo complementario ao resto de modos presentes en Vigo	E.2	Implantación dun servizo de bicicleta pública	NON EXECUTADO
		Mellorar a xestión do servizo de regulación do estacionamento en superficie (XER)	E.3	Melloras na xestión e regulación do estacionamento en superficie	EXECUTADO
		Canalizar as necesidades de mobilidade dos traballadores dos grandes centros atraccións a través das empresas instaladas nos mesmos	E.4	Centralizar as necesidades de mobilidade dos grandes centros atraccións a través das empresas	PARCIALMENTE
		Promocionar o transporte sostible na cidade de Vigo	E.5	Fomento do vehículo eléctrico e ecolóxico da cidade	PARCIALMENTE
		Fomentar programas que sirvan de axuda dinámica na xestión do tráfico	E.6	Fomento de programas ITS de control e xestión do tráfico	EXECUTADO
F	PROGRAMA DE ACCESIBILIDADE UNIVERSAL E ELIMINACIÓN DE BARRERAS	Ofertar un servizo público de transporte, preparado especialmente para o acceso de persoas de mobilidade reducida	F.1	Adaptación de paradas e marquesiñas de autobús para persoas con mobilidade/capacidade sensorial reducida	PARCIALMENTE
		Posibilitar ás persoas de mobilidade reducida un transporte público adaptado ás súas necesidades cuns condicionantes mínimos de confort e seguridade	F.2	Adaptación de autobuses urbanos para persoas con mobilidade/capacidade sensorial reducida	EXECUTADO
		Dar unha alternativa ás persoas con mobilidade reducida ao transporte público colectivo, ofertando taxis adaptados ás súas necesidades	F.3	Aumento da flota de taxis adaptados a persoas de mobilidade/capacidade sensorial reducida	EXECUTADO
		Eliminación de barreiras para a mobilidade peonil, especialmente para as persoas con mobilidade reducida	F.4	Adaptación do mobiliario urbano ás persoas con capacidade motora e sensorial reducida	EXECUTADO
		Facer "accesible" e transparente a información en relación á existencia e localización de prazas de aparcamento reservadas para persoas de mobilidade e percepción sensorial reducida	F.5	Mellora do acceso á información en relación á situación das prazas de aparcamento reservadas para persoas con mobilidade e percepción sensorial reducida	EXECUTADO
G	PROGRAMA DE MELLORA DA DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS	Minimización da presenza de vehículos pesados na rede máis urbana da cidade e en particular nos accesos ao Porto de Vigo	G.1	Especialización de itinerarios principais para o acceso de transportes especiais	EXECUTADO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 229 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



PROGRAMAS ESTRATÉXICOS DO PMUS (2014)		OBXECTIVOS	ACTUACIÓNS		GRADO DE EXECUCIÓN
		Minimizar o tránsito de vehículos pesados e de distribución de mercadorías en ámbitos particulares de Vigo	G.2	Creación dun centro de distribución urbana de mercancías en zonas peónis	NON EXECUTADO
		Racionalizar a distribución urbana de mercadorías e evitar, na medida dos posible, o acceso ao centro urbano de Vigo de camiós de gran tonelaxe	G.3	Creación dunha estación de transferencia	NON EXECUTADO
		Implementación de programas que axuden á xestión do servizo de carga e descarga aplicando técnicas ITS	G.4	Fomento de programas ITS para servizos de carga intelixente	PARCIALMENTE
H	PROGRAMA DE INTEGRACIÓN DA MOBILIDADE NAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS	Xestionar os acordos necesarios para que as actuacións do Plan de Mobilidade contengan apoios administrativos que requiren	H.1	Coordinación con outras concellerías do Concello de Vigo, administracións públicas, empresas e entidades implicadas (Estación intermodal e aparcamentos intermodais)	PARCIALMENTE
		Considerar a mobilidade en novos desenvolvementos urbanísticos	H.2	Recomendacións de existencia de estudos de mobilidade a actuacións e proxectos urbanísticos	PARCIALMENTE
I	PROGRAMA DE MELLORA DA ACCESIBILIDADE A GRANDES CENTROS ATRACTORES	Reordenación do servizo de transporte público á universidade de Vigo	I.1	Servizos de transporte colectivo á universidade	EXECUTADO
		Mellora do transporte público ao Polígono de Valadares	I.2	Servizos de transporte colectivo ao Polígono de Valadares (PTL), e previsións fronte a posta en marcha do novo Hospital de Valadares	PARCIALMENTE
		Implantar un aparcamento convencional subterráneo ou en altura e incrementar a sensación de seguridade e comodidade para os usuarios e usuarias do Hospital	I.3	Incremento do aparcamento no Hospital Meixoeiro	NON EXECUTADO
J	PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIDADÁ. MESA POLA MOBILIDADE E O PACTO	Dar a coñecer os distintos programas do Plan, así como fomentar unha participación activa da cidadanía nos programas e liñas que desenvolven a mobilidade sostible e a seguridade viaria, e facer á sociedade solidaria nos devanditos obxectivos comúns	J.1	Divulgación e participación nos programas de mobilidade	EXECUTADO
		Auspiciar un Pacto pola Mobilidade Sostible, así como axuntar esforzos dentro dos programas de execución do Plan, a divulgación dos principios e acordos de boa práctica que se formulan para a cidadanía, e participar activamente no seguimento e actualización do Plan, e dos obxectivos do Pacto pola Mobilidade.	J.2	A mesa pola mobilidade e o pacto	NON EXECUTADO

Fonte: Elaboración propia a partir do PMUS (2014) e de datos do Concello de Vigo

Táboa 91: Liñas de actuación da Estratexia DUSI VIGO-VERTICAL (2016)

LIÑAS DE ACTUACIÓN EDUSI VIGO-VERTICAL (2016)		OBXECTIVOS	ACTUACIÓNS		GRADO DE EXECUCIÓN
1	MODERNIZACIÓN DA ADMINISTRACIÓN	Avance na implantación da administración electrónica e a xestión da información a través das novas tecnoloxías en beneficio do servizo prestado á cidadanía	-	Non procede (carácter interno)	-
2	LANZAMENTO DUNHA ESTRATEXIA DE ACCESIBILIDADE TIC	Mellora na accesibilidade da información e dos servizos TICs por parte da cidadanía de forma xeral e con especial atención a colectivos desfavorecidos	-	Rede sen fíos "wifi"	EXECUTADO
			-	Sistema de accesibilidade web multifuncional para as webs municipais	EXECUTADO
3	DESEÑO E IMPLANTACIÓN DA IDENTIDADE DIXITAL DO CIDADÁN	Mellorar a calidade do servizo que o concello presta aos cidadáns e cidadás, simplificando os trámites e xestións para o uso dos servizos municipais a través dunha "Identidade dixital", multidispositivo, que poderá utilizarse non só de forma física senón en aplicacións móbiles e outros dispositivos compatibles	-	Adquisición de equipos lectores para a tarxeta cidadá PASSVIGO	EXECUTADO
4	PLATAFORMA GLOBAL DE XESTIÓN CIDADE SMART CITY	Despregar e consolidar un Sistema Central de Xestión e Análise de Datos da Cidade	-	Plataforma global de xestión da cidade intelixente (SMART CITY)	EXECUTADO
5	POSTA EN MARCHA DUNHA ESTRATEXIA DE OPEN GOVERNMENT A NIVEL MUNICIPAL	Desenvolver o Goberno aberto e participativo, promover a transparencia, a reutilización de datos abertos da Cidade (Open Data) e ofrecer novos servizos de comunicación coa cidadanía máis modernos, áxiles e interactivos	-	Sistema de xestión de rutas, puntos de interese e exposicións interactivas, mediante o uso de beacons e a súa integración coa APP VIGO MUNICIPAL e a plataforma SMART CITY VCH 2.0	EXECUTADO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 230 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



LIÑAS DE ACTUACIÓN EDUSI VIGO-VERTICAL (2016)	OBXECTIVOS	ACTUACIÓNS	GRADO DE EXECUCIÓN		
<p>6 e 7: INCORPORACIÓN DE ELEMENTOS DE TRANSPORTE MECÁNICO MULTIMODAL FAVORECEDORES DA MOBILIDADE URBANA E POTENCIACIÓN DE INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE SOSTIBLE E ACCESIBLE</p> <p>8: IMPLANTACIÓN DE DISPOSITIVOS TECNOLÓXICOS DE INTERCAMBIO DE FLUXOS DE ENERXÍA E INFORMACIÓN DO TRANSPORTE E SERVIZOS PÚBLICOS</p> <p>9: IMPLANTACIÓN DE DISPOSITIVOS DE AFORRO ENERXÉTICO POR OPTIMIZACIÓN DE RECURSOS E POR REDUCCIÓN DE CONSUMOS DIRECTOS</p> <p>10: MELLORA DA EFICIENCIA ENERXÉTICA DAS INFRAESTRUTURAS, EQUIPAMENTOS E SERVIZOS PÚBLICOS</p> <p>11: INCORPORACIÓN DE ELEMENTOS PARA CAPTACIÓN DE ENERXÍA SOLAR, EÓLICA E XEOTÉRMICA PARA ABASTECER REDES MUNICIPAIS</p> <p>12: CREACIÓN DE RUTAS EN ÁMBITOS HISTÓRICOS, ARTÍSTICOS E CULTURAS CON FOMENTO DO USO PEONIL E CICLISTA</p> <p>13 e 14: POSTA EN VALOR ARTÍSTICA E CULTURAL DE ENTORNAS URBANAS E CREACIÓN DE RECUNCHOS URBANOS</p> <p>15: POSTA EN MARCHA DUN PLAN DE ZONAS VERDES PARA VIGO</p> <p>16: REORDENACIÓN E REGULACIÓN DE VIARIO URBANO CON POTENCIACIÓN DO TRANSPORTE PÚBLICO, PEONIL E BICICLETAS</p>	<p>6 e 7: Mellora da mobilidade urbana desde un enfoque sostible, desenvolvendo actuacións dirixidas a minimizar a accidentada orografía das zonas de actuación, facilitando así a comunicación entre diferentes vías ou zonas urbanas e xerando unha sinerxía na mobilidade xeral das contornas de actuación. As actuacións para desenvolver céntranse na incorporación de elementos de transporte mecánico que favorezan a mobilidade peonil</p> <p>8: Adopción de medidas para a optimización do transporte e os servizos públicos, executando actuacións tales como a instalación de elementos de intercambio de información, propoñendo, ademais, rutas alternativas e en tempo real, fomentando un maior uso do transporte público e en consecuencia unha alternativa ao vehículo particular</p> <p>9: Incrementar a eficiencia e optimizar a xestión intelixente da enerxía mediante a implantación de dispositivos de aforro enerxético co punto de mira posto na redución do consumo enerxético que levará a redución de emisións contaminantes, mellorando a habitabilidade da zona</p> <p>10: Implementar medidas de mellora da eficiencia no abastecemento de augas que permitirán reducir o índice de fugas co correspondente aforro de consumo de auga e mellora da eficiencia enerxética</p> <p>11: Implantación de elementos de captación de enerxía solar para o auto-abastecemento incorporados de modo integrado no deseño funcional e estético da actuación global (pantallas de información, balizamento luminoso, etc.)</p> <p>12: Promover os activos turísticos e culturais da cidade mediante rutas, conservación das vías, novos elementos de sinalización, etc., o que á súa vez permitirá reducir os índices de contaminación ambiental e acústica</p> <p>13 e 14: Creación e rexeneración de novas contornas urbanas no ámbito de Porta do Sol mediante a liberación da superficie da zona, logrando así, a creación dun marco urbano idóneo para un novo epicentro cultural e turístico</p> <p>15: Revitalizar a habitabilidade e mobilidade sostible na área de intervención, mediante a posta en marcha de ampliacións de zonas verdes existentes, a xeración de novas zonas verdes estanciais, a implantación de elementos vexetais puntuais descontinuos e aposta en valor e coñecemento de ámbitos urbanos verdes.</p> <p>16: Mellora da ordenación urbana existente priorizando transportes sostibles e públicos; a mellora da regulación dos vias existentes, a incorporación de dispositivos de seguridade e balizamento que conviden o uso peonil e ciclista das infraestruturas e a ampliación dos ámbitos de circulación peonil coa consecuente redución de ámbitos de circulación motorizada xeradora de ruído e contaminación</p>	<p>Mellora da accesibilidade peonil entre Porta do Sol e Abeleira Menéndez</p> <p>Implantación das políticas de desenvolvemento urbano sostible entre San Salvador e a Praza de Isabel a Católica</p> <p>Implantación das políticas de desenvolvemento urbano sostible no Parque Camilo José Cela e a Rúa Juan Ramón Jiménez</p> <p>Rehabilitación e transformación da contorna urbana de Gran Vía entre María Berdiales e Rúa Venezuela</p> <p>Soterramento do tráfico rodado da Porta do Sol e humanización e transformación da actual rede viaria</p> <p>Humanización da Praza Francisco Fernández del Riego</p> <p>Humanización da Rúa Marqués de Valterra (fase II).</p>	<p>EXECUTADO</p> <p>EXECUTADO</p> <p>EXECUTADO</p> <p>EXECUTADO</p> <p>NON EXECUTADO</p> <p>EXECUTADO</p> <p>EXECUTADO</p>		
	17	IMPLANTACIÓN DE PLANS DE ACCIÓN DIRECTA PARA FOMENTAR A INSERCIÓN LABORAL	Mellorar a formación e facilitar a adquisición de maiores habilidades profesionais das persoas con dificultades de atopar emprego, mellorando así, a súa capacitación e competencia profesional	- Non procede	-
	18	LANZAMENTO DE ESTRATEXIAS DE ASESORAMENTO PARA PYMES E EMPREENDEDORES	Ofrecer un servizo de información e asesoramento a emprendedores e pequenas e medianas empresas (PEMES) para apoiar a súa consolidación, co fin de promover o emprego de acordo co previsto na estratexia DUSI VigoVertical	- Non procede	-
	19	REALIZACIÓN DE ACCIÓNS FORMATIVAS E DE ESPECIALIZACIÓN PARA COLECTIVOS EN RISCO DE EXCLUSIÓN	Rehabilitación dun edificio para o seu destino a centro de formación e para a impartición de accións formativas dirixidas tanto a persoas con posibilidade de reincorporación ao mercado laboral como a aquelas que non dispoñendo da devandita posibilidade	- Non procede	-
	20	SERVIZOS DE ATENCIÓN AO CIDADÁN E OPTIMIZACIÓN DE PROCESOS DE XESTIÓN INTERNA	Mellora dos servizos sociais e de atención ao cidadán e, en particular, o acceso ás diferentes prestacións públicas mediante a implantación de novas tecnoloxías e ferramentas informáticas	- Non procede	-
	21	LANZAMENTO DUN PROXECTO DE REESTRUTURACIÓN DA ASISTENCIA SOCIAL NA ZONA CENTRO DE VIGO	Rehabilitación e reestruturación dos espazos comúns e instalacións de servizos sociais do Concello de Vigo situados na zona centro de Vigo, a fin de desenvolver diferentes programas de inserción	- Non procede	-

Fonte: Elaboración propia a partir da Estratexia DUSI VIGO-VERTICAL (2016) e de datos do Concello de Vigo



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 231 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



4.5. ESTRUCTURA DAS PROPOSTAS DE ACTUACIÓN FUTURAS. PLANS SECTORIAIS

As actuacións concretas propostas na presente actualización do Plan de Mobilidade Urbana Sostible do Concello de Vigo van dirixidas ao cumprimento dunha serie de obxectivos. Por outra parte, todas aquelas actuacións que van encamiñadas a cumprir os mesmos obxectivos agrúpanse en eixos ou plans sectoriais.

Na seguinte táboa móstranse os plans sectoriais incluídos no PMUS do Concello de Vigo, os obxectivos concretos e as actuacións propostas para a súa consecución.

Táboa 92: Plans sectoriais propostos nesta actualización do PMUS do ano 2020

PLANS SECTORIAIS PMUS (2020)		OBXECTIVOS	ACTUACIÓNS
0	PLAN DE TRANSFORMACIÓN URBANA PARA UNHA MOBILIDADE MÁIS SOSTIBLE	Dar continuidade ás actuacións relacionadas coa mobilidade urbana sostible contidas na Estratexia de Desenvolvemento Urbano Sostible e Integrado Vigo-Vertical	TUMS1 Ampliación do proxecto Vigo-Vertical a outros ámbitos da cidade
		Dar continuidade ao PLAN DE HUMANIZACIÓNS das rúas de Vigo	TUMS2 Continuidade do Plan de Humanización das rúas da cidade
		Dar continuidade as actuacións de mellora da mobilidade que implican a grandes infraestruturas	TUMS3 Proxectos singulares
		Dar continuidade ás actuacións levadas a cabo polo Concello de Vigo para a mellora dos espazos públicos en favor dunha mobilidade máis sostible	TUMS4 Continuidade das melloras das condicións de usos de espazos públicos na cidade
1	PLAN DE ORDENACIÓN DO TRÁFICO E ESTRUCTURA VIARIA	Optimizar o uso da rede viaria e xerar zonas de tráfico acougado. Servir de base para futuras planificacións	OTEV1 Xerarquización viaria
		Reducir a velocidade do vehículo privado e fomentar áreas de coexistencia en zonas estratéxicas	OTEV2 Zonas de acougado de tráfico (Zonas 20 e 30. Zonas de prioridade residencial. Vías pacificadas e residenciais. Supermanzanas)
		Facilitar o uso da rede viaria, contribuíndo á fluidez do tráfico	OTEV3 Mellora da sinalización e adecuación á xerarquización viaria
		Mellorar a fluidez do tráfico reducindo o estacionamento indebido	OTEV4 Cámaras intelixentes de detección de estacionamento irregular
		Coñecer e inventariar o estado actualizado das rúas do Concello de Vigo	OTEV5 Realización dun inventario cualitativo das rúas de Vigo
2	PLAN DE FOMENTO DA MOBILIDADE PEONIL	Potenciar a mobilidade peonil e definir os itinerarios peonís	MP1 Rede de itinerarios peonís
		Fomentar e facilitar o uso dos itinerarios propostos	MP2 Sinalización de itinerarios peonís
		Garantir a accesibilidade a todas as persoas	MP3 Plan de accesibilidade municipal: supresión de barreiras
		Mellorar o uso do espazo peonil para garantir aos cidadáns e cidadás espazos públicos de calidade	MP4 Regulación das Ordenanzas no referente a rúas, espazos peonís e terrazas
		Fomentar o acceso andando aos centros educativos	MP5 Fomento e promoción do camiño escolar
		Limitar o acceso de vehículos privados a zonas sensibles	MP6 Xestión de accesos a zonas de tráfico restrinxido
		Fomentar os desprazamento a pé	MP7 Vigo-Vertical: VIGO A PÉ e actividades de mobilidade a pé
		Dar preferencia aos itinerarios peonís	MP8 Priorización semaforica peonil
		Minimizar o risco de contaxio de coronavirus	MP9 Pulsadores "a verde" sen contacto
3	PLAN DE FOMENTO DA MOBILIDADE CICLISTA	Aumento da rede existente, potenciando o uso da bicicleta	MC1 Rede de itinerarios ciclistas urbanos
		Fomentar e facilitar o uso dos itinerarios propostos	MC2 Sinalización de itinerarios ciclistas
		Favorecer o uso da bicicleta e facilitar o porta a porta	MC3 Aumentar a rede de aparcamentos de bicicletas
		Implantación dun servizo público de aluguer de bicicletas	MC4 Creación dun sistema de aluguer de bicicletas públicas
		Mellora da intermodalidade bici/ TP	MC5 Fomento da intermodalidade bici-transporte público á universidade
		Facilitar o uso das bicicletas e vehículos de mobilidade persoal (VMP's)	MC6 Adecuación da Ordenanza Municipal de Circulación ao uso da bicicleta e VMP's





PLANS SECTORIAIS PMUS (2020)	OBXECTIVOS	ACTUACIÓNS
4 PLAN DE FOMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO	Mellorar a explotación do sistema de autobús a través da mellora da velocidade comercial	TP1 Ampliación da oferta de carrís reservados para autobús
	Mellorar a explotación do TP urbano e a percepción do usuario	TP2 Mellora da xestión e funcionalidades da tarxeta PASSVIGO
	Establecer criterios para a adecuada localización de paradas, mellorando a localización e a accesibilidade do usuario ou usuaria	TP3 Optimización da rede de paradas do autobús urbano
	Mellorar a información ao usuario ou usuaria para facilitar o uso da rede de autobuses	TP4 Mellora da información en paradas do transporte público urbano
	Transporte público eficiente e sostible	TP5 Renovación da flota con sistemas de propulsión menos contaminantes e máis sostibles
	Favorecer o uso conxunto do transporte público	TP6 Promoción da intermodalidade do transporte público
	Desenvolver un programa de mellora da mobilidade urbana mediante aparcamentos de integración modal	TP7 Plan Aparca e Conecta
	Reducir o acceso aos colexios en vehículo privado, favorecendo o uso de transportes colectivos	TP8 Racionalización do acceso a colexios do vehículo privado e o transporte colectivo (PMS Centros Escolares)
	Fomentar un servizo de taxi máis eficiente e eficaz, cun menor impacto sobre o medio ambiente urbano	TP9 Mellora da eficiencia do servizo de taxi
5 PLAN DE ESTACIONAMENTO	Disuadir do aparcamento de longa duración no centro	E1 Optimización da xestión da zona XER
	Mellorar o fluxo de VP no viario / reducir o uso do VP	E2 Mellora do cumprimento da normativa de estacionamento
	Aproveitamento e mellora da xestión de prazas de aparcamento subterráneo	E3 Optimización do uso dos aparcamentos subterráneos
	Mellora da xestión de prazas en momentos de alta demanda	E4 Xestión do estacionamento en eventos
	Mellora da xestión de prazas de aparcamento reguladas en superficie (XER) e subterráneas	E5 Información en tempo real e xestión das prazas de aparcamento dispoñibles
	Mellorar a accesibilidade aos aparcamentos subterráneos	E6 Mellora da accesibilidade aos aparcamentos subterráneos
	Coñecer o estado actualizado do aparcamento en Vigo	E7 Estudo de aparcamentos en Vigo
6 PLAN DE MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA	Fomentar a posta en práctica de estratexias e medidas de seguridade	SV1 Plan de Seguridade Viaria Local
	Mellorar o coñecemento da accidentalidade no municipio	SV2 Observatorio da accidentalidade
	Mellora do coñecemento e a formación no ámbito da seguridade viaria e a mobilidade	SV3 Aula de estudo da seguridade viaria e a mobilidade sostible
	Redución da velocidade en vías urbanas	SV4 Adaptación ao novo Regulamento Xeral de Circulación
7 PLAN DE MELLORA DA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS	Optimizar o uso das zonas de carga e descarga	DUM1 Revisión da Ordenanza Municipal relativa a zonas de carga e descarga
	Optimizar a dotación de zonas de C/D	DUM2 Revisión da dotación de zonas de carga e descarga
	Reducir a ilegalidade en C/D	DUM3 Control do estacionamento nas zonas de carga e descarga
	Diminuír o número de vehículos de C/D no centro	DUM4 Distribución nocturna de mercadorías
	Facilitar o transporte e distribución de mercadorías	DUM5 Mapa de transporte de mercadorías
	Facilitar a actividade do transporte e reducir a presenza de vehículos no centro urbano	DUM6 Zonas de estacionamento e pernocta de vehículos pesados nos polígonos
	Mellora da eficiencia enerxética na distribución de mercancías de proximidade	DUM7 Plan de Implementación de Mobilidade Sostible no reparto da última milla
8 PLAN DE MELLORA DA CALIDADE AMBIENTAL E AFORRO ENERXÉTICO	Potenciar o uso de tecnoloxías de mobilidade máis limpas	MAAE1 Potenciar os modos de transporte alternativos mediante medicións e incentivos
	Reducir o consumo de combustible e as emisións ao Medio Ambiente	MAAE2 Técnicas de conducción eficiente
	Reducir a contribución dos NOx á contaminación atmosférica en áreas urbanas	MAAE3 Construción con compostos fotocatalíticos
	Redución do ruído en rúas e estradas máis afectadas	MAAE4 Redución do ruído



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 233 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



PLANS SECTORIAIS PMUS (2020)		OBXECTIVOS	ACTUACIÓNS
		Reducir necesidades de desprazamento dotando os barrios de infraestruturas e servizos demandados	MAAE5 Desenvolvemento do espazo de convivencia en torno ao barrio
		Redución dos contaminantes (NOx, PM, etc.) orixinados en infraestruturas subterráneas	MAAE6 Xardíns biofiltros
		Restauración ambiental da periferia do Concello de Vigo degradada polos incendios do 2017 e protección fronte a novos episodios	MAAE7 Anel verde de Vigo
		Mellora das condicións ambientais do Río Lagares	MAAE8 Recuperación e mellora ambiental do Río Lagares
9	PLAN DE XESTIÓN DA MOBILIDADE	Por en valor todos os datos dispoñibles polo Concello de Vigo en materia de mobilidade	XM1 Procesado BIG-DATA dos datos da APP C-ITS Vigo
		Redución do número de VP nos accesos á cidade	XM2 Promoción do "coche compartido"
		Establecer directrices para o desenvolvemento de Plans de Transporte ao Traballo e potenciais desde o Concello	XM3 Plans de Transporte ao Traballo
		Establecer directrices para o desenvolvemento e potenciación dun Plan de Mobilidade á Universidade de Vigo	XM4 Plan de Mobilidade á Universidade de Vigo
		Integrar a mobilidade sostible na ordenación do territorio	XM5 Integración da mobilidade nas políticas urbanas
		Realizar unha macro enquisa cidadá para coñecer mellor a mobilidade e recopilar as opinións dos veciños e veciñas de Vigo para actualizar os datos desfasados do PMUS	XM6 Macro enquisa de mobilidade con actualización do PMUS
		Disuadir ou restrinxir o acceso de vehículos contaminantes a ZBE para reducir a contaminación atmosférica	XM7 Estudo de implantación de Zonas de Baixas Emisións (ZBE)
		Predición de atascos e fluxos de tráfico para adiantarse na toma de decisións	XM8 Creación de estratexias e prognoses baseadas en intelixencia artificial (IA)
10	PLAN DE MOBILIDADE E XÉNERO	Identificar lugares nos que as mulleres se senten inseguras para implementar medidas	MX1 Realizar un mapeo exhaustivo cos lugares percibidos como non seguros (Mapa de zonas inseguras)
		Dar autonomía e liberdade de movemento nocturno ás mulleres	MX2 Realizar un estudo rigoroso da iluminación urbana
		Dar seguridade nos traxectos nocturnos as mulleres que o soliciten	MX3 Transporte de acompañamento á porta en desprazamentos nocturnos
		Aumentar a seguridade das mulleres en zonas illadas ou máis afastadas do núcleo urbano	MX4 Aumentar o número de paradas de autobús e a frecuencia en zonas illadas ou en zonas inseguras
11	PLAN DE FOMENTO DA MOBILIDADE ELÉCTRICA	Impulsar e incentivar o uso de vehículos eléctricos	ME1 Plan de implantación de sistemas de recarga de VE (Vehículo Eléctrico)
		Facilitar o intercambio modal a modos de desprazamento sostibles	ME2 Promoción do vehículo eléctrico (compartido, flota de empresa, flotas municipais, bicicleta eléctrica, motos eléctricas, etc.)
		Promover a implantación de tecnoloxías novas para o desenvolvemento de aplicacións de mobilidade eléctrica	ME3 Vehículo eléctrico autónomo
12	PLAN ESTRATÉXICO DE DIXITALIZACIÓN E FERRAMENTAS TIC	Información á cidadanía de itinerarios máis sostibles	DFT1 Creación dunha APP comparativa de itinerarios máis sostibles
		Incrementar o número de telexestións	DFT2 Optimización das xestións na administración electrónica
		Mellorar a toma de decisións en relación á mobilidade ciclista e VMP	DFT3 Actualización da APP C-ITS Vigo con funcións específicas para ciclistas e VMP (Carril Bici 4.0)
13	PLAN DE MOBILIDADE TURÍSTICA	Fomento da mobilidade en distintos modos de transporte público urbano para os visitantes	MT1 Incentivar a creación dun bono de transporte para visitantes
		Incremento do uso dos recursos municipais para os turistas	MT2 Fomento do uso da APP "TURISMO de VIGO"
		Mellora da sinalización en desprazamentos a pé	MT3 Plano Vigo-Vertical: VIGO A PÉ
14	PLAN DE DIFUSIÓN DO PMUS E PROMOCIÓN DE BOAS PRÁCTICAS	Fomentar unha mobilidade responsable e sostible	DP1 Guía de boas prácticas para a mobilidade
		Sensibilización co problema da mobilidade	DP2 Promoción dos modos máis sostibles de transporte
		Mellora do uso da bicicleta desde o punto de vista da seguridade	DP3 Cursos de uso da bicicleta



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 234 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		



PLANS SECTORIAIS PMUS (2020)		OBXECTIVOS	ACTUACIÓNS
15	OFICINA TECNOLÓXICA E OPERATIVA DE MOBILIDADE	Concienciar aos cidadáns e cidadás dos problemas que xera o aparcamento indebido	DP4 Campañas divulgativas contra o aparcamento indebido
		Homoxeneizar o desenvolvemento da trama urbana e optimizar o aproveitamento da vía pública	DP5 Redactar unha Instrución de Deseño da Vía Pública
		Posta en valor das actuacións en materia de mobilidade sostible no Concello de Vigo	DP6 Plan de visualización e recoñecemento das actuacións de mobilidade urbana sostible propostas en Vigo
		Coñecer o estado da mobilidade e realizar un seguimento do plan	OTOM1 Apoio á implementación do PMUS
		Realizar un seguimento dos datos do plan de mobilidade	OTOM2 Plan para o tratamento da información. Base de datos conxunta de mobilidade
		Establecer foros de debate sobre mobilidade sostible	OTOM3 Apoio ao despregamento tecnolóxico
		Garantir o cumprimento dos obxectivos do PMUS	OTOM4 Seguimento das actuacións municipais e supramunicipais en mobilidade
		Promover a participación cidadá na toma de decisións relativas á mobilidade urbana	OTOM5 Plan de Participación Cidadá
		Análise continua da información obtida da rede sensórica implantada ao longo de todo o Concello de Vigo	OTOM6 Seguimento da información en tempo real e apoio a toma de decisións

Fonte: Elaboración propia



4.5.1. PLAN DE TRANSFORMACIÓN URBANA PARA UNHA MOBILIDADE MÁIS SOSTIBLE

A actualización do Plan de Mobilidade Urbana Sostible do Concello de Vigo, como documento de enfoque integral e transversal, debe tratar a mobilidade considerando todos os elementos implicados de forma global, a súas relacións entre si e os condicionantes e oportunidade do seu marco temporal.

Así mesmo, tamén debe considerar outros documentos e actuacións de referencia no termo municipal que foron levados a cabo e cuxas implicacións melloraron a mobilidade sostible e a accesibilidade universal en Vigo.

Neste contexto, este plan sectorial xorde como aglutinador e continuador das principais políticas de actuación que se levaron a cabo ata agora en relación coa mobilidade urbana sostible e que tiveron un efecto positivo sobre Vigo. Estas liñas estratéxicas teñen un sentido enfoque transversal sobre os demais plans sectoriais, podendo pertencer a varios destes, é por isto polo que se recollen neste plan sectorial especial.

Como se comentou xa ao longo de todo este Plan, a EDUSI Vigo-Vertical naceu para mellorar a mobilidade e a accesibilidade universal dende un punto de vista sustentable tanto e conomicamente como ambientalmente. Considérase vital a súa continuación e posta en marcha de actuacións pendentes que pretenden potenciar unha cidade accesible, referente e innovadora.

Por outra banda, Vigo leva varios anos implementando un Plan de Humanizacións das súas rúas co obxectivo de mellorar os espazos urbanos e a calidade de vida dos seus cidadáns e cidadás. As humanizacións priorizan ao viandante por diante do vehículo privado, reducindo carrís e alargando beirarrúas alí onde é viable ou mesmo peonalizando tramos parciais ou completos de rúas. Por isto, a continuación do Plan de Humanizacións debe ser fomentado tamén dende este Plan.

Por último, neste plan sectorial tamén se queren recoller as obras que se teñen previstas relativas a grandes infraestruturas e as melloras das condicións de usos dos espazos públicos da cidade.

Na seguinte táboa móstranse estas actuacións mencionadas dentro do Plan de Transformación Urbana para unha Mobilidade máis Sostible.

Táboa 93: Actuacións do Plan de Transformación Urbana para unha Mobilidade máis Sostible

ACTUACIÓNS	
TUMS1	Ampliación do proxecto Vigo-Vertical a outros ámbitos da cidade
TUMS2	Continuidade do Plan de Humanización das rúas da cidade
TUMS3	Proxectos singulares
TUMS4	Continuidade das melloras das condicións de usos de espazos públicos na cidade

Fonte: *Elaboración propia*

A continuación, recóllese unha serie de medidas englobadas nas anteriores actuacións que foron consensuadas con técnicos do propio Concello de Vigo:

Táboa 94: Medidas concretas do Plan de Transformación Urbana para unha Mobilidade máis Sostible

ACTUACIÓNS		MEDIDAS CONCRETAS
TUMS1	AMPLIACIÓN DO PROXECTO VIGO VERTICAL A OUTROS ÁMBITOS DA CIDADE.	PROXECTO SOTERRAMENTO DO TRÁFICO RODADO DA PORTA DO SOL E HUMANIZACIÓN E TRANSFORMACIÓN PEONIL DA ACTUAL REDE VIARIA
		VIGO VERTICAL, ASCENSOR URZAIZ VIALIA
		VIGO VERTICAL, ESCALERA MECÁNICA RÚA TALUDE COLEXIO MARIANO
		HUMANIZACIÓN GRAN VÍA, ENTRE VENEZUELA E NICARAGUA
		VIGO VERTICAL, CENTRO DE SAÚDE TEIS, Angela Iglesias Rebollar e Avenida de Galicia
		VIGO VERTICAL, ASCENSOR TRAVESÍA ARAGÓN ZONA IGREXA
		VIGO VERTICAL, MELLORA ACCESIBILIDADE ENTRE ROMIL FRENTE A FELICIANO ROLÁN E HISPANIDADE FRENTE A AMOR RUIBAL
		VIGO VERTICAL, CORREDOR MECÁNICO ENTRE TRAVESÍA ARAGÓN TRAMO ALTO
		VIGO VERTICAL, MELLORA ACCESIBILIDADE EN JUAN RAMÓN JIMENEZ, ENTRE JACINTO BENAVENTE E TORRECEDEIRA. AUDITORIO
		VIGO VERTICAL, MELLORA ACCESIBILIDADE EN JUAN RAMÓN JIMENEZ, ENTRE CAMELIAS E HISPANIDADE. CLINICA PINTADO
TUMS2	CONTINUIDADE DO PLAN DE HUMANIZACIÓN DAS RÚAS DA CIDADE	VIGO VERTICAL: VIALIA – CIDADE DA XUSTIZA (MOVILIDAD VERTICALES CULTOR GREGORIO)
		VIGO VERTICAL: ACCESO COLEXIO FRIÁN
		VIGO VERTICAL ENTORNO CONCELLO PORTA DO SOL – PRAZA DO REI – VENEZUELA (PASEO DE GRANADA DESDE SEGUNDA REPÚBLICA HASTA VENEZUELA)
		MELLORA ESTRADA BEADE VALADARES FASE 1. CARRETERA DO PORTO PO-7001
		HUMANIZACIÓN RÚA TABOADA LEAL, ENTRE RONDA DE DON BOSCO E VENEZUELA
		HUMANIZACIÓN GARCÍA BARBÓN, ENTRE ROSALIA E ISAAC PERAL
		IMPLANTACIÓN VÍA VERDE, ENTRE VÍA NORTE E CHAPELA
		HUMANIZACIÓN JULIA MINGUILLÓN Y VISTA ALEGRE
		HUMANIZACIÓN HISPANIDADE, entre Zamora e Colmeiro
		HUMANIZACIÓN RÚA SERAFIN AVENDAÑO, ENTRE ARENAL E ROSALÍA
HUMANIZACIÓN RÚA TRONCOSO		
HUMANIZACIÓN RÚA GREGORIO ESPINO. FASE 4		
HUMANIZACIÓN RÚA COLOMBIA FASE 2		





ACTUACIÓNS	MEDIDAS CONCRETAS
	HUMANIZACIÓN RÚA ROSAL
	HUMANIZACIÓN PURIFICACIÓN SAAVEDRA FASE 2, TRAV FOXOS A ENRIQUE LORENZO
	MELLORA PRAZA DA MIÑOCA
	HUMANIZACIÓN TERCIO DE AFORA
	HUMANIZACIÓN SEVERINO COBAS, (DESDE BOUCIÑA Nº 2 HASTA RAMÓN NIETO)
	HUMANIZACIÓN VALLADOLID
	HUMANIZACIÓN ROMIL
	HUMANIZACIÓN ARAGÓN FASE 6
	HUMANIZACIÓN MARTÍNEZ GARRIDO fase 4
	HUMANIZACIÓN AVDA CASTELAO, MARXE IMPAR, ENTRE ROTONDA BARCO E DARÍA DURÁN
	HUMANIZACIÓN PRAZA SAN MAURO, IGREXA DE MATAMÁ
	HUMANIZACIÓN SAN ROQUE, ENTRE GREGORIO ESPINO E REISEÑOR
	PRAZA ENTRE RÚA ROMIL E AMOR RUIBAL SOBRE NOVO PABELLÓN ROMIL
	HUMANIZACIÓN SALVADOR ALLENDE
	HUMANIZACIÓN DARÍO DURÁN
	HUMANIZACIÓN BARRIO DE CASABLANCA, RÚA MÉXICO
	HUMANIZACIÓN GENARO DE LA FUENTE, ENTRE TOLEDO E RAMÓN NIETO
	HUMANIZACIÓN PINTOR LAXEIRO, ENTRE CAMELIAS E REGUEIRO
	HUMANIZACIÓN GERONA, ENTRE ALFONSO X E ÁLVARO CUNQUEIRO
	HUMANIZACIÓN RÚA PABLO IGLESIAS
	HUMANIZACIÓN MARTÍNEZ GARRIDO fase 5
	HUMANIZACIÓN RÚA SIMANCAS
	HUMANIZACIÓN LÓPEZ DE NEIRA
	HUMANIZACIÓN ANTONIO COMINGES
	HUMANIZACIÓN RÚA PILAR
	MELLORA ACCESIBILIDADE ENTORNO RÚA BUEU E RENOVACIÓN SERVIZOS
	HUMANIZACIÓN RÚA A GARDA
	HUMANIZACIÓN D. CADAVAL
	HUMANIZACIÓN RÚA BURGOS
	HUMANIZACIÓN PADRE SEIXAS
TUMS3	PROXECTOS SINGULARES
	OBRAS REMODELACIÓN DO ENLACE DO P.K.5+000 DA AUTOESTRADA AP-9V
	OBRAS DE URBANIZACIÓN DOS ESPAZOS INTERSTICIALES NA ESTACIÓN INTERMODAL DE VIGO
	OBRAS DE REMODELACION DA CONTORNA DA RUA BAIXADA A ESTACIÓN
	NOVO ACCESO PEONIL AO ENTORNO DE NAVIA
	MELLORA ACCESIBILIDADE GARCÍA BARBÓN - VÍA NORTE.
	HUMANIZACIÓN AVDA. DE MADRID
	MELLORA PASEO DO LAGARES (ENTRE AVDA MADRID E DESEMBOCADURA)
	PASEO MARÍTIMO BOUZAS
	PLAN EFICIENCIA ENERXÉTICA ILUMINACIÓN: Zona 1 Centro de Vigo

ACTUACIÓNS	MEDIDAS CONCRETAS
	PEATONALIZACIÓN PLAZA ELÍPTICA
	CARRIL BICI AVDA EUROPA
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS ESTRADA DA VENDA
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚASESTRADA DA Balsa
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS CÑO DA POMBA
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚASESTRADA JOSÉ RIVAS
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS SUBIDA A RELFAS
	BEIRARRÚAS NA ESTRADA DO FREIXO
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS NO CAMIÑO DA BREA – BEADE
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS NA RÚA COSTA DA GÁNDARA
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS PRAZA DA FEIRA
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS NA RÚA SUBRIDE
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS NA RÚA DO AREIRO
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS NO CAMIÑO DO LARANXO
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS NA RÚA DOS FOXOS
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS NA RÚA PENIS DE ABAIXO
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS NA RÚA ROSAL FLORIDO
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS NA RÚA DAS FONTÁNS
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS NA RÚA DOS CURROS
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS NA RÚA BAGUNDA
	CONSTRUCCIÓN DE BEIRARRÚAS PARADELA
	PROXECTO BEIRARRÚAS EN CESÁREO VÁZQUEZ

Fonte: Elaboración propia con información do Concello de Vigo

4.5.2. PLAN DE ORDENACIÓN DO TRÁFICO E ESTRUTURA VIARIA

Como xa se mencionou no anterior apartado, un PMUS debe ter un enfoque transversal e integrador, considerando a todos os modos de transporte de forma global, as súas relacións entre si e as súas oportunidades.

Neste sentido, convén destacar os requisitos que nos últimos anos e desde marcos europeos, estatais e autonómicos, fixéronse ou se están fixando nas materias de accesibilidade universal, sustentabilidade, eficiencia enerxética, tráfico e circulación. Esas políticas, e no apartado que nos ocupa, indícanos claramente que é necesario acometer xerarquizacións viarias e outras actuacións asociadas, que acouguen o tráfico nas vías urbanas.



Ata gora no se identificaran de modo organizado os itinerarios fundamentais da cidade atendendo a todas as modalidades de desprazamento (a pe, en bicicleta, transporte público vehículo privado, motos, etc.). A rede viaria actual non dispoñía dunha clasificación que facilitara diagnósticos integrais e detección de oportunidades. Ese reenfoque é imprescindible para optimizar a toma de decisións, no que se refire á xestión dos usos, ocupacións e adaptación das plataformas sobre as que debe desenvolverse a mobilidade con todo o seu potencial de sostibilidade.

Este aspecto é fundamental para os obxectivos do PMUS, que debe promover as modalidades de desprazamento máis sostibles, fundamentalmente o camiñar, a bicicleta e o transporte público.

Así pois, dispoñendo dunha xerarquización viaria coherente coa realidade da cidade e cos seus obxectivos estratéxicos e tendo definida a caracterización de usos preferentes de cada vía, poden priorizarse aquelas actuacións de maior impacto transversal conforme aos intereses xerais da maior parte da poboación, de maneira aliñada co cumprimento dos obxectivos do PMUS, optimizando ao máximo os investimentos en cada ámbito, coidando o seu beneficio transversal, o que en definitiva apontoa tanto a sustentabilidade social como económica e ambiental das decisións.

A execución de novas e importantes infraestruturas, modificarán de modo importante os aspectos e efectos dos desprazamentos motorizados, diminuindo a actual presión que exercen sobre outras modalidades máis sostibles; esas novas circunstancias a curto prazo, son unha oportunidade que tamén apontoa o PMUS de Vigo, por exemplo reenfocando a caracterización de moitas vías ou tramos, que ata a data considerábanse de penetración principal e agora defínense claramente como vías distribuidoras; fixando así o PMUS unha oportunidade para acougar o seu tráfico, eliminar barreiras e reducir o impacto do seu trazado.

A proposta de ordenación do tráfico e estrutura viaria está relacionada coas actuacións expostas para os modos de transporte sostible incluídos no PMUS. As actuacións teñen entre outros obxectivos a mellora do fluxo e intensidades de tráfico, tendo sempre presente a súa interacción cos diferentes modos de transporte e priorizando os modos máis sostibles.

A proposta de mellora da rede e estrutura viaria que se desenvolveu para xerar fluxos de tráfico máis eficientes, consta de diferentes accións de medidas:

Táboa 95: Actuacións do Plan de Ordenación do Tráfico e Estrutura Viaria

ACTUACIÓNS	
OTEV1	Xerarquización viaria
OTEV2	Zonas de acougado de tráfico (Zonas 20 e 30. Zonas de prioridade residencial. Vías pacificadas e residenciais. "Supemanzanas")
OTEV3	Mellora da sinalización e adecuación á xerarquización viaria
OTEV4	Cámaras intelixentes de detección de estacionamento irregular
OTEV5	Realización dun inventario cualitativo das rúas de Vigo

Fonte: Elaboración propia

A continuación resúmense as características principais da xerarquización do viario adoptada:

Táboa 96: Características xerais da xerarquización viaria proposta

PROPOSTA DE XERARQUIZACIÓN VIARIA						
Proposta	Viario de orde superior		Rede de transición	Viario de orde inferior		Sendas
Tipoloxía	Autoestrada	Viario arterial	Viario distribuidor	Viario secundario	Viario calmado	Sendas e camiños
Funcionalidade	Vías de introdución ao entorno urbano	Grandes vías de conexión e distribución	Vías principais de canalización do tráfico de paso	Vías de acceso ás zonas de viario calmado	Vías de destino ou "de estancia"	
Velocidades recomendadas	80 – 120 km/h	50 – 90 km/h	50 – 90 km/h	< 50 km/h	< 30 km/h	
Categoría funcional	Tránsito			Vías de estancia		
Plataforma recomendada	Vía única de tráfico rodado	Segregada tráfico – peón		Segregadas ou plataforma única	Plataforma única	
Transporte público	Circulación recomendada			Circulación non recomendada		
Compatibilidade bicicletas	Circulación prohibida	Circulación non recomendada	Circulación recomendada			
Aparcadoiro recomendado	Intermodais		Aparcadoiro en superficie		No	
Acceso vehículo privado	Libre acceso			Recomendado residentes	Libre acceso	

Fonte: Elaboración propia

As zonas de tráfico acougado están orientadas á redución do tráfico levando a cabo unha serie de restricións do número e velocidade dos vehículos que circulan por determinadas vías.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 238 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

A transformación das vías moderando o tráfico comeza ca organización xerárquica da rede de orde inferior, así como as súas conexións coa rede de orde superior e a ordenación a través de medidas concretas de ordenación do tráfico.

As medidas de acougado do tráfico poden ser de dous tipos:

- Medidas de moderación parcial "TrafficCalming", baseadas na limitación das velocidades excesivas en zonas urbanas.
- Medidas de moderación total, que comprenden a redución tanto da velocidade como do número de vehículos.

ACTUACIONES DE MODERACIÓN PARCIAL DO TRÁFICO

Propóñense medidas parciais naquelas zonas onde non sexa posible aplicar medidas de moderación total do tráfico. Nesas vías propónse a limitación das velocidades de tráfico a 30 km/h.

Os dous tipos de medidas de moderación parcial do tráfico, segundo a Dirección Xeral de Tráfico, consisten en incluír elementos nas vías para poder adecuar as velocidades propostas no determinado viario local:

- **Elementos de trazado e en alzado**
 - o Lombos ou resaltes: rúas de sentido único ou dobre e velocidades de hasta 50 km/h
 - o Almofada: instalacións en vías con rutas de autobuses ou tráfico de ciclistas.
 - o Meseta trapezoidal: zonas de aproximación a cruces ou nas proximidades de zonas de gran influencia peonil.
 - o Resalto peonil: interseccións onde sexa necesaria a especial salvagarda dos peóns e peoas.
 - o Bandas de alerta: nas vías locais principalmente.
 - o Portas e barreiras: adecuadas para zonas 30.
 - o Mini-glorieta: nas vías urbanas nas que as velocidades de aproximación, non superen os 30 km/h.

- o Estreitamento: tramo de vía para producir unha alteración ao movemento de progresión normal.
- o Modificación de interseccións.
- o Recuamentos, zigzag: Cambio brusco na alienación horizontal da calzada, de modo que se interrompa a progresión normal da circulación.
- o Ilotes.
- o Pavimentos con texturas.

Táboa 97: Distancias máximas entre dúas medidas de acougado do tráfico

DISTANCIA MÁXIMA ENTRE DÚAS MEDIDAS DE ACOUGADO DO TRÁFICO	
50 km/h	100 metros
30 km/h	75 metros
20 km/h	50 metros

Fonte: Dirección Xeral de Tráfico

MEDIDAS DE MODERACIÓN TOTAL DO TRÁFICO

As medidas de moderación total do tráfico serán as asociadas ás zonas de acougado do tráfico:

- **Zonas 30.** Áreas urbanas cuxo acceso se fai dende as vías distribuidoras ou as vías locais cuxo tráfico é de tránsito ou de paso, onde se garante a accesibilidade ás súas vivendas ou se garante un entorno amable para o desenrolo das actividades terciarias con unha presión do tráfico reducida. A limitación é de 30 km/h, accedese mediante "portas de entrada" sinalizadas e a plataforma encontrase segregada. Requisitos para a denominación de zona 30:
 - o A beirarrúa e a calzada segregada para dar maior seguridade aos viandantes.
 - o Vías cun único carril para cada sentido ou vías dun único carril con calzada segregada.
 - o As vías 30 teñen que ser o suficientemente amplas como para permitir a segregación da vía con un mínimo de 7 metros entre as fachadas.
 - o Instalación de elementos físicos para disuadir das altas velocidades.



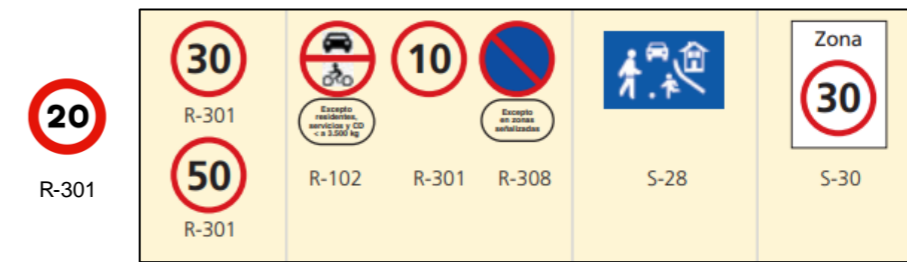
Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 239 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

- As intensidades de tráfico deberían ser inferiores a unha IMD de 5.000 vehículos/día.
- O fluxo peonil non debe ser elevado.
- Sinalización visible das portas de entrada.
- Preferible que o transporte público non circule por estas vías e se desprace ao viario local limitado a 50 km/h, excepto cando a extensión das zonas tratadas aconselle a súa penetración para dar un servizo eficiente.
- Aparcamentos en superficie fundamentalmente destinados a residentes ou combinado con rotación onde a caracterización de usos o aconselle.
- Beirarrúas con un ancho útil libre de afeccións (mobiario e o seu entorno, espazos de separación a aparcamento en liña, etc.) de alo menos 1,80 metros (e en calquera caso proporcional ao fluxo peonil).

- **Zonas 20 ou de prioridade peonil.** Áreas urbanas conformadas por vías, cuxa prioridade é para os viandantes, excluíndose todas aquelas vías con tráfico de tránsito ou de paso. A beirarrúa e a calzada son de plataforma única e a súa velocidade queda limitada a 20 km/hora.
- **Zonas peonís.** Áreas urbanas dedicadas á circulación preferente de transeúntes e usuarios e usuarias de sistemas de transporte non motorizados. O vehículo privado motorizado poderá circular só en determinados casos: acceso a vivendas dos residentes, actividades de carga e descarga limitando o horario, vehículos de servizos ou emerxencias públicas.

Recoméndase este último tipo de zonas cando o fluxo peonil sexa elevado, e a situación da vía non permita ter unha beirarrúa que absorba o tráfico peonil. No entorno dos equipamentos que xeren unha afluencia de viandantes elevada (máis de 500 peóns/día), necesitaranse beirarrúas cuxas características dimensionais sexan proporcionais aos fluxos lineais e presenzas localizadas. Tamén recoméndase a súa implantación cando exista unha importante actividade comercial ou se encontren situadas dentro do itinerario peonil a desenvolver. Establécese a peonalización como a mellor fórmula para a potenciación dos desprazamentos a pé.

Figura 205: Tipo de sinalización de acougado de tráfico



Fonte: "Criterios de mobilidade. As zonas peonís" (RACC)

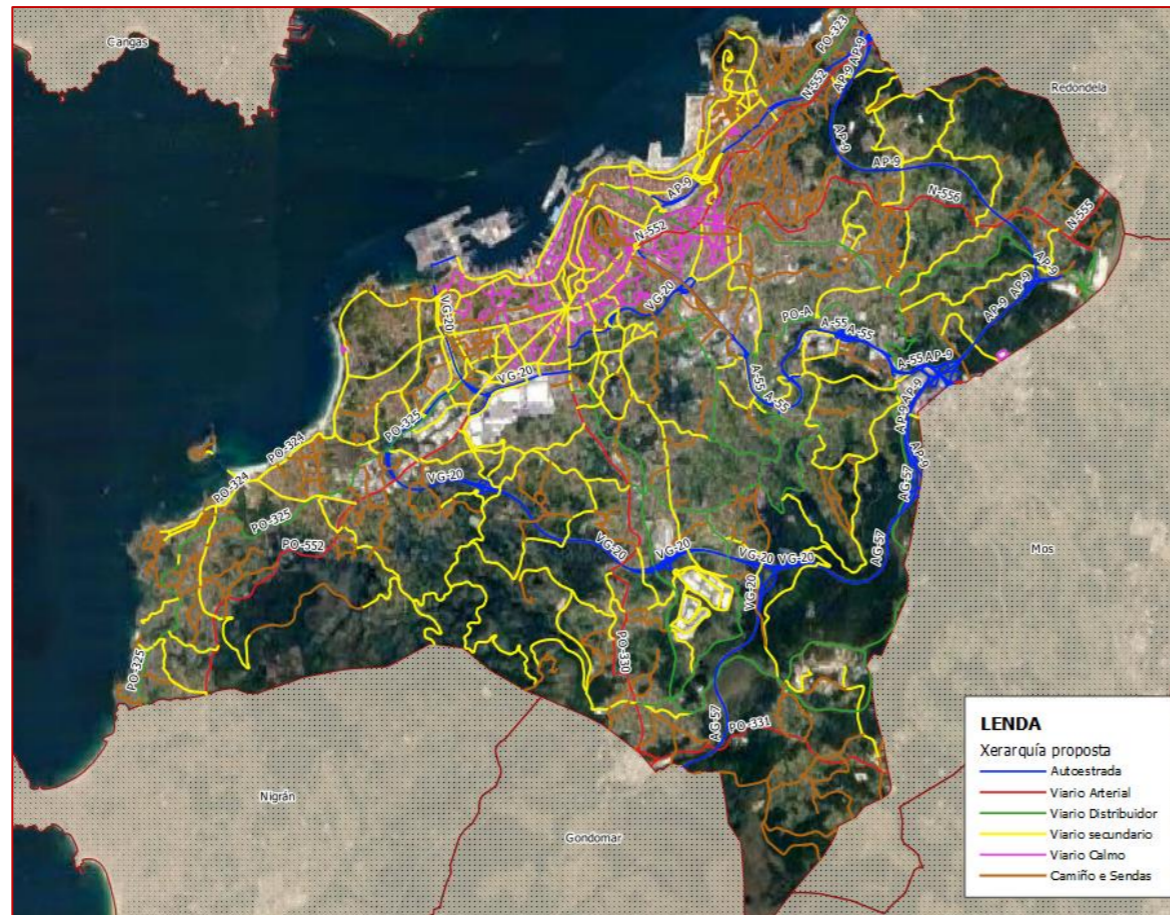
Salvo deseños moi especiais, as medidas de acougado que se introducen en áreas xa construídas non resultan moi caras e, sempre que se apliquen á rede local, non soen xeran unha oposición significativa. A instalación de elementos reductores de velocidade pode ter efectos colaterais como o aumento do ruído (pavimentos rugosos, resaltes, etc.), ou un certo deterioro estético da área pola sinalización, etc. Tamén poden prexudicar o paso de vehículos de emerxencia e pesados.

A continuación, recóllense as fichas de cada unha das actuacións deste plan sectorial:



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 240 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

XERARQUIZACIÓN VIARIA



Obxectivo:

Optimizar o uso da rede viaria e xerar zonas de tráfico acougado. Servir de base para futuras planificacións.

Descrición da medida:

A proposta de xerarquía funcional das vías defínese de acordo cos seguintes criterios:

- ✓ **Autoestrada:** Formado polos eixos de alta capacidade en sen cruces a nivel (autoestradas, autovías e ramais de acceso ao municipio).
- ✓ **Vialio arterial:** Son os outros grandes eixos de acceso ao municipio, en moitos casos cunha gran compoñente de tráfico de paso.
- ✓ **Vialio distribuidor:** Ten como función a articulación e conexión dos diferentes núcleos a partir do vialio arterial
- ✓ **Vialio secundario:** Son as vías que aseguran o acceso rodado ao resto do territorio.
- ✓ **Vialio calmo:** Son as vías que teñen limitada a súa velocidade a un máximo de 30 km/h.
- ✓ **Camiños e sendas:** Formado por vías pavimentadas con escasa sección, ou sen pavimentar, etc.

Para esta proposta, e partindo da análise da estrutura do sistema viario e da información dispoñible, tivéronse en conta os seguintes aspectos das vías:

- **Sección** da vía
- **Velocidade** da vía, capacidade, etc.
- **Sentido**, carrís por sentido, etc.

XERARQUIZACIÓN VIARIA

- **Uso do solo** principal: residencial, comercial, equipamentos, industrial, etc.
- Entorno e **calidade ambiental** e paisaxística.

A clasificación das rúas debe constituír unha ferramenta de xestión do sistema viario para:

- Programar operacións de conservación e mantemento (sistemático e puntual).
- Ordenar a sinalización de a orientación das mesmas (ordenanzas).
- Mellorar a seguridade viaria (ordenación e control do tráfico).
- Programar a intervención sobre as rúas para o cambio de usos (ordenanzas).

Moitas das medidas do PMUS inciden en cambios na distribución de usos dos espazos na vía pública. Cabe acometer como medida específica, a parte dun estudo de inventario para a definición pormenorizada da estrutura viaria municipal, unha revisión da ordenanza da vía pública que permita integrar as cuestións anteriores, así como as recomendacións para as actuacións relativas a:

- O uso público das vías: vehículos motorizados, peonil, ciclistas, VMP e aparcamento (estándares mínimos).
- A localización de paradas e o seu encaixe no sistema viario.
- Actuacións de mellora: cambio de sección (execución de beirarrúas, carril ciclista, etc.), trazado, etc.
- Invasión do dominio público pola vexetación.

Indicadores de seguimento:

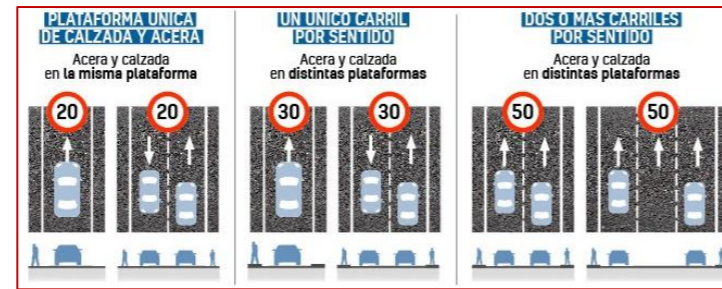
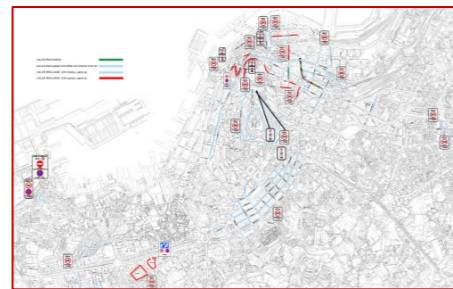
- IMD na rede viaria urbana e interurbana.
- Número de incidencias de tráfico rexistradas nas principais vías.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-1	OTEV1	5	CURTO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 241 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

ZONAS DE ACOUGADO DE TRÁFICO



Obxectivo:

Reducir a velocidade do vehículo privado e fomentar áreas de coexistencia en zonas estratéxicas.

Descrición da medida:

As principais estradas de distribución do Concello de Vigo, como poden ser as estradas PO-325, PO-323, Av. Castrelos, etc., nos seus tramos periurbanos non suxeitos á nova normativa de xeral de circulación, propónse sinalizadas como zona 50, salvo as vías con ancho menor a 2,50 metros por carril en dobre sentido de circulación próximas a vivendas ou zonas escolares, que se clasificarán como zona 30 incluíndo resaltes e pasos peonís elevados, así como todas as entradas de conexión cos núcleos de poboación do concello e o entorno do centro histórico de Vigo, pero é necesario revisar a zona e implantar algunha medida máis de calmado de tráfico para fomentar que as persoas de Vigo recorran a pé os itinerarios ata os equipamentos. Para iso, defínense dous ámbitos de actuación:

- As **vías principais**, que deben soportar a maior carga de tráfico e con unha gran compoñente de circulación de paso, polo que preténdese reducir a velocidade dos vehículos moderadamente. Para iso, propónse:
 - ✓ Instalación de resaltes de goma para disuadir das altas velocidades.
 - ✓ Coxíns berlineses nas zonas menos poboadas permitindo unha maior comodidade ao transporte colectivo.
 - ✓ Garantir o ancho das beirarrúas de alo menos 1,80 m.
 - ✓ A beirarrúa e a calzada segregadas para dar maior seguridade aos viandantes.
- As **vías secundarias**, que teñen que dotar da accesibilidade necesaria aos residentes pero primando a seguridade e a calidade urbana do entorno, mediante unha moderación máis severa da velocidade. Para iso, propónse, ademais das medidas anteriores, as seguintes:
 - ✓ Pasos peonís sobreelevados.
 - ✓ Plataforma compartida e establecemento de prioridade peonil en zonas de especial estreitamento.

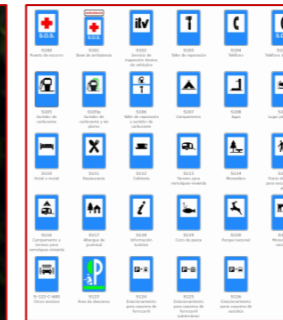
Resumidamente, propónse que as vías distribuidoras principais sexan sinalizadas como zonas de 50 e as vías secundarias como zonas 20 e 30, complementándose co novo Regulamento Xeral de Circulación en materia de medidas reguladoras de tráfico urbano.

Indicadores de seguimento:

- Porcentaxe de vías pacificadas de tráfico.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-1	OTEV2	6	LONGO PRAZO

MELLORA DA SINALIZACIÓN E ADECUACIÓN Á XERARQUIZACIÓN VIARIA



Obxectivo:

Facilitar o uso da rede viaria, contribuíndo á fluidez do tráfico.

Descrición da medida:

A proposta basease nun plan específico para a mellora da sinalización dos **centros de atracción** de viaxes e os seus **itinerarios**, así como a mellora da sinalización xeral para favorecer a **fluidez do tráfico**. Dito plan estará articulado e gardará relación cos plans específicos de sinalización de itinerarios ciclistas e itinerarios peonís.

Mellora da sinalización dos centros de atracción e itinerarios:

Os centros de atracción/xeración de viaxes en Vigo constitúen os principais polos de desprazamento dos diferentes modos de transporte. O desenvolvemento dunha sinalización específica, dirixida tanto aos usuarios e usuarias que van a pé como os ciclistas, ou incluso para os usuarios e usuarias do vehículo privado, pode ser de axudar para a súa orientación. A sinalización debe ter en conta a compatibilidade entre estes modos ou a combinación do transporte público e da mobilidade a pé dentro do municipio. A sinalización debe ser comprensible para todas as persoas e debe satisfacer os requirimentos de calquera tipo de usuario. É recomendable incluír na sinalización tempos aproximados de recorrido a pé e/ou en bicicleta entre o orixe e destino dos centros de atracción para fomentar así os modos de transporte alternativos ao vehículo privado. O plan deberá contemplar a normalización de elementos de sinalización vertical e o establecemento de condicións e estándares de deseño da sinalización, que fagan viable a implantación dos itinerarios. É necesario conformar un sistema de sinalización composto polos dous sistemas de sinais (destinos e rutas), evitando sistemas redundantes que poden inducir a equívocos e que considere, alo menos, os seguintes aspectos: sinais de dirección, paneis informativos, marcas quilométricas, balizas de dirección e soportes de sinais.

Os **aspectos claves** a ter en conta na sinalización de destinos son os seguintes:

- ✓ É necesario diferenciar e establecer os itinerarios para acceder aos puntos de atracción de viaxes.
- ✓ A sinalización debe ser completa e continua para cada un dos puntos de atracción. Á hora de sinalizar un destino hai que manter a sinalización ata alcanzar o mesmo.
- ✓ A información debe estar localizada nun punto, e debe ser lexible estando en marcha (sen obrigar ao usuario ou usuaria a pararse).
- ✓ É importante manter a sinalización en bo estado de mantemento e non "romper" a cadea de información, para que non perda a súa funcionalidade de cara ao usuario.
- ✓ A toponimia deber ser clara e recoñecible por parte do cidadán.
- ✓ A sinalización dos centros de atracción de viaxes pódese integrar con outro tipo de sinalización.
- ✓ Uniformidade: a tipoloxía de paneis, postes, etc., debe ser homoxénea en dimensións, color, etc.

Os criterios para a **localización** da sinalizacións de destinos son:

- ✓ Interseccións e desvíos son os principais puntos onde debe localizarse unha adecuada sinalización, polo que dispoñeranse en cada un deles. Considerando a particularidade de cada un de eles e adaptándose á mesma. Debese asegurar que a sinalización permita visualizar e circular con seguridade para todos os modos de transporte.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 242 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

MELLORA DA SINALIZACIÓN E ADECUACIÓN Á XERARQUIZACIÓN VIARIA

- ✓ Frecuencia: alo menos, recomendase a colocación dalgún elemento de sinalización cada 1.000 metros para que o usuario ou usuaria poida seguir o itinerario, e, en calquera caso, onde sexa preciso para unha adecuada anticipación.
- ✓ É fundamental unha adecuada definición dos destinos. Dependerá, en calquera caso, da importancia de cada un dos centros de atracción e da amplitude da rede.

Destinos	Distancia máxima de referencia
Outros núcleos urbanos	< 10 km (Ponderar s/ análise específico)
Equipamentos xerais, instalacións de ocio, áreas recreativas, centros de ensinanza, sanitarios, etc.	< 5 km (Ponderar s/ análise específico)
Estacións de transporte público	
Edificios administrativos	
Polígonos industriais	
Lugares de interese turístico	
Establecementos relacionados coa hostalaría	
Zonas de aparcamento	

Mellora da sinalización para a fluidez do tráfico:

Promóvese a través deste plan a implantación e mellora de elementos que axuden a identificacións das principais vías de penetración e o viario distribuidor para que poida fluír o tráfico de entrada e de tránsito polo núcleo urbano. Para isto, recoméndanse reforzar as indicacións nas vías máis adecuadas para o tráfico, así como unha indicación das vías menos conxestionadas. Poden ser de tipo variable ou fixo, dependendo das necesidades e do tipo de vías polas que se queiras canalizar o tráfico. Deberanse ter en conta, entre outros, os criterios de implantación recomendados polo Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana (antigo Fomento), e a Dirección Xeral de Tráfico:

- ✓ Criterios de visibilidade fisiolóxica e xeométrica.
- ✓ Criterios de posicionamento lonxitudinal.
- ✓ Criterios baseados na altura, orientación e proteccións.
- ✓ A sinalización variable está integrada principalmente por elementos de sinalización e información que, instalados nas infraestruturas viarias poden das información ao usuario ou usuaria e servir de guía sobre as condicións circunstanciais do tráfico.

A sinalización mediante paneis de información variable é un tipo de sinalización que posibilita a información ao usuario, en tempo real, acerca das circunstancias do tráfico ou outra incidencia relacionada, que poida producirse tendo influencia no estado do fluxo circulatorio no viario. É un tipo de sinalización que pode establecer diversos estados, sendo capaces de emitir diferentes mensaxes. Os paneis situaranse principalmente nas vías de orde superior para indicar aos usuarios e usuarias do vehículo privado as vías máis adecuadas para acceder ao interior do núcleo urbano, xa sexa pola súa propia localización ou pola situación de fluidez do tráfico nese momento.

Indicadores de seguimento:

- Número de sinais e paneis colocados.
- IMD na rede viaria urbana e interurbana.
- Número de incidencias de tráfico rexistradas nas principais vías.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-1	OTEV3	7	CURTO PRAZO

CÁMARAS INTELIXENTES DE DETECCIÓN DE ESTACIONAMENTO IRREGULAR



Obxectivo:

Mellorar a fluidez do tráfico reducindo o estacionamento indebido.

Descrición da medida:

Trátase de dotar ás principais rúas do núcleo urbano nas que se detecte unha maior porcentaxe de estacionamento indebido de vehículos en segunda fila, sobre beirarrúas, pasos peonís, paradas de autobús, etc. dun **sistema de monitorización en tempo real** da circulación e das prazas de aparcamento que permita identificar infraccións deste tipo que prexudican a correcta circulación dos vehículos polo viario. Existen sistemas de monitoreo que se poden implantar con cámaras normais que xa estean instaladas nas zonas a analizar. As imaxes captadas son analizadas por un software específico de procesado de imaxes na nube, cuxos algoritmos son capaces de detectar a ocupación indebida dun determinado espazo e a duración do mesmo.

Indicadores de seguimento:

- IMD na rede viaria urbana e interurbana.
- Número de incidencias de tráfico rexistradas nas principais vías.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-1	OTEV4	8	CURTO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 243 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

REALIZACIÓN DUN INVENTARIO CUALITATIVO DAS RÚAS DE VIGO



Obxectivo:

Coñecer e inventariar o estado actualizado das rúas do Concello de Vigo.

Descrición da medida:

O inventariado e coñecemento do estado cualitativo de todas as rúas do Concello de Vigo, xunto coas súas características, elementos singulares, mobiliario, zonas de aparcamento, etc. permite mellorar a xestión e a toma de decisións das actuacións e a planificación a futuro. Este inventario propónse realizalo cun software de tipo SIG (Sistemas de Información do Territorio) co cal poder xeo-localizar ditas infraestruturas e atribuírlle unhas características, ancho total, beirarrúas, velocidade de circulación, etc. podendo ademais, a realización de xeo-procesos para a obtención de certos parámetros que poidan ser interesantes para o diagnóstico da situación das infraestruturas.

Indicadores de seguimento:

- Calidade percibida das actuacións.
- Adecuación da toma de decisións ao estado da infraestrutura.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-1	OTEV5	9	MEDIO PRAZO

4.5.3. PLAN DE FOMENTO DA MOBILIDADE PEONIL

A mobilidade peonil debe respectarse e promoverse, xa que é a forma de desprazamento máis sostible, confire personalidade á cidade e ao termo municipal, mellora a súa calidade de vida, ábreala á convivencia e potencia todas as esferas de interacción. Neste sentido, o Plan de Fomento da Mobilidade Peonil ten como obxectivo potenciar a mobilidade non motorizada (peonil e ciclista) de maneira que se incremente a cota dos modos non motorizados na repartición modal urbana.

A planificación formulada intégrase plenamente nas políticas de accesibilidade universal, aforro enerxético e acougado de tráfico que imperan no entorno socio-económico e é coherente coa xerarquización viaria exposta en anteriores apartados.

Calquera actuación que poida afectar a un itinerario peonil haberá de deseñarse de modo que se favoreza o tránsito ao longo do mesmo. Neste sentido, unha adecuada regulación das rúas e os espazos peonís redonda na calidade dos espazos urbanos, evitando conflitos con aqueles elementos que limiten a mobilidade peonil.

Para iso, é necesario aumentar o atractivo das rúas e espazos peonís de Vigo mediante a creación dunha rede de itinerarios peonís que permitan o desprazamento seguro e agradable pola cidade, apoiado por un plan de sinalización destes itinerarios, para que sexan facilmente recoñecibles polos viandantes. É igualmente necesario fomentar a accesibilidade peonil mediante a supresión de todas aquelas barreiras que se puidesen detectar.

Seguindo estas necesidades e obxectivos, as actuacións incluídas para o fomento da mobilidade peonil son as seguintes:

Táboa 98: Actuacións do Plan de Fomento da Mobilidade Peonil

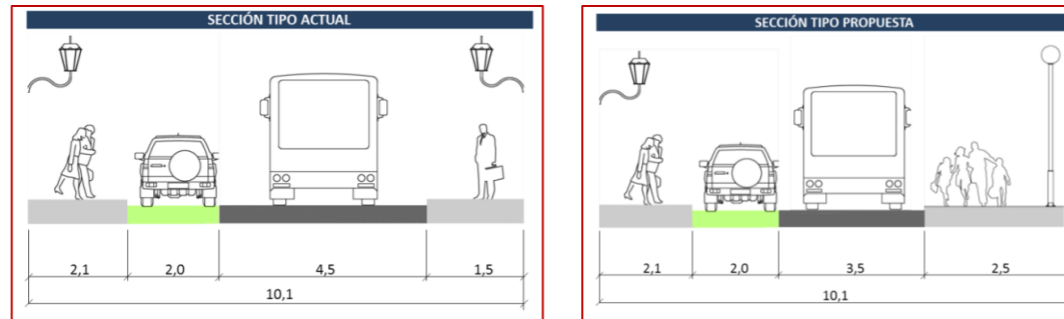
ACTUACIÓNS	
MP1	Rede de itinerarios peonís
MP2	Sinalización de itinerarios peonís
MP3	Plan de accesibilidade municipal: supresión de barreiras
MP4	Regulación das Ordenanzas no referente a rúas, espazos peonís e terrazas
MP5	Fomento e promoción do camiño escolar
MP6	Xestión de accesos a zonas de tráfico restrinxido
MP7	Vigo-Vertical: VIGO A PÉ e actividades de mobilidade a pé
MP8	Priorización semafórica peonil
MP9	Pulsadores "a verde" sen contacto

Fonte: *Elaboración propia*



A continuación, recóllense as fichas de cada unha das actuacións deste plan sectorial:

REDE DE ITINERARIOS PEONÍS



Obxectivo:

Potenciar a mobilidade peonil e definir os itinerarios peonís.

Descrición da medida:

A proposta consiste no estudo de creación dunha rede continua de itinerarios peonís que ofrezca un “cosido” entre os distintos centros de atracción e xeración de viaxes e entre distritos e barrios; todo iso sen menoscabo dos tratamentos de acougado de tráfico ou peonalización de rúas e zonas anexas, conforme á xerarquización variá que vertebra o conxunto. Os itinerarios deben cumprir cos seguintes requisitos:

- ✓ **Funcionalidade:** Conexión cos principais centros de xeración e atracción de viaxes, sen obrigar a rodeos ou esperas innecesarias: estacións e paradas de transporte público, centros de emprego, escolas, comercio, ocio, centros culturais, etc.
- ✓ **Continuidade:** A rede de itinerarios peonís debe ser continua e estar conectada entre si, evitando barreiras e pescozos de botella.
- ✓ **Seguridade:** Deseño adecuado de beirarrúas, disposición de pasos peonís e o resto de sinalización que se requira.
- ✓ **Confortabilidade e accesibilidade:** Itinerarios peonís amplos e ben pavimentados, pouco ruidosos, con pendentes moderadas, con zonas de sombra e protección fronte a chuvia, entre outras características.
- ✓ **Atractivo:** Deben invitar aos peóns e peoas a utilizar estes itinerarios, sendo máis atractivos.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de viandantes.
- Lonxitude dos itinerarios peonís.
- Calidade dos espazos peonís percibida.

Plan sectorial: PS-2	Actuación: MP1	Orde da actuación: 10	Horizonte temporal CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO
--------------------------------	--------------------------	---------------------------------	---

SINALIZACIÓN DE ITINERARIOS PEONÍS



Obxectivo:

Fomentar e facilitar o uso dos itinerarios propostos.

Descrición da medida:

A través desta medida preténdese dar informacións os viandantes para que opten polos camiños de maior seguridade e confort a hora de levar a cabo os seus desprazamentos. Desta forma afastarase á circulación peonil das situacións de perigo que causan os desprazamentos polas beiravías en estradas con IMDs elevadas. Ademais con esta medida, incluíndo o destino e o custo temporal para sinalizar a zona, mellorará notablemente o desprazamento turista, permitindo que estes se movan polo Concello de Vigo máis comodamente sen ter que coñecer o territorio. Este plan debe contemplar o establecemento de dous tipos de sinalización peonil:

- ✓ Sinalización cara os principais centros de atracción/xeración de viaxes.
- ✓ Sinalización de itinerarios turísticos peonís.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de viandantes.
- Número de sinais implantadas.
- Calidade dos espazos peonís percibida.

Plan sectorial: PS-2	Actuación: MP2	Orde da actuación: 11	Horizonte temporal CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO
--------------------------------	--------------------------	---------------------------------	---



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 245 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

PLAN DE ACCESIBILIDADE MUNICIPAL: SUPRESIÓN DE BARREIRAS



Obxectivo:

Garantir a accesibilidade a todas as persoas.

Descrición da medida:

Nesta proposta considéranse polo menos tres fases distintas de desenvolvemento e implantación. Estas fases, xunto coas actividades e contido de cada unha delas, son as seguintes:

FASE I: Identificación e revisión de barreiras

Durante a Fase I identificaríanse as barreiras existentes en Vigo, prestando especial atención a aspectos como:

- ✓ Os espazos de uso público, como son rúas, prazas, parques, etc.
- ✓ Os edificios públicos, tales como equipamentos culturais, administrativos, sanitarios, docentes, etc.
- ✓ Os elementos do sistema de transportes, desde as paradas de autobús e as estacións ata o material móbil.
- ✓ Os sistemas de comunicación públicos e a participación cidadá.

FASE II: Eliminación de barreiras

Durante a Fase II procederase á supresión das barreiras detectadas. Para iso, deberase asignar un orzamento acorde coas necesidades detectadas e deberase propor un plan de actuación de eliminación de barreiras.

FASE III: Avaliación e seguimento

A última fase do plan consiste na súa avaliación e seguimento.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de viandantes.
- Número de itinerarios accesibles.
- Calidade dos espazos peonís percibida.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-2	MP3	12	MEDIO E LONGO PRAZO

REGULACIÓN DAS ORDENANZAS NO REFERENTE A RÚAS, ESPAZOS PEONÍS E TERRAZAS



Obxectivo:

Mellorar o uso do espazo peonil para garantir aos cidadáns e cidadás espazos públicos de calidade.

Descrición da medida:

Para mellorar a mobilidade peonil propónse a revisión ou creación dunha regulación de rúas, espazos peonís e terrazas mediante ordenanza centrándose nos seguintes aspectos:

- ✓ Regulación para a implantación e deseño de rúas peonís.
- ✓ Mellora na calidade das rúas e espazos peonís.
- ✓ Incremento dos espazos urbanos de esparcemento.
- ✓ Regulación da ocupación de beirarrúas e outros espazos públicos por terrazas.
- ✓ Incremento da vixilancia e control dos estacionamentos indebidos en rúas e espazos peonís.
- ✓ Revisión da regulación dos horarios de carga e descarga.
- ✓ Revisión da instalación de terrazas e zonas públicas (beirarrúas, prazas, etc.).

Indicadores de seguimento:

- Calidade dos espazos peonís percibida.
- Número de incidencias de tráfico rexistradas Nos espazos peonís.
- Número de zonas de esparcemento.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-2	MP4	13	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



FOMENTO E PROMOCIÓN DO CAMIÑO ESCOLAR



Obxectivo:

Fomentar o acceso andando aos centros educativos.

Descrición da medida:

Propónse impulsar o camiño escolar seguro con medidas integrais que contribúan a concienciar sobre a necesidade de fomentar os camiños escolares seguros como modo natural e principal de acceso aos centros escolares. Propóñense as seguintes actuacións:

- ✓ Establecer un equipo de concienciación.
- ✓ Realizar unha análise do traslado dos nenos e nenas ao colexio.
- ✓ Detención de novas tecnoloxías de axuda e coordinación cos Centros Escolares, para fomentar o acceso ao colexio andando.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de viandantes.
- Lonxitude dos itinerarios peonís.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-2	MP5	14	CURTO E MEDIO PRAZO

XESTIÓN DE ACCESOS A ZONAS DE TRÁFICO RESTRINXIDO



Obxectivo:

Limitar o acceso de vehículos privados a zonas sensibles.

Descrición da medida:

Nas zonas que se establezan de acceso restrinxido deberase controlar o acceso de vehículos privados a zonas peonís a través dalgunha das seguintes actuacións:

- ✓ Adecuada sinalización das rúas peonís, a través de paneis informativos onde se sinala a tipoloxía da vía, o tipo de vehículos autorizados a circular por ela e os horarios e condicións que deban cumprirse.
- ✓ Control e xestión do acceso mediante cámaras lectoras de matrículas, para detectar si o vehículo ten permitido o acceso á correspondente rúa, e en caso contrario, proceder á denuncia.
- ✓ Sistema de control de accesos xestionado dende o centro de control.
- ✓ Deseño e disposición de mobiliario urbano de forma que se evite o estacionamento indebido e a vez se eviten problemas de mantemento de dito mobiliario.
- ✓ Análise dos sentidos de circulación de maneira que se evite o tráfico de paso nas área de prioridade peonil.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de viandantes.
- Número de incidencias de tráfico rexistradas nos espazos peonís.
- Calidade dos espazos peonís percibida.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-2	MP6	15	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 247 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

VIGO-VERTICAL: VIGO A PÉ E ACTIVIDADES DE MOBILIDADE A PÉ



Obxectivo:

Fomentar os desprazamento a pé.

Descrición da medida:

Nesta actuación propónse que o Concello de Vigo cree un plan que se podería chamar Vigo Vertical: VIGO A PE no que se recollan unha serie de compromisos e actividades relacionadas coa mobilidades a pé e coa camiñabilidade da cidades. O seu principal obxectivo sería que os peóns e peoas sexan os máximos protagonistas da mobilidade urbana e do espazo público.

Crearíase así un compromiso coa mellora do espazo público como lugar para camiñar, estar e socializar, abordando proxectos para fomentar a camiñabilidade e, en relación con esta, a mobilidade sostible, a accesibilidade universal, a seguridade viaria, a calidade do medio ambiente urbano e a autonomía infantil.

Ademais disto, tamén se propoñen unha serie de actividades de fomento da mobilidade peonil:

- ✓ Taller de iniciación a la marcha nórdica.
- ✓ Peche ao tráfico rodado en determinadas vías (como a Av. Castelao) un certo número de días ao mes (por exemplo 2 sábados ao mes) durante un intervalo de tempo para o seu desfrute peonil.
- ✓ Realización dun itinerario cultural específico para persoas con capacidades sensoriais e motrices especiais.
- ✓ "Gincana da Mobilidade" pola cidade empregando soamente os desprazamentos a pé.
- ✓ Realizar talleres de xogos tradicionais e actividades de exhibición aproveitando rúas céntricas e amplas.
- ✓ Fomento do programa de educación medioambiental "Camiño a Camiño" de rutas interpretativas medioambientais a través dos sendeiros locais de Vigo.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de viandantes.
- Número de actividades levadas a cabo para fomentar a mobilidade peonil.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-2	MP7	16	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO

PRIORIZACIÓN SEMAFÓRICA PEONIL



Obxectivo:

Dar preferencia aos itinerarios peonís.

Descrición da medida:

Desenvolver un sistema que permita a posibilidade de adiantar o inicio de "verde peón" si se detectan aglomeracións de persoas na zona de espera para cruzar. Tamén sería interesante a posibilidade de estender a duración de verde da fase peonil si se detecta que aínda hai moita xente cruzando polo paso. Existen dous modos de actuación:

- ✓ Activación de fase especial ante aglomeracións puntuais. Aféctase a todo o cruce para dar "verde peón" e despexar a intersección.
- ✓ Micro-regulación. Só se actúa sobre os semáforos do paso peonil sen afectar ao resto de movementos nin a coordinación do resto de accesos.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de viandantes.
- Calidade dos espazos peonís percibida.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-2	MP8	17	CURTO E MEDIO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 248 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

PULSADORES "A VERDE" SEN CONTACTO



Obxectivo:

Minimizar o risco de contaxio de coronavirus.

Descrición da medida:

Esta actuación trata sobre a substitución da meirande parte dos pulsadores para "verde peón" existentes na rede semaforica de Vigo por dispositivos sen contacto que cumpran de maneira fiable a súa función. Deste forma, evítase o contacto cun elemento de uso xeral pola poboación, diminuíndo así o risco de contaxio de virus e bacterias. Tamén sería unha facilidade engadida para persoas con capacidades sensoriais e físicas especiais.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de viandantes.
- Calidade dos espazos peonís percibida.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-2	MP9	18	CURTO PRAZO

4.5.4. PLAN DE FOMENTO DA MOBILIDADE CICLISTA

A bicicleta é o medio de transporte máis sostible, despois dos desprazamentos a pé, polo que se debe fomentar o seu uso, creando a infraestrutura precisa, mellorando a súa seguridade e formando aos usuarios e usuarias e condutores e condutoras de outros vehículos no uso compartido do viario. As distancias e orografía nalgúns zonas fan de Vigo un lugar complexo para o uso da bicicleta, pero presentas grandes potencialidades e oportunidades.

Recentemente a infraestrutura para a circulación de bicicletas está sendo mellorada e ampliada por parte do Concello de Vigo, polo que este modo de transporte vai ser unha aposta de presente e futuro por parte do consistorio municipal. A maioría das infraestruturas existentes ata o de agora en Vigo están enfocadas ao ocio, polo que non presentan unha oferta realista que sirva para os desprazamentos cotiáns.

A implantación deste medio debe ser gradual e ordenada, polo que se debe desenvolver unha rede de itinerarios ciclistas a curto prazo, que servirán para mellorar a convivencia equilibrada e segura da bicicleta co tráfico do municipio. Os itinerarios garantirán a seguridade do ciclistas no tránsito entre zonas de tráfico calmo e conectarán o maior número de barrios posibles e zonas de interese.

O desenvolvemento da mobilidade ciclista debe ir da man do incremento de aparcamentos para este modo de transporte, facilitando o estacionamento nocturno en barrios sen dispoñibilidade de garaxe ou trasteiro.

Sería todo un reto avaliar a implantación dun sistema de servizo de aluguer de bicicletas públicas no Concello de Vigo. Este servizo conta cun gran número de casos de éxito (A Coruña, Sevilla, Madrid, Valencia, Zaragoza, etc.), xa que é un servizo eficiente, sostible e moi valorado polos cidadáns e cidadás.

Desenrolarase unha rede de aparcadoiros de bicicletas, ligados as zonas de equipamentos do municipio, de forma que pouco a pouco a poboación se concencie dos beneficios do uso da bicicleta. Todo estes aspectos fomentarán os desprazamentos non motorizados e a intermodalidade (bicicleta, camiñar, transporte público), xerando uns hábitos e percepción que gradualmente vaian articulando un dos eixos fundamentais da mobilidade sostible.

En base a estas premisas, propóñense as seguintes medidas para o fomento da mobilidade ciclista:



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 249 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Táboa 99: Actuacións do Plan de Fomento da Mobilidade Ciclista

ACTUACIÓNS	
MC1	Rede de itinerarios ciclistas urbanos
MC2	Sinalización de itinerarios ciclistas
MC3	Aumentar a rede de aparcamentos de bicicletas
MC4	Creación dun sistema de aluguer de bicicletas públicas
MC5	Fomento da intermodalidade bici-transporte público á universidade
MC6	Adecuación da Ordenanza Municipal de Circulación ao uso da bicicleta e VMP's

Fonte: *Elaboración propia*

A continuación, recóllense as fichas de cada unha das actuacións deste plan sectorial:

REDE DE ITINERARIOS CICLISTAS URBANOS



Rede ciclable urbana ou estrutural

Obxectivo:

Aumento da rede existente, potenciando o uso da bicicleta.

Descrición da medida:

Ademais dos carrís bici existentes, hai unha serie de tramos en construción e outros cuxa execución está pendente. Os tramos novos propostos no borrador do Plan Director da Bicicleta e VMP's de Vigo están compostos principalmente polo carril bici Teis-Samil, unha rede de itinerarios ciclables urbanos e o carril pola Vía Verde Teis-Chapela. O trazado desta rede de itinerarios ciclables considérase de tipo **urbano ou estrutural**, e mostra una rede completamente cerrada (cumprindo cos parámetros de continuidade) cun total de 35,60 km para cubrir a totalidade do núcleo urbano de Vigo. A esta rede hai que sumarlle os 7,21 km del carril xa executado no trazado de Teis-Samil, resultando un total de 42,81 km.

Por outra parte, neste documento tamén se considera una **rede secundaria o dedicada ao ocio y ao deporte**, cunha lonxitude de 37,02 km, aportando as conexións extra necesarias para enlazar certos puntos de interese e fomentar o cicloturismo, chegando a un total de 72,02 km de infraestrutura ciclista prevista para todo o ámbito municipal.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Lonxitude dos tramos ciclistas existentes.
- Porcentaxe de vías pacificadas de tráfico.
- Calidade dos espazos ciclistas percibida.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-3	MC1	19	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 250 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

SINALIZACIÓN DE ITINERARIOS CICLISTAS



Obxectivo:

Fomentar e facilitar o uso dos itinerarios propostos.

Descrición da medida:

A sinalización dos traxectos ciclistas debe ser comprensible para todas as persoas e debe satisfacer os requirimentos de calquera usuario. Tamén se debe distinguir entre a demanda de **información de destino** (usuario ou usuaria cotián) e a demanda de **información de rutas de tipo recreativo**. Polo tanto, é preciso conformar un sistema de sinalización composto por dous sistemas de sinais (destinos e rutas), evitando sistemas redundantes que poidan dar lugar a confusión, que considere os seguintes aspectos: sinais de dirección, paneis informativos, fitos quilométricos, balizas de dirección e soportes de sinais. Neste sentido, o Plan Directo da Bicicleta e VMP's de Vigo establece uns criterios de deseño de vías ciclistas que inclúen a sinalización, tanto horizontal como vertical.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Lonxitude dos tramos ciclistas existentes.
- Calidade dos espazos ciclistas percibida.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-3	MC2	20	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO

AUMENTAR A REDE DE APARCAMENTOS DE BICICLETAS



Obxectivo:

Favorecer o uso da bicicleta e facilitar o porta a porta.

Descrición da medida:

Esta proposta busca mellorar e aumentar os sistemas de aparcamento de bicicletas nos principais equipamentos, instalacións e centros de atracción/xeración de viaxes. Para iso, propóñense o estudo e análise de novas localizacións cun mínimo de 3 unidades por localización. Nestes novas localizacións de aparcabicis, débense ter en conta todos os centros de interese do concello, entre os que destacan as instalacións deportivas, os centros de ensino e os locais administrativos, as principais paradas de bus do municipio, os parques e zonas verdes e as estacións de bus e tren de Vigo xunto coa futura estación intermodal. Os requisitos fundamentais que se deben ter en conta a hora de situar os aparcabicis son os recollidos no "Manual de Aparcamentos de Bicicletas", publicado polo IDAE.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de aparcabicis instalados.
- Calidade dos espazos ciclistas percibida.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-3	MC3	21	MEDIO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 251 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

CREACIÓN DUN SISTEMA DE ALUGUER DE BICICLETAS PÚBLICAS



Obxectivo:

Implantación dun servizo público de aluguer de bicicletas.

Descrición da medida:

Esta actuación busca a implantación dun servizo de préstamo de bicicletas públicas que sirva para fomentar este modo de transporte, reforzando o papel do uso da bicicleta nos desprazamentos urbanos e mellorando a súa integración na sociedade. Esta medida está orientada a fomentar o uso da bicicleta non só como instrumento lúdico, senón de forma extensiva como vehículo que facilite os desprazamentos diarios por motivos laborais, educación, administrativos, etc. e polo tanto, participando de forma real e estrutural como un modo de transporte sostible na mobilidade de Vigo.

Segundo o borrador do Plan Director da Bicicleta e VMP's aconséllase o establecemento de 37 estacións de aluguer de bicicletas con 7 unidades por estación. Así mesmo, neste servizo débese contemplar o mantemento, xestión do servizo e desenvolvemento de APP móbil para a total operatividade do servizo.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de bases de aluguer de bicicleta pública instaladas.
- Calidade dos espazos ciclistas percibida.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-3	MC4	22	MEDIO E LONGO PRAZO

FOMENTO DA INTERMODALIDADE BICI-TRANSPORTE PÚBLICO Á UNIVERSIDADE



Obxectivo:

Mellora da intermodalidade bici/ transporte público.

Descrición da medida:

A presente medida persegue mellorar e favorecer a intermodalidade entre a bicicleta e o transporte público urbano, e consistiría en:

- ✓ Dotación de aparcabici nos puntos de transbordo das liñas á universidade, facilitando os desprazamentos dende o domicilio e o cambio modal neses puntos.
- ✓ Proba piloto de instalación de porta-bicicletas nas dotacións de autobús urbano das liñas universitarias (porta-bicicletas exteriores, en maleteiro o que se permita subir ao interior do vehículo).

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de bicicletas subidas nos porta-bicicletas.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-3	MC5	23	CURTO E MEDIO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 252 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

ADECUACIÓN DA ORDENANZA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓN AO USO DA BICICLETA E VMP'S



Obxectivo:

Facilitar o uso das bicicletas e vehículos de mobilidade persoal (VMP's).

Descrición da medida:

Propónse a actualización da Ordenanza Municipal de Circulación coafinalidade de implantar normas específicas sobre a circulación de bicicletas e outros VMP's. Desta forma, os aspectos a incluír na ordenanza serían os seguintes:

- ✓ Elaboración por parte do Concello dun inventario dos itinerarios ciclistas, xerarquizados en base ás categorías regulamentarias existentes.
- ✓ Elaboración dun rexistro de bicicletas e VMP's que facilite a localización da bicicleta en caso de extraviño ou roubo.
- ✓ Regulamentación específica de velocidade para a circulación de bicicletas e VMP's, en base a xerarquización das vías.
- ✓ Regulamentación da circulación por espazos públicos, establecemento de dereitos e obrigas dos usuarios e usuarias.
- ✓ Revisión e actualización das infraccións dos usuarios e usuarias.
- ✓ Incluír medidas que aumenten a seguridade da bicicleta e dos VMP's mediante zonas avanzadas de espera en semáforos, sobre-ancho libre entre pasos peonís pintados, etc.
- ✓ Regulación dos aparcamentos para bicicletas na vía pública.
- ✓ Traballar na liña de abordar políticas fiscais para fomentar aparacabiscis en locais e baixos libres de edificios.
- ✓ Habilitar liñas de autobús nas que se permita o acceso de bicicletas e VMP's.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Actualización da Ordenanza de Circulación (sí/non).
- Campañas e accións informativas.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-3	MC6	24	CURTO PRAZO

4.5.5. PLAN DE FOMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO

Para reducir a dependencia do vehículo privado, é preciso mellorar o transporte público urbano e interurbano, conectando eficazmente todas as zonas, cun servizo de calidade e un coste asumible por todos.

A través deste documento, o Concello de Vigo busca a consecución duns obxectivos de prestación dun servizo de calidade mediante un sistema de transporte que:

- Garanta o servizo a todas as persoas de modo que se consolide como alternativa eficiente.
- Sexa o resultado da combinación de múltiples infraestruturas e servizos como corresponde ao complexo conxunto de demandas a atender.
- Sexa multimodal e integrado, para satisfacer a demanda de transporte.
- Prime as vantaxes comparativas duns medios respecto a outros (eficiencia).

O logro destes obxectivos avaliarase en termos de calidade percibida e esperada polo usuario ou usuaria do transporte público urbano, meda en grao de satisfacción do cliente, empregándose posteriormente esta información para mellorar os factores que incidan nunha maior satisfacción dos usuarios e usuarias.

Para elo preséntanse no seguinte plan sectorial de acción as seguintes propostas.

Táboa 100: Actuacións do Plan de Fomento do Transporte Público

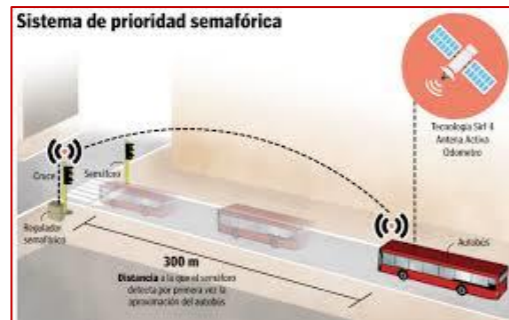
ACTUACIÓNS	
TP1	Ampliación da oferta de carrís reservados para autobús
TP2	Mellora da xestión e funcionalidades da tarxeta PASSVIGO
TP3	Optimización da rede de paradas do autobús urbano
TP4	Mellora da información en paradas do transporte público urbano
TP5	Renovación da flota con sistemas de propulsión menos contaminantes e máis sostibles
TP6	Promoción da intermodalidade do transporte público
TP7	Plan Aparca e Conecta
TP8	Racionalización do acceso a colexios do vehículo privado e o transporte colectivo (PMS Centros Escolares)
TP9	Mellora da eficiencia do servizo de taxi

Fonte: Elaboración propia

A continuación, recóllense as fichas de cada unha das actuacións deste plan sectorial:



AMPLIACIÓN DA OFERTA DE CARRÍS RESERVADOS PARA AUTOBÚS



Obxectivo:

Mellorar a explotación do sistema de autobús a través da mellora da velocidade comercial.

Descrición da medida:

Propónse ampliar os carrís reservados para autobuses urbanos naquelas rúas da cidade que permitan mellorar a circulación dos mesmos.

O parámetros a empregar para valorar a necesidade de implantar unha Vía Prioritaria Vixiada (VPV) deben ser: elevado fluxo de vehículos, elevado número de circulacións do autobús urbano e vías nas que se detecte un gran número de infraccións de estacionamento que impidan a normal circulación.

O viario caracterizado como distribuidor é o que cumpre, de forma xeral, cos criterios previamente expostos. Pese a elo, non se considera que se deba actuar sobre todas as vías distribuidoras, senón que unicamente naquelas nas que se crea que se a instalación da VPV poida supor unha notable melloría para os usuarios e usuarias do transporte público, como son a Avenida Gran Vía, a Avenida das Camelias, a Rúa Pi y Margall.

AS prestacións coas que en xeral debe contar unha VPV son:

- ✓ Instalacións de reguladores de prioridade bus nos cruces semafóricos.
- ✓ Cámaras de vídeo-vixilancia para evitar o estacionamento indebido con tramitación de sanción automatizada.
- ✓ Sinalización horizontal e vertical necesaria para advertir a posibles infractores.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Velocidade comercial media.
- Media de frecuencia de paso de liñas.
- Número de incidencias de tráfico rexistradas por estacionamento indebido.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-4	TP1	25	MEDIO E LONGO PRAZO

MELLORA DA XESTIÓN E FUNCIONALIDADES DA TARXETA PASSVIGO



Obxectivo:

Mellorar a explotación do TP urbano e a percepción do usuario.

Descrición da medida:

Deberá realizarse unha valoración por parte dos axentes implicados: Concello de Vigo, VITRASA e entidades bancarias, das diferentes opcións de mellora da xestión e funcionalidades do sistema e da tarxeta PASSVIGO, tanto no pago como nas prestacións para o mellor coñecemento dos desprazamentos dos usuarios e usuarias e facilidade de uso do servizo.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Mellora da oferta tarifaria por parte dos usuarios e usuarias.
- Calidade percibida polos usuarios e usuarias do transporte público.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-4	TP2	26	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 254 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

OPTIMIZACIÓN DA REDE DE PARADAS DO AUTOBÚS URBANO



Obxectivo:

Establecer criterios para a adecuada localización de paradas, mellorando a localización e a accesibilidade do usuario.

Descrición da medida:

A medida supón a creación duns criterios de accesibilidade universal das paradas de transporte público, xunto coa eliminación das barreiras que poidan existir nos itinerarios de acceso ás paradas de autobús de forma que se garanta a accesibilidade universal aos autobuses (alo menos con respecto ás infraestruturas, xa que no material móbil a responsabilidade é das concesionarias do transporte público).

Para iso, todas as paradas accesibles deberán ter plataformas adaptadas e deberase atender aos itinerarios peonís de acceso eliminando os elementos que poidan constituír obstáculos para a conexión cos itinerarios peonís principais.

Tamén, poderíase instalar plataformas móbiles, como se pode ver nunha das imaxes superiores, para adecuar as paradas de bus e que sexan accesibles para todas as persoas.

Teríase que elaborar un inventario de paradas que detecte todos os problemas de accesibilidade peonil e para persoas con capacidades físicas especiais que, xunto cos datos de demanda por parada sirva para establecer un programa de actuación por fases e o alcance do presuposto, o cal se anticipa aquí de forma aproximada e teórica.

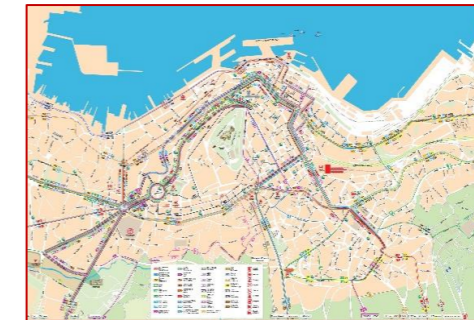
Ademais, a parte do análise que se fixo neste documento, sería recomendable realizar un estudio en profundidade da situación actual das paradas de autobús urbano para comprobar a súa adecuación a demanda existente e analizar duplicidades ou exceso de paradas nalgúns áreas e escaseza noutras, podendo optimizar así a súa situación.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de paradas accesibles.
- Calidade percibida polos usuarios e usuarias do transporte público.
- Emprego do abono mensual en detrimento doutras tarifas.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-4	TP3	27	MEDIO PRAZO

MELLORA DA INFORMACIÓN EN PARADAS DO TRANSPORTE PÚBLICO URBANO



Obxectivo:

Mellorar a información ao usuario ou usuaria para facilitar o uso da rede de autobuses.

Descrición da medida:

Ter acceso á información sobre o conxunto de liñas que pasan por unha parada é fundamental para coñecer a oferta e saber si o transporte público pode satisfacer as necesidades de mobilidade do usuario. O ideal sería ter a información en tempo real. Non obstante, isto non é posible por cuestións técnicas (escasa implantación do SAE nas concesións de liñas interurbanas) nin por cuestións económicas (a inversión que supoñen non xustifica a súa instalación). Ademais, a comodidade, mantemento ou existencia de marquesiñas adecuadas considerase imprescindible para non disuadir aos usuarios e usuarias. Por iso, proponse:

- ✓ Aumentar o número de paradas con paneis informativos, actualizando e homoxeneizando as xa existentes.
- ✓ Aumentar o número de marquesiñas, resolvendo a falta de mantemento nalgúns das xa existentes.
- ✓ Sinalar correctamente aquelas paradas que, por razóns de presuposto, non poidan contar con marquesiña.

Esta proposta podería ser executada en tres fases:

FASE 1: Revisión do sistema actual para mellorar as paradas con información e/ou marquesiña ma actualidade.

FASE 2: Implantación de paneis informativos e/ou marquesiñas noutras paradas.

FASE 3: Mantemento e mellora continua.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de paradas con paneis de información en tempo real.
- Calidade percibida polos usuarios e usuarias do transporte público.
- Grao de satisfacción dos usuarios e usuarias co sistema de información das paradas.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-4	TP4	28	MEDIO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 255 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

RENOVACIÓN DA FLOTA CON SISTEMAS DE PROPULSIÓN MENOS CONTAMINANTES E MAÍS SOSTIBLES



Obxectivo:

Transporte público eficiente e sostible.

Descrición da medida:

Dado o crecente desenvolvemento das tecnoloxías de propulsión híbridas e eléctricas e que moitas cidades xa teñen entre as súas flotas de transporte público vehículos de baixas emisións ou de 0 emisións, trataríase de apostar por unha renovación parcial, total ou novas incorporacións de vehículos con tecnoloxías eléctricas asociadas que reduzan as emisións contaminantes en servizo. Desta forma, a rede de transporte urbano sería máis eficiente e diminuíriase a contaminación atmosférica e acústica asociada a este transporte sen perder calidade no servizo. Conseguir unha rede de transporte público colectivo 100% eléctrica debe ser un obxectivo a conseguir a longo prazo, non obstante, as facilidades que presentan os sistemas de hibridación fan destas categoría a máis factible para un futuro máis próximo.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número vehículos con sistemas de propulsión híbridos.
- Número de vehículos eléctricos.
- Calidade percibida polos usuarios e usuarias do transporte público.
- Emisións contaminantes atmosféricos asociados ao transporte público.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-4	TP5	29	MEDIO E LONGO PRAZO

PROMOCIÓN DA INTERMODALIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO



Obxectivo:

Favorecer o uso conxunto do transporte público urbano .

Descrición da medida:

Facilitar o acceso ao transporte público é fundamental para mellorar a calidade de vida dos habitantes de Vigo. Ademais da futura **estación intermodal de Vigo** que facilitará e favorecerá moito o intercambio modal no Concello, con esta medida propónse promover o uso do transporte público interurbano e urbano mediante a selección de **paradas principais**, definindo estas como aquelas nas que se fomenta o transbordo ao reunir unha serie de requisitos:

- ✓ Coexistencia de varias liñas interurbanas con liñas urbanas.
- ✓ Existencia de marquesiña, correcta accesibilidade universal e sinalización adecuada.
- ✓ Boa situación respecto as servizos sanitarios, administrativos, educativos, traballo ou ocio.

O obxectivo é conseguir unha **mellor conexión entre os distintos sistemas do mesmo modo de transporte**, promovendo o uso do transporte público, de forma que o transbordo se poida realizar con mellores condicións de accesibilidade, rapidez e comodidade que os que actualmente se producen, e que ca nova estación intermodal darán un paso máis aló na mellora dos intercambios modais.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Demanda de viaxes nas liñas interurbanas.
- IMD nas principais vías da cidade.
- Número de vehículos eléctricos.
- Calidade percibida polos usuarios e usuarias do transporte público.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-4	TP6	30	LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 256 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

PLAN APARCA E CONECTA



Obxectivo:

Desenvolver un programa de mellora da mobilidade urbana mediante aparcamentos de integración modal.

Descrición da medida:

O desenvolvemento do **Plan Aparca e Conecta** é unha actuación encamiñada á diminución do número de vehículos que acceden á cidade, o que repercute nun descenso no grao de saturación das vías urbanas especialmente nos distritos máis céntricos en hora punta, así como a redución dos niveis de contaminación. De maneira xeral considérase aparcamento de integración modal aos equipamentos cuxa función está destinada a facilitar o intercambio entre o vehículo privado e o transporte público, distinguindo entre:

- ✓ Aparcamentos intermodais en orixe: localizados nos municipios da Área Metropolitana con boas conexións de transporte público.
- ✓ Aparcamentos intermodais en destino: situados na periferia da cidade principal da Área Metropolitana e conectados co transporte público urbano.

Para conseguir o éxito desta proposta, hase de acompañar de actuacións fronte ao vehículo privado como son a regulación do estacionamento no centro urbano, a vixilancia e sanción dos estacionamentos indebidos, potenciando o transporte público e mellorando as frecuencias de paso.

FASE 1: Estudo de aparcamentos intermodais en orixe.

FASE 2: Estudo de aparcamentos intermodais en destino

FASE 3: Desenvolvementos das actuacións necesarias segundo os estudos anteriores.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Demanda de viaxes nas liñas urbanas.
- Demanda de viaxes nas liñas interurbanas.
- IMD nas principais vías da cidade.
- Ocupación dos aparcamentos intermodais.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-4	TP7	31	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO

RACIONALIZACIÓN DO ACCESO A COLEXIOS DO VEHICULO PRIVADO E O TRANSPORTE COLECTIVO (PMS CENTROS ESCOLARES)



Obxectivo:

Reducir o acceso aos colexios en vehículo privado, favorecendo o uso de transportes colectivos.

Descrición da medida:

Esta actuación permitirá mellorar o acceso dos estudantes aos centros educativos, a través dunha proposta integral que incremente a súa seguridade, con actuacións centradas na xestión e mellora das infraestruturas. Entre estas actuacións propóñense, de forma non exhaustiva, as seguintes:

Actuacións de xestión:

- ✓ Implantación de criterios de mobilidade sostible nas políticas de xestión dos centros educativos (PMS Centros Escolares).
- ✓ Avaliación dos horarios e posible gradación.
- ✓ Prioridade no acceso aos colexios ao transporte colectivo.
- ✓ Recollida racional de escolares nas paradas de autobuses regulares.
- ✓ Fomento do estacionamento racional de autobuses escolares en paradas de autobuses, evitando o estacionamento indiscriminado.

Actuacións de xestión:

- ✓ Mellora de puntos de acceso e recollida de escolares (zonas de estacionamento temporal regulado).
- ✓ Adecuación das zonas de entrada aos centros educativos.
- ✓ Separación do espazo peonil das calzadas.
- ✓ Optimización do espazo de aparcamento.
- ✓ Creación dunha Comisión para a racionalización da mobilidade aos colexios.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de propostas analizadas pola Comisión.
- Número de actuacións postas en marcha.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-4	TP8	32	CURTO E MEDIO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 257 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

MELLORA DA EFICIENCIA DO SERVIZO DE TAXI



Obxectivo:

Fomentar un servizo de taxi máis eficiente e eficaz, cun menor impacto sobre o medio ambiente urbano.

Descrición da medida:

Os avances tecnolóxicos constitúen unha oportunidade para implantar progresivamente **prácticas sostibles** que beneficien ao conxunto da poboación e tamén ao profesional do taxi. É necesario, non só conseguir unha redución das emisións que a súa circulación provoca, senón tamén a favorecer o aforro dos profesionais do sector. Estas prácticas deben ser incentivadas e fomentadas e para iso é necesaria a implicación de administracións, profesionais e usuarios e usuarias. Para isto, propóñense as seguintes actuacións:

- ✓ Fomento do uso de vehículos con combustibles alternativos (vehículos eléctricos, vehículos híbridos, vehículos que consuman GLP, GNC ou outro combustible fósil alternativo).
- ✓ Mellora da información ao usuario ou usuaria (solicitar servizo mediante APP, compartir taxi, etc.).
- ✓ Reordenación da situación e do número de prazas das paradas de taxi.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de vehículos con combustibles alternativos.
- Número de servizos coa APP.
- Modificación da ordenanza reguladora.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-4	TP9	33	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO

4.5.6. PLAN DE ESTACIONAMENTO

Na cidade de Vigo rexístrase de maneira xeneralizada un elevado grao de estacionamentos indebidos, igual que ocorre na maioría das cidades de tamaño medio.

Esta situación poderase corrixir de forma paulatina grazas ao desenvolvemento de programas que combinen educación, concienciación e disuasión, e que ofrezan como alternativa unha mellor xestión das prazas de aparcamento existentes e unha menor dependencia do vehículo privado.

O obxectivo prioritario é que o condutor sexa consciente dos prexuízos que ocasiona cando estaciona en dobre fila, nunha parada de autobús, nunha beirarrúa, en zonas de carga e descarga ou outras zonas reservadas.

Debe fomentarse o uso eficiente do estacionamento en superficie, mediante a mellora da xestión das prazas en zona XER, adecuando a ordenanza reguladora aos novos requirimentos do aparcamento para residentes, niveis de rotación e demanda de zonas destinadas a Aparcadoro Express.

Doutra banda, Vigo conta cun elevado número de aparcamentos públicos subterráneos, en ocasións infrutilizados. O seu maior uso mellorará o espazo público en superficie, polo que debe promoverse a homoxeneización de tarifas, unificación de oferta, información e visibilidade.

Reducir o tempo de procura de aparcamento reduce as emisións e a presenza de vehículos circulando e as novas tecnoloxías son ferramentas eficaces que colaboran na consecución deste obxectivo.

As propostas en relación coa mellora do estacionamento son:

Táboa 101: Actuacións do Plan de Estacionamento

ACTUACIÓNS	
E1	Optimización da xestión da zona XER
E2	Mellora do cumprimento da normativa de estacionamento
E3	Optimización do uso dos aparcamentos subterráneos
E4	Xestión do estacionamento en eventos
E5	Información en tempo real e xestión das prazas de aparcamento dispoñibles
E6	Mellora da accesibilidade aos aparcamentos subterráneos
E7	Estudo de aparcamentos en Vigo

Fonte: *Elaboración propia*



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 258 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

A continuación, fanse unha serie de consideracións sobre as medidas propostas.

En canto á regulación do estacionamento, como instrumento de contención do automóbil, a regulación por medio dunha nova normativa ou ordenanzas permite:

- ✓ A redución ou eliminación das dotacións mínimas de prazas en edificios.

Co límite da lexislación urbanística pode ser de aplicación no municipio.

- ✓ O establecemento de dotacións máximas de prazas en edificios.

Esta medida debe reservarse para municipios con transporte público de alta capacidade nas súas áreas centrais (ferroviario) ou nas áreas urbanas mellor servidas por este.

- ✓ O establecemento dun teito máximo de prazas de aparcamento nas áreas do núcleo urbano.

Esta medida debe reservarse para municipios con transporte público de alta capacidade nas súas áreas centrais (ferroviario) ou nas áreas urbanas mellor servidas por este.

- ✓ O cobro de aparcamento de empresa, combinado ou non con un “plus” polo transporte.

Co límite da lexislación urbanística pode ser de aplicación no municipio. É especialmente indicada para áreas industriais ou empresariais, previa negociación e estudo de alternativas.

- ✓ A reserva de prazas e rebaixa de tarifas para vehículos limpos ou con un número mínimo de ocupantes.

Pode utilizarse en aparcamentos privados (empresas, institucións, dotacións e equipamentos municipais, etc.) nos que pode haber un coñecemento directo do número de ocupantes, ou tipo de vehículo.

A regulación do aparcamento é por si soa a medida máis eficaz para reprimir o uso do vehículo privado.

Algunhas das novas regulacións de aparcamento non transmiten demasiados riscos ou dificultades, como por exemplo:

- ✓ A redución ou eliminación da obriga de prever un mínimo de prazas en cada novo edificio, xa que os compradores da vivenda esixirán, accedendo ao mercado, o que realmente necesitan.

- ✓ O cobro polo aparcamento de empresa. A súa implantación directa é posible si se explica ben. Por exemplo, con un “plus” de transporte, vía salario, os empregados deixan libre as prazas que poden ser utilizadas para outras necesidades. Pódense explorar fórmulas de compensación directa por parte do Concello.

Os maiores riscos e dificultades, polo contrario, proveñen de:

- ✓ O establecemento de dotacións máximas en edificios esixe a presenza de medios de transporte alternativos ao vehículo e, en particular, de un bo sistema de transporte público. Existe o risco de afección ao mercado inmobiliario.
- ✓ Poñer teitos globais de prazas en áreas centrais implica que por cada nova praza permitida téñase que eliminar outra, o cal esixe unha xestión e planificación eficaz.
- ✓ A disposición de prazas preferentes para vehículos limpos e con varios ocupantes esixe o deseño de un sistema de control adecuado.

En canto ás prazas de Persoas de Mobilidade Reducida (PMR), referímonos aos aparcadoiros existentes na vía pública ou nos ambientes exteriores dos edificios.

En todas as zonas de aparcamentos de vehículos lixeiros situadas en vías públicas ou espazos libres de edificación, téñense que reservar permanentemente prazas de estacionamento para vehículos que transporten persoas con mobilidade reducida para que poidan ser ocupadas. Para iso, establécese unha dotación mínima de:

- ✓ Ata 200 prazas: 1 praza adaptada por cada 40 prazas ou fracción.
- ✓ De 201 a 1.000 prazas: 1 praza adaptada máis por cada 100 prazas ou fracción.
- ✓ De 1.001 a 2.000 prazas: 1 praza adaptada máis por cada 200 prazas ou fracción.

En canto ás dimensións mínimas destinadas ao estacionamento do vehículo como tal son xeralmente 450x200 cm, e sobre estas e segundo o tipo de aparcamento, en liña ou en batería, engadirase a área de acercamento.

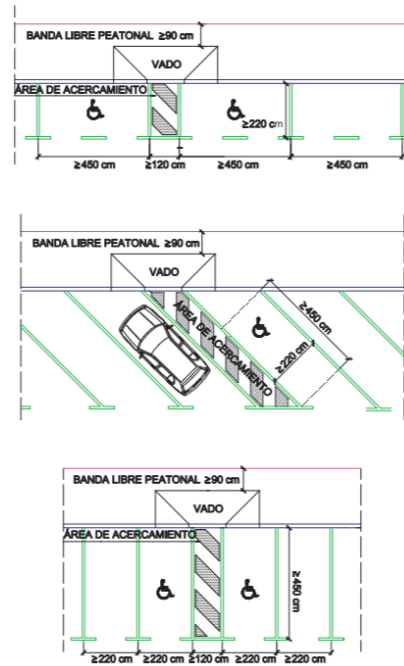
O espazo ou área de acercamento é o que posibilita ás persoas con mobilidade reducida, unha vez estacionado o seu vehículo, realizar as manobras necesarias para sacar as súas axudas técnicas do automóbil e realizar as transferencias a elas de forma segura e sen invadir a calzada.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 259 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Do mesmo xeito, estes espazos ou áreas de acercamento deben permitir enlazar de forma continua co itinerario accesible; ben á beirarrúa a través dun vado do concello, ou ben cun paso peonil. Teñen unha dimensión mínima de 120 cm ao longo da praza para acceder lateralmente en aparcamentos en batería, e de 120 cm ao ancho da praza para acceder pola parte traseira en aparcamentos en liña. En ambos casos, a área de acercamento pode ser compartida por dúas prazas contiguas para aforrar espazo.

Figura 206: Tipos de estacionamento para PMR e áreas de acercamento



Fonte: AENOR

Garantírase mediante un rebaixo ou vado a incorporación do usuario ou usuaria da cadeira de rodas da praza reservada do aparcamento ao itinerario peonil ou beirarrúa, evitándose as situacións de risco para os usuarios e usuarias, e potenciándose a colocación da reserva de dita praza adxacente aos pasos peonís.

No caso de que se realice a reserva de aparcamento próxima aos pasos peonís, deixarase libre de obstáculos e de aparcamento, unha distancia de 200 cm dende o paso peonil á praza ou prazas reservadas, co fin de ampliar o control visual do paso peonil á persoa que poida facer uso da praza reservada.

Estas prazas reservadas situaranse cerca dos itinerarios peonís e dos accesos ao centro de traballo da zona, xerando así un recorrido curto que, ademais, debe ser accesible para PMR.

Sinalizaranse de forma ben visible, co Símbolo Internacional de Accesibilidade (SIA), tanto no plano vertical como no horizontal. Sinalizarase tamén a prohibición de aparcarse para o resto dos vehículos. A sinalización en horizontal deberá de ser antideslizante e presentar contraste co pavimento adxacente.

A continuación, recóllense as fichas de cada unha das actuacións deste plan sectorial:

OPTIMIZACIÓN DA XESTIÓN DA ZONA XER



Obxectivo:

Disuadir do aparcamento de longa duración no centro.

Descrición da medida:

Previamente á optimización da xestión da zona XER, procederáse á análise da situación do estacionamento na zona, determinando de maneira específica os índices de motorización, as prazas de aparcamento privadas, as públicas e as posibilidades de aparcamento en superficie compatibles coas disposicións do PMUS. Tamén deberá caracterizar os usos da zona e con toda a información, establecer a tipoloxía e número de prazas de estacionamento adecuadas. A optimización da xestión da zona XER estará baseada nos seguintes principios e obxectivos:

- ✓ Diminución do tráfico rodado, tendo en conta que, para que a actuación sexa eficaz é necesario proporcionar ao usuario ou usuaria outras alternativas para efectuar os desprazamentos, xa sexa mediante transporte público ou outros modos non motorizados.
- ✓ Diminución do estacionamento indebido, ao regular o aparcamento e vixiar o seu cumprimento.
- ✓ Delimitación máis ordenada das áreas de estacionamento regulado, apoiándose no efecto barreira do viario distribuidor.
- ✓ Maior facilidade de acceso ás zonas comerciais, así como aos equipamentos hospitalarios que demandan un elevado número de prazas de aparcamento en horario laboral con elevada rotación.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de incidencias de tráfico rexistradas por estacionamento indebido.
- Rotación das prazas da zona XER.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-5	E1	34	CURTO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 260 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

MELLORA DO CUMPRIMENTO DA NORMATIVA DE ESTACIONAMENTO



Obxectivo:

Mellorar o fluxo do vehículo privado no viario / reducir o uso do vehículo privado.

Descrición da medida:

A vixilancia e control dos estacionamentos indebidos é unha tarefa imprescindible para a mellora da circulación do transporte público e privado. Ademais, un control máis estrito dos estacionamentos indebidos propicia tamén a diminución da utilización do vehículo privado. De igual maneira, facilitanse os desprazamentos peonís perseguindo o estacionamento indebido tanto na beirarrúa como nos pasos peonís, que ademais de dificultar o paso dos viandantes supón un risco para a súa seguridade debido, entre outras causas, a que dificulta a visión por parte doutros condutores e condutoras que circulan pola vía.

Propóñense as seguintes actuacións para a mellora do cumprimento da normativa de estacionamento:

- ▶ Incremento da vixilancia e control dos estacionamentos indebidos nas rúas que lindan cás zonas XER.
- ▶ Aposta pola Vía Prioritaria Vixiada como ferramenta para combater o estacionamento irregular (actuación TP1).
- ▶ Campañas de concienciación cidadá.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de incidencias de tráfico rexistradas por estacionamento indebido.
- Rotación das prazas da zona XER.
- Campañas de concienciación.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-5	E2	35	CURTO E MEDIO PRAZO

OPTIMIZACIÓN DO USO DOS APARCAMENTOS SUBTERRÁNEOS



Obxectivo:

Aproveitamento e mellora da xestión de prazas de estacionamento subterráneo.

Descrición da medida:

Propóñense unha serie de melloras na xestión e aproveitamento dos aparcamentos subterráneos co obxectivo optimizar o uso das instalacións existentes e mellorar o servizo para o usuario.

Para levar a cabo esta serie de actuacións é necesario un intercambio fluído de información entre as empresas concesionarias dos aparcamentos de promoción municipal e o Concello:

- ✓ Replantexar o reparto de prazas dos aparcamentos (rotacional/residencial) respondendo ás necesidades dos cidadáns e cidadás.
- ✓ Desenvolver un sistema de xestión de prazas.
- ✓ Promover unha imaxe común con bonos multi-parking.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Aproveitamento das prazas dos aparcamentos subterráneos.
- Diálogo entre concesionarias e Concello.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-5	E3	36	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 261 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

XESTIÓN DO ESTACIONAMENTO EN EVENTOS



Obxectivo:

Mellora da xestión de prazas en momentos de alta demanda.

Descrición da medida:

Esta medida tenta establecer un plan específico que regule e facilite o estacionamento en certas zonas da cidade durante a celebración de certos eventos especiais aos que acode moita xente (competicións deportivas, festivais culturais, concertos de música, etc.). Trataríase de presentar unha iniciativa ou convenio entre o Concello e os responsables de varios parkings da cidade de aparcamentos de baixo custo para estas situacións, permitindo aos condutores e condutoras estacionar a un prezo económico evitando así o estacionamento masivo e irregular en beirarrúas, vados, zonas restrinxidas a usuarios e usuarias específicos, etc. A continuación enuméranse 3 actuacións para facilitar o estacionamento en eventos especiais:

- ✓ Servizo de autobuses as aparcamentos adheridos ao convenio mencionado.
- ✓ Concienciación aos usuarios e usuarias das bondades das iniciativas e difusión.
- ✓ Incrementar o control da policía local nas rúas próximas ao puntos nos que se celebren eventos especiais.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Ocupación dos aparcamentos adheridos á iniciativa durante os eventos especiais.
- Número de incidencias de tráfico rexistradas por estacionamento indebido.
- IMD nas principais vías da cidade.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-5	E4	37	CURTO E MEDIO PRAZO

INFORMACIÓN EN TEMPO REAL E XESTIÓN DAS PRAZAS DE APARCAMENTO DISPOÑIBLES



Obxectivo:

Mellora da xestión de prazas de aparcamento reguladas en superficie (XER) e subterráneas.

Descrición da medida:

Esta actuación é unha aposta por un modelo novo de cidade, cunha forma de xestión apoiada nas novas tecnoloxías, dando protagonismo á cidadanía, recibindo información en tempo real nun centro de control para coñecer a realidade dos aparcamentos e o número de prazas libres coa finalidade de trasladar a información aos usuarios e usuarias. Contéplanse estas medidas:

- ✓ Instalación de paneis informativos en superficie de prazas de aparcamento dispoñibles.
- ✓ Implementación na APP VIGO da información das prazas de aparcamentos subterráneos dispoñibles en tempo real.

Indicadores de seguimento:

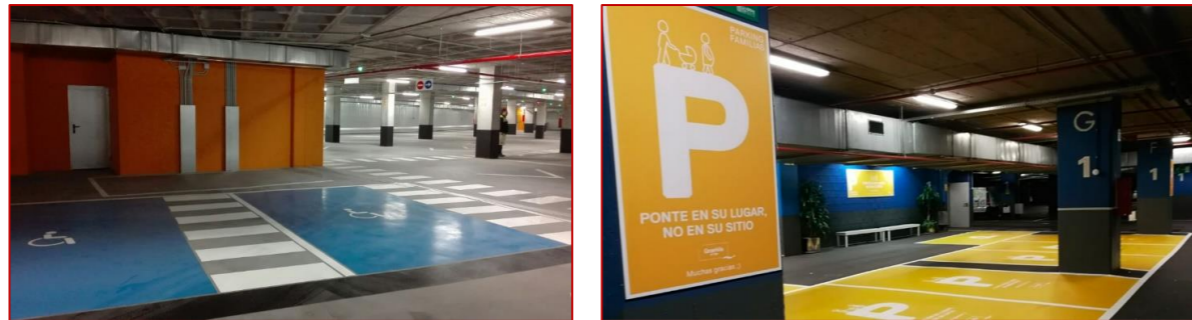
- Reparto modal.
- Ocupación dos aparcamentos adheridos á iniciativa durante os eventos especiais.
- Número de incidencias de tráfico rexistradas por estacionamento indebido.
- IMD nas principais vías da cidade.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-5	E5	38	CURTO E MEDIO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 262 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

MELLORA DA ACCESIBILIDADE AOS APARCAMENTOS SUBTERRÁNEOS



Obxectivo:

Mellorar a accesibilidade aos aparcamentos subterráneos.

Descrición da medida:

Alguns dos aparcamentos subterráneos de promoción municipal foron edificados con anterioridade ás actuais normas en materia de accesibilidade universal, polo que poden presentar carencias en canto a estes aspectos. É evidente que as limitacións que presentan ditas construcións poden ser de diversa índole, non obstante, moitos requisitos de accesibilidade pódense cumprir sen ter que realizar grandes obras, como a reserva de prazas para mulleres embarazadas ou para vehículos con carros de bebés; e isto con independencia das condicións de accesibilidade universal que requiren por exemplo de mobilidade vertical mediante ascensor ou rampas adecuadas. O proceso de mellora do acceso ao aparcamentos subterráneos pódese dividir en 3 fases:

FASE 1: Identificación das deficiencias en materia de accesibilidade.

FASE 2: Corrección das deficiencias.

FASE 3: Avaliación e seguimento.

Indicadores de seguimento:

- Cumprimento da reserva de prazas para PMR.
- Accesos adaptados.
- Mobilidade vertical.
- Mobilidade horizontal.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-5	E6	39	MEDIO E LONGO PRAZO

ESTUDO DE APARCAMENTOS EN VIGO



Obxectivo:

Coñecer o estado actualizado do aparcamento en Vigo.

Descrición da medida:

O coñecemento exacto dos aparcamentos en Vigo, tanto cuantitativamente como cualitativamente, e en todas as súas modalidades e características permitirá tomar as decisións axeitadas nun futuro, podendo prever cambios facilmente ou dar a resposta axeita as necesidade e demandas dos usuarios e usuarias. Para isto, establececese un procedemento en varias fases:

FASE 1: Inventariado completo do aparcamento de Vigo (en superficie, XER, subterráneas, motos, PMR, etc.).

FASE 2: Estudo e análise da adecuación da oferta á demanda e compatibilidade cos usos urbanos.

FASE 3: Toma de decisións.

Indicadores de seguimento:

- Cumprimento da reserva de prazas para PMR.
- Grado de satisfacción coa oferta de aparcamento público.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-5	E7	40	MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 263 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

4.5.7. PLAN DE MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA

Minimizar o número dos accidentes e vítimas, debe ser un obxectivo constante e, por tanto, promover actuacións de mellora da seguridade viaria, desde o coñecemento e a comprensión, é o obxectivo marcado. A pesar da melloría que se produciu durante os últimos anos en termos de accidentalidade de tráfico é necesario seguir incidindo neste aspecto, polo que na redacción deste documento propónse a realización dun Plan de Mellora da Seguridade Viaria.

Este plan será o encargado de establecer unhas directrices que permitan minimizar o número de accidentes de tráfico e o número de vítimas, co consecuente incremento da seguridade das persoas nos seus desprazamentos interiores no municipio de Vigo.

En base a estas premisas, propóñense as seguintes medidas dentro do Plan de Mellora da Seguridade Viaria:

Táboa 102: Actuacións do Plan de Mellora de Seguridade Viaria

ACTUACIÓNS	
SV1	Plan de Seguridade Viaria Local
SV2	Observatorio da accidentalidade
SV3	Aula de estudo da seguridade viaria e a mobilidade sostible
SV4	Adaptación ao novo Regulamento Xeral de Circulación

Fonte: *Elaboración propia*

A continuación, recóllense as fichas de cada unha das actuacións deste plan sectorial:

PLAN DE SEGURIDADE VIARIA LOCAL

SEGURIDAD VIAL

TODOS PODEMOS
LOGRAR UNA MEJOR
CONVIVENCIA VIAL,
CONOCE CÓMO.



Obxectivo:

Fomentar a posta en práctica de estratexias e medidas de seguridade.

Descrición da medida:

Con esta medida propónse elaborar un Plan de Seguridade Viaria Local en base á estratexia do PMUS, para:

- ✓ Promover estratexias e actuacións que garantan a seguridade viaria.
- ✓ Indagar as causas e consecuencias da accidentalidade viaria e garantir a posibilidade de convivencia.

O procedemento metodolóxico segue o Plan de Seguridade Viaria Urbana Tipo da DXT, estruturándose en catro etapas:

- ✓ Diagnóstico, onde recolleranse todos os datos básicos necesarios sobre a situación demográfica, socioeconómica, do parque móbil, dos hábitos de mobilidade e da situación de partida no ámbito da Seguridade Viaria. Para o análise deste último utilizarase o mapa local de riscos de accidentalidade.
- ✓ Formulación de propostas, que planeáranse en función dos resultados obtidos na fase de diagnóstico e que centraranse nos aspectos que requiran algunha mellora.
- ✓ Elaboración do plan de acción.
- ✓ Avaliación do plan de acción.

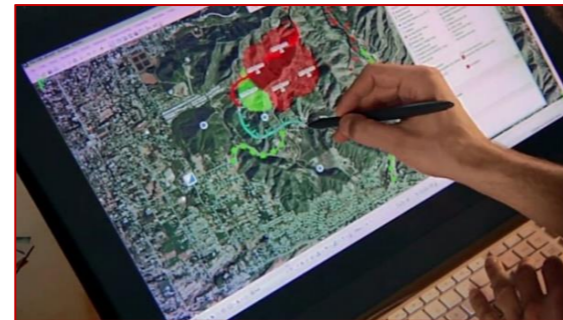
Indicadores de seguimento:

- Redacción do Plan de Seguridade Viaria (si/non).
- Seguimento e control das actuacións.
- Actualización de resultados.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-6	SV1	41	CURTO E MEDIO PRAZO



OBSERVATORIO DA ACCIDENTALIDADE



Obxectivo:

Mellorar o coñecemento da accidentalidade no municipio.

Descrición da medida:

Con esta medida propónse a creación dunha base de datos xeo-referenciada que permita a elaboración dun mapa local de riscos, aspecto que se considera esencial para o incremento da seguridade en Vigo.

No seguinte listado refléxanse unha serie de actuacións necesarias para crear e xestionar a futura Base de Datos de Accidentalidade do municipio de Vigo:

- ✓ Introducir procedementos de actuación que permitan optimizar a obtención e análise de información sobre mobilidade e accidentalidade.
- ✓ Instaurar un formulario normalizado de recollida da información que poida ser integrado nun programa SIG.
- ✓ Instaurar unha guía para o análise e avaliación de puntos de concentración de accidentes.

As variables das que dependerá a base de datos son as seguintes:

- ✓ Codificación alfanumérica que indique o axente que consigna a incidencia e o seu número, conseguindo así ter referenciada a incidencia.
- ✓ Data e hora da incidencia.
- ✓ Situación: Rúa e número onde se produciu a incidencia.
- ✓ Emprazamento xeo-referenciado da incidencia.
- ✓ Natureza da incidencia: atropelo, colisión, accidente individual, etc.
- ✓ Resultado do incidente: sen danos, feridos, danos materiais, etc.
- ✓ Persoas implicadas/afectadas: peón/peoa, condutor, ocupante, etc.
- ✓ Danos persoais sufridos: ileso, ferido.
- ✓ Tipos de vehículos implicados.
- ✓ Outros danos materiais.
- ✓ Posibilidade de imputar algún delito ou falta.

Indicadores de seguimento:

- Creación da Base de Datos Xeo-Referenciada da Accidentalidade (si/non).
- Actualización da base de datos con novas variables.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-6	SV2	42	MEDIO PRAZO

AULA DE ESTUDO DA SEGURIDADE VIARIA E A MOBILIDADE SOSTIBLE



Obxectivo:

Mellora do coñecemento e a formación no ámbito da seguridade viaria e a mobilidade.

Descrición da medida:

Propónse con esta actuación o establecemento dun convenio de colaboración entre a Universidade de Vigo e o Concello de Vigo, que permita a creación dunha Aula de Estudo da Seguridade Viaria e a Mobilidade Sostible, que favoreza novos ámbitos de coñecemento nesta materia. Ofreceráse a participación a outras administracións, entidades ou fundacións e posibilitarase a participación doutros axentes en determinados proxectos.

Os progresos que se realicen no marco da aula redundarán en adiantos e beneficios para a sociedade en xeral, impulsando unha nova cultura da mobilidade sostible baseada na seguridade e o comportamento responsable co medio ambiente. Entre as iniciativas que desenvolverá esta Aula, destacan as seguintes:

- ✓ Formación en ámbitos de seguridade viaria e mobilidade dende o punto de vista tecnolóxico.
- ✓ Desenvolvemento de programas de educación dirixidos a escolares.
- ✓ Fomento das actividades de investigación.
- ✓ Difusión de todos os aspectos de interese común, deseñando e organizando actividades de comunicación.

Indicadores de seguimento:

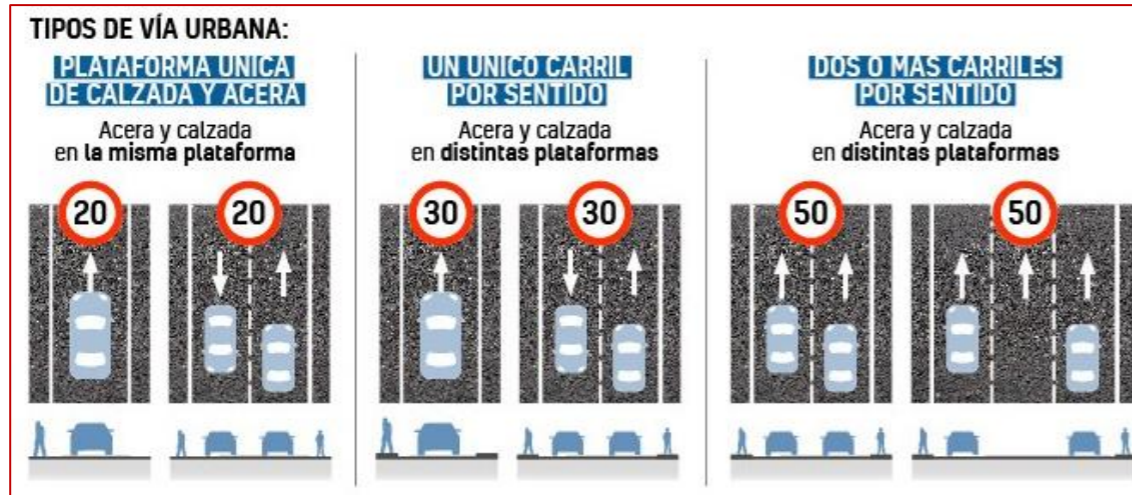
- Creación da Aula de Estudo da Seguridade Viaria e a Mobilidade Sostible (si/non).
- Asistentes a cursos de formación.
- Número de cursos, seminarios ou simposios organizados.
- Memoria de actividades e publicacións.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-6	SV3	43	MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 265 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

ADAPTACIÓN AO NOVO REGULAMENTO XERAL DE CIRCULACIÓN



Obxectivo:

Redución da velocidade en vías urbanas.

Descrición da medida:

Con esta medida propónse reducir a velocidade das vías urbanas e travesías para adaptala aos requirimentos do Real Decreto 970/2020, de 10 de novembro, polo que se modifica o Regulamento Xeral de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de novembro. Os cambios entra en vigor 6 meses despois da aprobación. Os novos límites serían:

- ✓ En vías sen diferenza de altura entre calzada e beirarrúa (plataforma única): 20 km/h.
- ✓ En vías dun só carril por sentido: 30 km/h.
- ✓ En vías de dous ou máis carrís por sentido: 50 km/h.

O obxectivo destes cambios é avanzar cara a un novo modelo de cidade, mellorar a convivencia entre os diferentes usuarios e usuarias da vía e reducir o número de mortes que se producen no ámbito urbano. De acordo cos expertos, reducir a velocidade en cidade de 50 km/h a 30 km/h diminúe cinco veces o risco de falecer debido a un atropelo.

Ademais, esta meda debe ir en consonancia co Plan Sectorial 1 e as súas medidas OTEV1, OTEV2 e OTEV3.

Indicadores de seguimento:

- Velocidade media nas vías urbanas.
- Número de accidentes rexistrados nas vías urbanas.
- Número de accidentes mortais rexistrados nas vías urbanas.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-6	SV4	44	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO

4.5.8. PLAN DE MELLORA DA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS

A distribución urbana de mercadorías é un soporte imprescindible da actividade económica dunha cidade e é á vez un elemento que condiciona a fluidez do tráfico, tanto motorizado como non motorizado.

Mellorar a xestión e control de zonas de carga e descarga mellorará a operativa do transporte, o tráfico rodado, o tránsito peonil e a calidade do espazo público.

Optimizar as operacións de carga e descarga de mercadorías é necesario non só para mellorar o servizo, senón para mellorar o funcionamento xeral da cidade.

A mellora da operativa basearase principalmente na mellora da xestión das zonas de carga e descarga, empezando pola revisión da ordenanza reguladora. Optimizaranse dotacións e horarios, incrementarase o control do estacionamento indebido e mellorarase a xestión das prazas.

Testaranse formas de distribución máis produtivas e con menor incidencia no funcionamento da vía pública, como a distribución nocturna de mercadorías.

Tamén se mellorará e optimizará o transporte de longo percorrido, creando zonas de estacionamento e pernoita de vehículos asociadas aos polígonos empresariais, para facilitar o descanso de transportistas e xerando un mapa de transporte de mercadorías, con información relevante para a actividade do transporte.

Ademais, o transporte da última milla debe tender cara formas de transporte máis sostibles, como a bici ou pequenos vehículos eléctricos.

A distribución urbana de mercadorías presenta dous puntos clave a mellorar, dende o punto de vista da operativa do servizo:

1. O estacionamento indebido: tanto por parte de vehículos de carga e descarga en zonas non habilitadas, como do resto de vehículos nas zonas de carga e descarga.
2. O tráfico de axitación: é dicir, as interferencias na circulación producidas polos vehículos que buscan aparcamento.

Non existen métodos universais para resolver estes aspectos, debido a que a heteroxeneidade das cidades, tanto nos seus aspectos morfolóxicos como culturais ou de organización do transporte, fai que



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 266 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

as solucións que resultan exitosas nuns núcleos determinados non produzan os mesmos resultados noutros.

A administración pública local é a encargada de crear as condicións adecuadas que posibiliten o desenvolvemento da actividade comercial do sector privado, compaxinándoo coas actividades do resto de actores intervinientes no sistema de transporte.

Existe, para iso, unha ampla variedade de estratexias encamiñadas a dar resposta a esta problemática, entre as que caben citar as enfocadas a:

- ✓ Ordenar e regular a distribución urbana das mercadorías.
- ✓ Controlar a indisciplina de estacionamento.
- ✓ Regular a demanda de vehículos privados.
- ✓ Divulgar/incentivar o cumprimento das ordenanzas.

Hai que dicir que as medidas que se expoñen nesta proposta complementáanse entre si e varias xa se están aplicando actualmente, polo que estas veñen a reforzar o alcanzado ata o de agora.

Seguindo estas liñas de acción, propóñense unha serie de medidas no presente documento para a mellora da distribución urbana de mercadorías, que son as seguintes:

Táboa 103: Actuacións do Plan de Mellora da Distribución Urbana de Mercancías

ACTUACIÓNS	
DUM1	Revisión da Ordenanza Municipal relativa a zonas de carga e descarga
DUM2	Revisión da dotación de zonas de carga e descarga
DUM3	Control do estacionamento nas zonas de carga e descarga
DUM4	Distribución nocturna de mercadorías
DUM5	Mapa de transporte de mercadorías
DUM6	Zonas de estacionamento e pernocta de vehículos pesados nos polígonos
DUM7	Plan de Implementación de Mobilidade Sostible no reparto da última milla

Fonte: *Elaboración propia*

A continuación, recóllense as fichas de cada unha das actuacións deste plan sectorial:

REVISIÓN DA ORDENANZA MUNICIPAL RELATIVA A ZONAS DE CARGA E DESCARGA



Obxectivo:

Optimizar o uso das zonas de carga e descarga.

Descrición da medida:

Con esta medida propónse a revisión da Ordenanza Municipal das Operacións de Carga e Descarga de Mercadorías nas Vías Urbanas aprobada en pleno o 26 de maio de 2008 e publicada no BOP o 23 de xuño do 2008, para adaptala á realidade da actividade de transporte de mercancías urbano e as propostas deste documento.

O obxectivo principal radica en dotar dunha maior flexibilidade a algúns artigos normativos e contemplar, noutros casos, aspectos máis específicos que favorezan o control da actividade de carga e descarga por parte do Concello ou que estean enfocados a reducir o risco destas operacións, en especial en zonas de moito tránsito peonil.

A pesar de todo, a ordenanza non é, en si mesma, unha garantía de éxito se as medidas que contempla non se atopan interiorizadas pola poboación e consensuadas coas organizacións empresariais e cidadás afectadas, de forma que repercuta no comportamento dos condutores e condutoras, facéndolles proclives ao seu cumprimento. A isto último, podería contribuír o mantemento de reunións periódicas cos distintos axentes implicados, así como a adecuada difusión da normativa reguladora, mediante campañas publicitarias en diferentes medios de comunicación.

Indicadores de seguimento:

- Publicación aprobada definitiva no BOP (si/non).
- Número de incidencias de tráfico rexistradas por estacionamento indebido.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-7	DUM1	45	CURTO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 267 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

REVISIÓN DA DOTACIÓN DE ZONAS DE CARGA E DESCARGA



Obxectivo:

Optimizar a dotación de zonas de carga e descarga.

Descrición da medida:

Ao obxecto de valorar o estado das dotacións de carga e descarga ou a creación dunhas novas, formúlase a realización dun estudo que comprende as seguintes catro fases:

- FASE 1: Inventario das prazas de carga e descarga no municipio de Vigo, coa súa localización e horario. Haberá que controlar tamén os tempos de carga e descarga dos vehículos, ao obxecto de que se axusten ao Concello.
- FASE 2: Estudio da demanda de zonas de carga e descarga en Vigo.
- FASE 3: Proposta de novas zonas de carga e descarga a partir das conclusións obtidas das fases anteriores equilibrando o rateo de densidade.
- FASE 4: Seguimento e mellora continua.

Indicadores de seguimento:

- Número de prazas de C/D.
- Número de incidencias de tráfico rexistradas por estacionamento indebido.
- Grado de satisfacción xeral das medidas.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-7	DUM2	46	MEDIO PRAZO

CONTROL DO ESTACIONAMENTO NAS ZONAS DE CARGA E DESCARGA



Obxectivo:

Reducir a ilegalidade en carga e descarga.

Descrición da medida:

Nesa proposta recóllense varios dos métodos existentes para reducir a indisciplina de estacionamento nas zonas destinadas á carga e descarga, entre os que cabe citar os seguintes:

- ✓ Actuacións con incidencia na observancia da normativa reguladora por parte dos transportistas: sinalización máis visible, disposición de espazos adicionais, mellora da información ao transportista, distinción a operadores exemplares, simplificación e facilidade dos trámites para transportistas e receptores, mellorar o proceso de reserva do espazo público para operacións de carga e descarga mediante tramitación vía web.
- ✓ Outras actuacións con incidencia na observancia da normativa reguladora: uso regulado das prazas de C/D mediante dispositivos que disuadan do estacionamento indebido, control polo uso das prazas de C/D, actuacións de control recorrente en zonas de C/D (policía, cámaras, etc.), campañas de concienciación de cidadáns e cidadás e transportistas.

Indicadores de seguimento:

- Número de incidencias de tráfico rexistradas por estacionamento indebido.
- Campañas de concienciación.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-7	DUM3	47	MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 268 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

DISTRIBUCIÓN NOCTURNA DE MERCADORÍAS



Obxectivo:

Diminuír o número de vehículos de carga e descarga no centro.

Descrición da medida:

Propónse fomentar a carga e descarga nocturna naqueles casos nos que sexa posible, garantindo, desde o seguimento e control das operacións, que os niveis de ruído non superen os límites aprobados na normativa específica, asegurando o dereito ao descanso dos residentes.

Para a súa materialización, propónse poñer en marcha un proxecto piloto nalgunhas zonas da cidade onde a distribución de mercadorías poida realizarse mediante vehículos de maior tamaño que os utilizados en período diúrno, onde a súa limitada manobrabilidade non os fai operativos. Devandito proxecto atoparase, loxicamente, subordinado á modificación da correspondente Ordenanza Municipal de Circulación. Os transportistas obterían os beneficios derivados da utilización de vehículos maiores (menos rupturas de carga) e da redución dos tempos de percorrido, coa consecuente incidencia na redución dos seus custos; os comerciantes as vantaxes dunha mellor organización na recepción dos produtos sen que se produzan perturbacións para os clientes; e a sociedade aproveitaríase da redución dos vehículos de distribución urbana de mercadorías na cidade durante o período diúrno. O proceso de implementación desta proposta débese fundamentar nunha estreita cooperación entre os diferentes axentes interesados e, especialmente, entre os sectores público e privado: Concello de Vigo, transportistas e comerciantes.

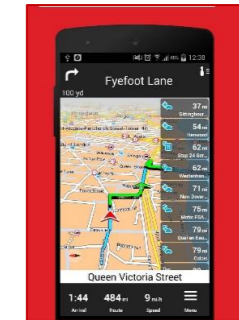
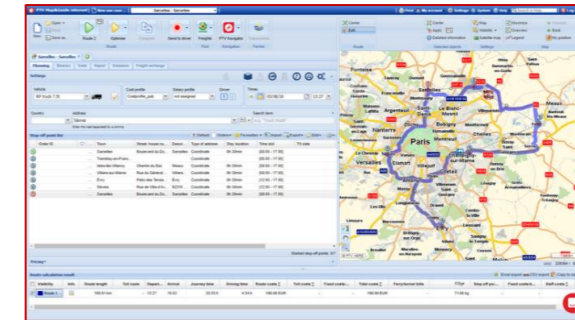
Esta experiencia aproveitaríase para poder aplicala a outras superficies e locais comerciais, sempre que as condicións sexan compatibles co descanso nocturno dos residentes.

Indicadores de seguimento:

- Número de operacións en horario nocturno.
- Niveis de ruído durante a carga e descarga.
- Grado de satisfacción coa medida por parte dos transportistas, comerciantes e residentes.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-7	DUM4	48	MEDIO PRAZO

MAPA DE TRANSPORTE DE MERCADORÍAS



Obxectivo:

Facilitar o transporte e distribución de mercadorías.

Descrición da medida:

Propónse a creación dun mapa de transporte de mercadorías, constituído por unha base de datos xeo-referenciada, que recolla os elementos de interese mencionados, xa sexa actualizando os inventarios existentes ou realizándoos de novo.

A partir desta información deseñaranse rutas de transporte preferente de mercadorías, as cales permitirán canalizar os vehículos, tanto lixeiros como pesados, cara ás vías que permitan optimizar o seu tempo de viaxe. Esta información deberá estar dispoñible e accesible á cidadanía e transportistas, tendo carácter de open-data e garantindo a súa compatibilidade cos sistemas de información GPS habituais no transporte. Na mesma, integrarase o grao de conxestión existente nas vías en tempo real, obtido dos xestores do viario.

Indicadores de seguimento:

- Elaboración do Mapa de Transporte de Mercadorías (si/non).
- Campaña de difusión do Mapa.
- Uso do Mapa polos operadores.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-7	DUM5	49	MEDIO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 269 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

ZONAS DE ESTACIONAMENTO E Pernocta DE VEHÍCULOS PESADOS NOS POLÍGONOS



Obxectivo:

Facilitar a actividade do transporte e reducir a presenza de vehículos no centro urbano.

Descrición da medida:

Para dotar aos transportistas de zonas onde poidan estacionar os vehículos cun grao de confort e seguridade adecuado, propónse a habilitación de zonas de estacionamento e pernocta de vehículos pesados asociados aos principais polígonos industriais de Vigo (Balaídos, Gandarón e o Parque Tecnolóxico e Loxístico de Valadares). Deberase proceder á identificación de parcelas nos polígonos industriais, para promovelas mediante iniciativa pública, privada ou mixta, para o seu uso como zonas de estacionamento e pernocta. Deste xeito, preténdese que os transportistas dispoñan nestas zonas de subministración de carburantes, instalacións de aseo e ducha, tenda, hostalería, aparcamento de vehículos, vixilancia, número suficiente de prazas de aparcamento, etc.

Indicadores de seguimento:

- m2 habilitados para estacionamento e pernocta de vehículos pesados.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-7	DUM6	50	CURTO E MEDIO PRAZO

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN DE MOBILIDADE SOSTIBLE NO REPARTO DA ÚLTIMA MILLA



Obxectivo:

Mellora da eficiencia enerxética na distribución de mercancías de proximidade.

Descrición da medida:

Esta proposta de actuación tenta avanzar cara a un transporte de última milla máis eficiente e sostible buscando un compromiso entre empresas e administración a longo prazo e unha concienciación do usuario ou usuaria sobre os custos do transporte. Este modelo de colaboración público-privada debe avanzar cara a un transporte de última milla máis eficiente e sostible. O transporte debe adaptarse e orientarse á optimización de recursos. Por isto, propónse a creación dun plan piloto de colaboración entre empresas transportistas, comerciantes e o Concello de Vigo para realizar certo tipo de repartos na última milla mediante modos de transporte sostibles e eficientes, flexibilizando para estes horarios e zonas de carga e descarga. Os modos de mobilidade sostibles recomendados para a última milla son a bicicleta, vehículos eléctricos ou motos eléctricas.

Indicadores de seguimento:

- Realización do plan piloto de transporte sostible da última milla (si/non).
- Caracterización modal do reparto da última milla.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-7	DUM7	51	MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 270 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

4.5.9. PLAN DE MELLORA DA CALIDADE AMBIENTAL E AFORRO ENERXÉTICO

Neste apartado inclúense un grupo de propostas que van dirixidas a mellorar ou eliminar as afeccións ambientais con respecto á calidade do aire e ao ruído ambiental, as súas causas e propagación.

Promóvense actuacións que dean lugar á redución na emisión de gases de efecto invernadoiro, gases nocivos para a cidade e redución da contaminación acústica, buscando unha mellor calidade de vida para os cidadáns e cidadás.

As propostas contidas dentro do Plan de Mellora da Calidade Ambiental e Aforro Enerxético son as seguintes:

Táboa 104: Actuacións do Plan de Mellora da Calidade Ambiental e Aforro Enerxético

ACTUACIÓNS	
MAAE1	Potenciar os modos de transporte alternativos mediante medicións e incentivos
MAAE2	Técnicas de conducción eficiente
MAAE3	Construción con compostos fotocatalíticos
MAAE4	Redución do ruído
MAAE5	Desenvolvemento do espazo de convivencia en torno ao barrio
MAAE6	Xardíns biofiltros
MAAE7	Anel verde de Vigo
MAAE8	Recuperación e mellora ambiental do Río Lagares

Fonte: *Elaboración propia*

A continuación, recóllense as fichas de cada unha das actuacións deste plan sectorial:

POTENCIAR OS MODOS DE TRANSPORTE ALTERNATIVOS MEDIANTE MEDICIÓNS E INCENTIVOS



Obxectivo:

Potenciar o uso de tecnoloxías de mobilidade máis limpas.

Descrición da medida:

O fin desta actuación é potenciar o uso de modos de transporte de baixas emisións, tanto vehículos privados, como eléctricos e híbridos, ou viaxes en bicicleta e a pé. A medida consistiría en cuantificar e valorar os aforros de emisións de CO2 que os cidadáns e cidadás conseguen mediante o uso de modos de transporte alternativos, limpos e saudables. Para isto, é preciso despregar unha plataforma con ferramentas capaces de permitir:

- ✓ Cuantificar: as emisións de CO2 evitadas mediante a adopción de modos de mobilidade sostibles, como o uso de bicicleta en lugar dun vehículo particular de combustión.
- ✓ Valorar: as emisións evitadas que se transformarán en "tokens" que se lles asignará un valor acumulable acordado.
- ✓ Intercambio: deses "tokens" acumulados por servizos municipais, de mobilidade, en instalacións deportivas, etc. ou servizos nas entidades ou comercios asociados.

A proposta de desenvolvemento desta ferramenta poderíase implementar na APP VIGO para realizar a cuantificación, bonificar cos correspondentes "tokens" e intercambiándoos nos servizos adheridos.

Indicadores de seguimento:

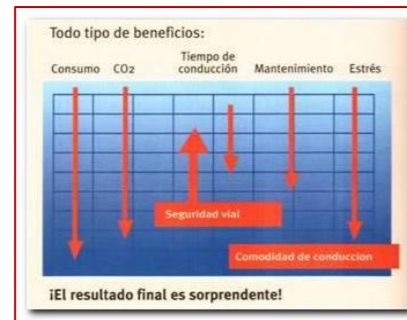
- Reparto modal.
- Nivel de CO2 reducido.
- Número de "tokens" creados.
- IMD nas principais vías da cidade.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-8	MAAE1	52	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 271 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

TÉCNICAS DE CONDUCCIÓN EFICIENTE



Obxectivo:

Reducir o consumo de combustible e as emisións ao Medio Ambiente.

Descrición da medida:

Nos últimos anos, a tecnoloxía dos vehículos evolucionou de forma significativa, con todo, a forma de conducir permanece invariable. A conducción eficiente tenta corrixir este desaxuste, achegando un novo estilo de conducción acorde con estas tecnoloxías. As vantaxes da conducción eficiente son:

- ✓ Aforros medios de carburante da orde do 15%.
- ✓ Redución das emisións de gases contaminantes de efecto invernadoiro.
- ✓ Mellora da seguridade viaria coa conseguinte diminución do risco de accidentes.
- ✓ Mellora da comodidade de conducción.
- ✓ Redución do ruído ambiental.

Esta actuación busca crear unha colaboración coas distintas autoescolas da cidade para por en marcha cursos de conducción eficiente. Estes cursos poderán ser impartidos para todos os condutores e condutoras de servizos públicos, nos plans de transporte das distintas empresas de Vigo e nos aspirantes á obtención do permiso de conducción. A información de conducción eficiente pódese por ao alcance de calquera condutor, mediante folletos informativos o a través das redes sociais.

Indicadores de seguimento:

- Consumo enerxético dos transportes.
- Emisións de contaminantes atmosféricos.
- Nivel de ruído debido ao tráfico rodado.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-8	M AAE2	53	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO

CONSTRUCCIÓN CON COMPOSTOS FOTOCATALÍTICOS



Obxectivo:

Reducir a contribución dos NOx á contaminación atmosférica en áreas urbanas.

Descrición da medida:

De forma xeral, a fotocatalísis consiste nun proceso de oxidación activado pola luz (natural ou artificial), que permite eliminar aqueles contaminantes presentes na atmosfera como poden ser os NOx, SOx ou COVs. Grazas á acción dun fotocatalizador aplicado en determinados elementos urbanos (TiO2), a fotocatalísis converte devanditos contaminantes en compostos inertes que poden ser eliminados por efecto da choiva, da limpeza viaria, etc. Ademais os materiais fotocatalíticos, se se deseñan a tal fin, posúen un efecto que evita a formación de liques, bacterias e fungos, e reducen a adherencia de partículas orgánicas á superficie tratada, o que lles confire propiedades biocidas, autolimpiantes e desodorizantes. Deste xeito, estes materiais poderán usarse en:

- ✓ Construcións de novos edificios ou en reformas dos existentes.
- ✓ Nas obras de renovación de firmes ou execución de novos firmes nas vías no municipio.
- ✓ Nos espazos e mobiliario urbanos (bancos, beirarrúas, etc.).

Indicadores de seguimento:

- Emisións de contaminantes atmosféricos.

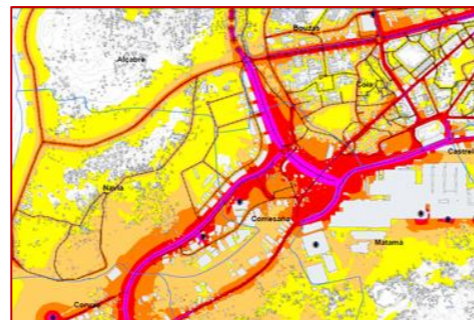
Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-8	M AAE3	54	MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 272 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

REDUCCIÓN DO RUÍDO

Accións	Eficiencia
normas técnicas de vehículos / neumáticos (pronóstico para o ano 2005)	-2...-3 dB(A)
moderación do tráfico, 30 km/h	-2...-3 dB(A)
condución suave	0...-3 dB(A)
prohibición de circulación de camións	-1...-3 dB(A)
redución do número de vehículos en un	
→ 20 %	-1 dB(A)
→ 50 %	-3 dB(A)
→ 90 %	-10 dB(A)
cambio do vehículo privado por o transporte público en función das normas técnicas e da taxa de ocupación dos vehículos	+6...-9 dB(A)
redistribución dos espazos de circulación por ej., carrís-bus	-1...-2 dB(A)
barreras acústicas	+3...-15 dB(A)
Objetivo de redución do ruído en Alemaña: con o fin de gañar 65 dB(A) durante o día en zonas residenciais próximas a todas as vías urbanas de circulación	-13 dB(A)



Obxectivo:

Redución do ruído en rúas e estradas máis afectadas.

Descrición da medida:

A redución da velocidade naquelas rúas e estradas que xeran maior afección acústica sempre debe ir en consonancia co establecido nas propostas OTEV1, OTEV2, OTEV3 e SV4.

Para garantir o cumprimento dos límites de velocidade establecidos débese ter en conta o seguinte:

- ✓ A posibilidade de establecer un límite de velocidade en determinadas vías de circulación ou tramos de vías avalíase tendo en conta os límites de velocidade permitidos na rede considerada.
- ✓ Ter especial coidado co deseño dos dispositivos para a redución da velocidade, co obxecto de evitar novas molestias acústicas asociadas a desaceleración e aceleración dos vehículos.
- ✓ Débese complementar esta medida con actuación que garantan o cumprimento dos límites de velocidade establecidos, especialmente durante a fase de implantación.

Indicadores de seguimento:

- Lonxitude de rúas e estradas con redución de velocidade.
- Niveis sonoros contemplados na correspondente normativa.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-8	MAAE4	55	MEDIO E LONGO PRAZO

DESENVOLVEMENTO DO ESPAZO DE CONVIVENCIA EN TORNO AO BARRIO



Planear cidades densas a escala humana

Obxectivo:

Reducir necesidades de desprazamento dotando os barrios de infraestruturas e servizos demandados.

Descrición da medida:

A partir do adecuado desenvolvemento dos barrios pódese reducir a dependencia excesiva do automóbil privado ou a excesiva expansión e dispersión urbana. Ademais, levar a cabo actuacións encamiñadas a reducir a necesidade de mobilidade da poboación supón anticiparse no tempo a unha situación na que o transporte barato permitiu a formación da cidade dispersa, os novos estilos de vida e os novos ritmo da cidade. A diminución dos desprazamentos produce unha diminución do consumo enerxético, producíndose a súa vez unha diminución das emisións contaminantes emitidas á atmosfera, e tamén unha diminución da contaminación acústica. Con todo isto conséguese unha importante mellora da calidade de vida.

Neste contexto, propónse levar a cabo un enfoque integral no que a planificación dos barrios supoña o desenvolvemento comunitario para unha mellor calidade de vida, incorporando todos os elementos que fagan deste espazo un lugar adecuado para vivir (colexios, oficinas bancarias, correos, instalacións deportivas, etc.). Para o logro deste obxectivo propónse a elaboración dunha planificación que analice para cada barrio do municipio de Vigo e a súa Área Metropolitana, polo menos, os seguintes aspectos: tráfico e transporte; desenvolvemento comercial; vías de comunicación; usos do solo; parques e zonas verdes; servizos da cidade; oportunidades culturais; condicións e opcións de vivenda; emprego e centros de traballo; necesidades das familias, anciáns, adultos e xoves; escolas e educación; acceso ás TIC.

Para o impulso e xestión desa planificación, propónse a creación dun comité, que tras unha exposición de motivos, defina obxectivos e faga un seguimento da implantación das distintas actuacións e valore o logro dos obxectivos propostos. Este comité impulsado a pedimento do Concello de Vigo, contará coa participación das asociacións de veciños e veciñas do barrio e aqueles asesores que o Comité considere oportuno.

Indicadores de seguimento:

- Número de plans para barrios elaborados.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-8	MAAE5	56	CURTO E MEDIO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 273 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

XARDÍNS BIOFILTROS



Obxectivo:

Redución dos contaminantes (NOx, PM, etc.) orixinados en infraestruturas subterráneas.

Descrición da medida:

O obxectivo xeral dun xardín biofiltro é a absorción de contaminantes provenientes dunha infraestrutura subterránea, como son os óxidos de nitróxeno (NOx) e as partículas en suspensión (PM2,5 e PM10), mediante a execución dun xardín con céspede e flores constituído por materiais que faciliten o seu filtrado. Outro aspecto interesante desta tecnoloxía é que non se xeren residuos, desenvolvendo unha adecuada combinación de microbiota e substrato vexetal para lograr que este poida metabolizar os contaminantes de forma natural, empregándoos como alimento. Ademais, o produto final é esteticamente integrable en calquera contorna urbana, pois non deixa de ser un xardín de pequenas dimensións.

Propónse mediante esta medida a posibilidade de creación de xardíns biofiltros en lugares estratéxicos da cidade de Vigo seguindo o seguinte proceso:

FASE 1: Coñecemento das condicións actuais de contaminación das infraestruturas subterráneas.

FASE 2: Creación en laboratorio dun modelo de biofiltro a pequena escala para buscar os compoñentes que mellor se adaptan a contaminación existente.

FASE 3: Identificación das localizacións máis adecuadas para a proba dun ou varios prototipos de xardíns biofiltros a escala real.

FASE 4: Proxecto e instalación dos prototipos de xardíns biofiltros.

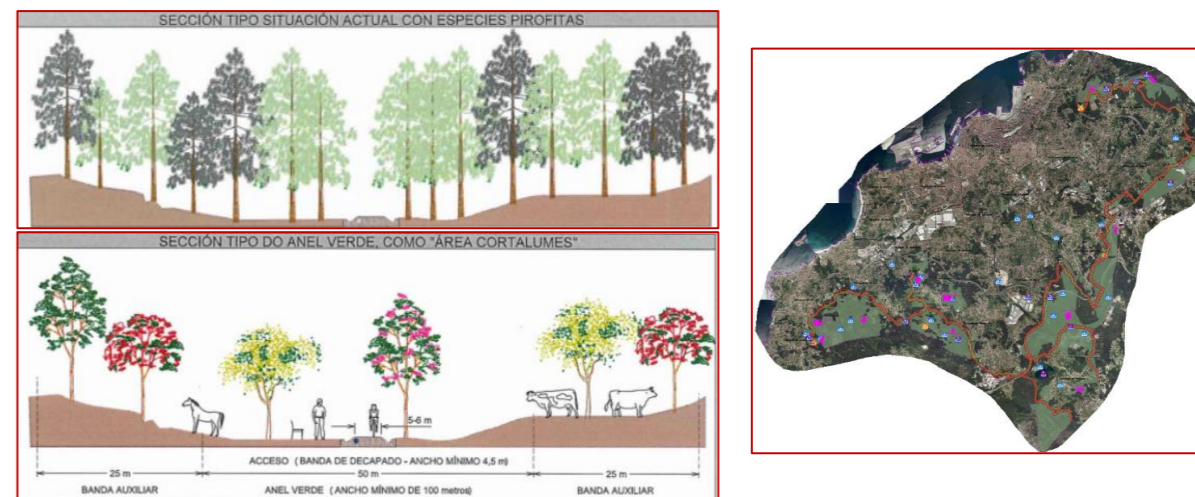
FASE 5: Seguimento e avaliación da eficacia descontaminante.

Indicadores de seguimento:

- Número xardíns biofiltros instalados.
- Contaminantes provenientes de instalacións subterráneas.
- Nivel de eficacia de descontaminación dos xardíns biofiltros.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-8	MAAE6	57	MEDIO E LONGO PRAZO

ANEL VERDE DE VIGO



Obxectivo:

Restauración ambiental da periferia do Concello de Vigo degradada polos incendios do 2017 e protección fronte a novos episodios.

Descrición da medida:

Non anteprojecto de ordenación forestal do termo municipal de Vigo contéplase a creación dun anel verde en torno ao límites do Concello que dende este documento se quere potenciar e apoiar a elaboración do correspondente Proxecto Construtivo e a execución do mesmo, xa que servirá para mellorar o estado das masas forestais da contorna e permitir a prevención e a extinción dos incendios forestais.

A súa lonxitude estará próxima aos 50 quilómetros ocupando unha superficie de case 5 millóns de metros cadrados con 100 m de ancho. O principal motivo desta medida é que non se volvan a repetir os incendios de outubro do 2017. Este anel irá dende Teis ata Saiáns. No centro do mesmo haberá un camiño de terra que será transitable para vehículos de prevención e extinción. Ademais, este espazo converterase nunha importante zona natural e de recreo para os cidadáns e cidadás de Vigo e dos municipios limítrofes e terá unha importante influencia na mobilidade sostible, xa que todo o recorrido poderase recorrer a pé e en bicicleta, sendo accesible a todas as persoas.

Indicadores de seguimento:

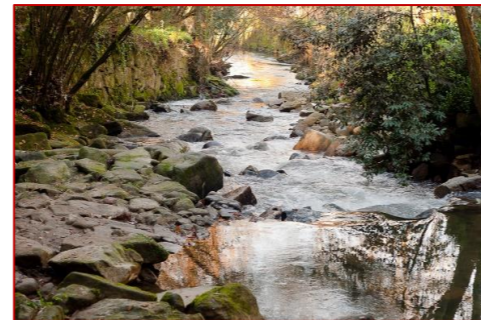
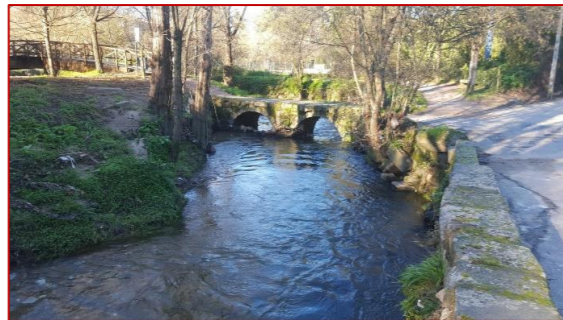
- Elaboración do proxecto construtivo do Anel Verde de Vigo
- Superficie de masas forestais queimadas.
- Porcentaxe de incendios evitados grazas ao Anel Verde Vigo.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-8	MAAE7	58	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 274 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

RECUPERACIÓN E MELLORA AMBIENTAL DO RÍO LAGARES



Obxectivo:

Mellora das condicións ambientais do Río Lagares.

Descrición da medida:

Esta medida trata de ser unha proposta para a mellora do espazo natural do Río Lagares e diminuír a presión do mesmo e asegurar a correcta circulación da auga. As medidas para a mellora das condicións ambientais deben realizarse de forma integral e en todo o seu trazado. Recoméndase realizar un estudo do estado ambiental e da calidade da auga actual para tomar as decisións correspondentes encamiñadas a mellora deste curso fluvial e da súa contorna, adaptando accesos e itinerarios peonís ás características especiais deste espazo natural. Así mesmo, tamén se propón o análise dos vertidos que se realizan ao Río Lagares e realizar unha proposta de mellora dos mesmos para minimizar impactos.

Indicadores de seguimento:

- Número de actividades de recuperación e limpeza do Río Lagares.
- Número de deteccións, sancións e eliminacións de vertidos contaminantes ilegais ao Río Lagares.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-8	MAAE8	59	MEDIO E LONGO PRAZO

4.5.10. PLAN DE XESTIÓN DA MOBILIDADE

Entre os aspectos innovadores que van asociados ao novo concepto de mobilidade contido nos PMUS, figuran os que se refiren á implementación de medidas de “xestión da mobilidade”, sendo o obxectivo destas medidas lograr que os desprazamentos aos centros ou eventos de alta atracción realícese dunha maneira sostible.

Do mesmo xeito que as decisións individuais sobre mobilidade son complexas e non responden a un único feito, a xestión da mobilidade non pode simplificarse a unhas poucas ferramentas.

Debe implantarse unha nova maneira de entender a mobilidade, asumindo que as solucións non son únicas, senón que precisan de múltiples medidas: infraestruturas, novas tecnoloxías, participación, planificación, etc.

Entendendo este feito, compréndese que as medidas destinadas á mellora na xestión da mobilidade son múltiples, contemplando desde a aplicación de novas tecnoloxías á resolución de pequenas incidencias que afectan á mobilidade.

Considerouse, neste plan de mellora, o desenvolvemento de plans de transporte dos principais centros de atracción e a incorporación de criterios de mobilidade na planificación urbanística, tratando que os novos desenvolvementos oriéntense a un transporte máis sostible. Para o logro deste obxectivo, o desenvolvemento do Plan de Xestión da Mobilidade prevé levar a cabo as seguintes actuacións:

Táboa 105: Actuacións do Plan de Xestión da Mobilidade

ACTUACIÓNS	
XM1	Procesado BIG-DATA dos datos da APP C-ITS Vigo
XM2	Promoción do "coche compartido"
XM3	Plans de Transporte ao Traballo
XM4	Plan de Mobilidade á Universidade de Vigo
XM5	Integración da mobilidade nas políticas urbanas
XM6	Macro enquisa de mobilidade con actualización do PMUS
XM7	Estudo de implantación de Zonas de Baixas Emisións (ZBE)
XM8	Creación de estratexias e prognoses baseadas en intelixencia artificial (IA)

Fonte: *Elaboración propia*

A continuación, recóllense as fichas de cada unha das actuacións deste plan sectorial:



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 275 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

PROCESADO BIG-DATA DOS DATOS DA APP C-ITS VIGO



Obxectivo:

Por en valor todos os datos dispoñibles polo Concello de Vigo en materia de mobilidade.

Descrición da medida:

A APP C-ITS de Vigo envía en tempo real á sala de control información do seu uso en formato estandarizado que inclúe, de maneira anónima, posición, e velocidade en tempo real. O obxectivo de usuarios e usuarias da APP para 2021 é de 10.000 a 50.000 usuarios e usuarias, o que xerará un volume de datos considerable que é preciso procesa para extraer valor engadido aos mesmo. Por isto, propónse:

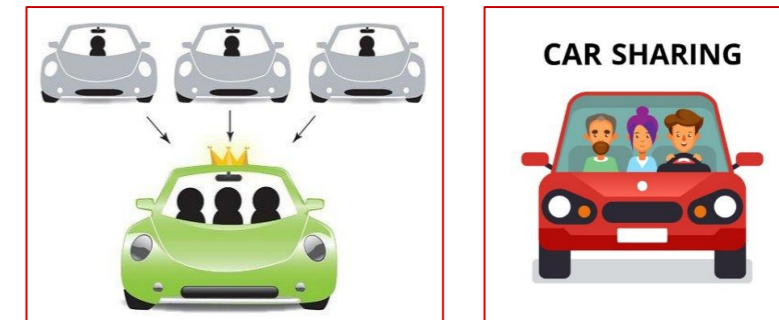
- ✓ Dotar a sala de control de maiores recursos para o procesamento do torrente de datos coa conseguinte inversión en hardware.
 - ✓ Construír os algoritmos de procesado que permitan extraer información valiosa dos datos.
- Como resultado, prevese conseguir:
- ✓ Eventos de tráfico lento detectados con maior precisión e unha localización máis coutada.
 - ✓ Análise máis precisa da velocidade de circulación nos diferentes tramos da cidade.
 - ✓ Análise do comportamento en determinadas zonas.
 - ✓ Reiteración de aceleracións e freadas bruscas.
 - ✓ Velocidade media superior á límite.
 - ✓ Definición máis precisa da carga nos tramos por sentido para mellorar as predicións de ESTRATEGO (medida XM8).

Indicadores de seguimento:

- Cantidade de datos procesados da APP C-ITS.
- Número de conclusións e análises realizadas grazas ao procesamento Big-Data.

Plan sectorial: PS-9	Actuación: XM1	Orde da actuación: 60	Horizonte temporal CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO
--------------------------------	--------------------------	---------------------------------	---

PROMOCIÓN DO "COCHE COMPARTIDO"



Obxectivo:

Redución do número de vehículos privados nos accesos á cidade.

Descrición da medida:

O índice de ocupación por vehículo en Vigo é baixo, levando na maioría dos casos un só ocupante. Isto sucede na maioría dos casos en todas as cidades de España. Os desprazamentos en vehículo privado realízanse en gran medida por motivos de mobilidade obrigada (traballo, educación ou sanidade). Desta forma concéntranse nunhas franxas horarias que coinciden nas horas punta de entrada e saída do traballo. Con esta medida propónse impulsar iniciativas que fomenten o uso do vehículo compartido, diminuíndo o custo do transporte por viaxeiro e reducindo as emisións de contaminantes por usuario. O Concello debe fomentar o uso compartido do coche compartido facilitando información e establecendo recomendacións a través da páxina web e doutros medios de comunicación dos que dispoña. Tamén se pode crear un portal para o coche compartido no que os usuarios e usuarias poidan poñerse en contacto para compartir coche, informar das rutas que realiza a diario, compartir as súas experiencias, etc.

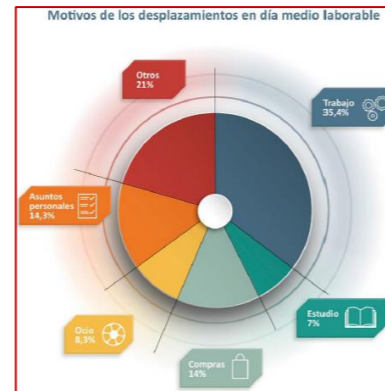
Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- IMD nas principais vías da cidade.
- Usuarios e usuarias rexistrados no programa.
- Ocupación media dos coches.

Plan sectorial: PS-9	Actuación: XM2	Orde da actuación: 61	Horizonte temporal CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO
--------------------------------	--------------------------	---------------------------------	---



PLANS DE TRANSPORTE AO TRABALLO



Obxectivo:

Establecer directrices para o desenvolvemento de Plans de Transporte ao Traballo e potenciais desde o Concello.

Descrición da medida:

A elaboración da presente proposta terá por obxecto tanto establecer as directrices precisas para a elaboración de Plans de Mobilidade ao Traballo, como incentivar a participación das empresas, localizadas nos polígonos industriais para mellorar a mobilidade dos seus empregados. Estes plans estarán baseados no documento publicado polo IDAE "Plans de Transporte ao Traballo".

Devanditos plans de transporte aos centros de traballo (PTT), ademais do seu efecto positivo sobre o conxunto da mobilidade, achegan moitos beneficios ao empresario, e ao traballador, sendo inicialmente máis adecuados para grandes empresas e asociacións. Os PTT deberanse centrar nos polígonos industriais sendo unha iniciativa pública que motivará á empresa privada, financiando de forma conxunta a realización do PTT, quedando en mans das empresas ou dos órganos que se estableza a súa implantación.

Para un adecuado desenvolvemento destes plans considérase conveniente realizar unha tarefa de presentación aos representantes das empresas dos polígonos, e involucrar ás empresas no seu desenvolvemento, mostrando aos seus empregados as vantaxes da realización deste tipo de plans. Para a elaboración dos devanditos plans proponse levar a cabo as seguintes fases de traballo:

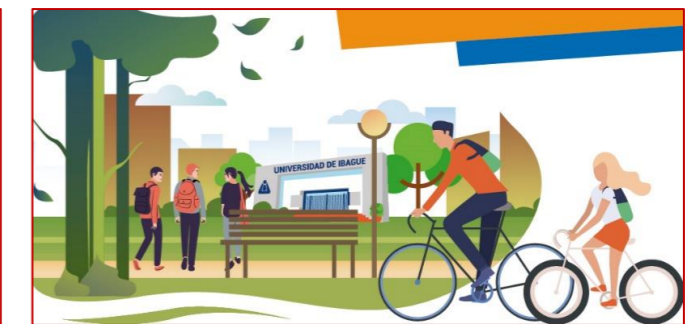
- ✓ Diagnóstico de situación.
- ✓ Identificación de medidas e propostas.
- ✓ Seguimento e avaliación do PTT.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- IMD nas principais vías da cidade.
- Número de coches que ocupan o aparcamento da empresa con PTT.
- Número de traballadores usuarios e usuarias do transporte público.
- Persoas rexistradas na base de datos de vehículo compartido.
- Consumo de enerxía e emisións de contaminantes atmosféricos.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-9	XM3	62	MEDIO PRAZO

PLAN DE MOBILIDADE Á UNIVERSIDADE DE VIGO



Obxectivo:

Establecer directrices para o desenvolvemento e potenciación dun Plan de Mobilidade á Universidade de Vigo.

Descrición da medida:

Propónse o desenvolvemento dun Plan de Mobilidade á Universidade cuxa implantación se orientaría á integración dos diferentes modos de transporte, mellorando con iso a mobilidade con orixe e destino na universidade e potenciando o uso dos modos máis sostibles.

A realización dun Plan de Transporte á Universidade, esixe a elaboración dunha análise detallada da oferta e demanda da mesma, integrando os diferentes modos de transporte dispoñibles, así como promocionando aqueles modos non motorizados, ou no seu caso incentivando o uso do transporte público e do coche compartido. Merecerá especial consideración o estudo do uso que do aparcamento puidesen estar a realizar usuarios e usuarias do vehículo privado, alleos á poboación universitaria, a modo de estacionamento intermodal.

Para a realización deste plan proponse realizar as seguintes actuacións:

- ✓ Análise e diagnóstico da situación actual de mobilidade aos centros da Universidade de Vigo.
- ✓ Redacción dun plan de mobilidade para a universidade dirixido tanto a estudantes como a traballadores.
- ✓ Crear o posto de xestor da mobilidade da universidade.
- ✓ Fomentar a publicidade e a participación dentro do Plan de Mobilidade á Universidade, especialmente a través da súa páxina web.

Indicadores de seguimento:

- Realización do Plan de Mobilidade á Universidade.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-9	XM4	63	MEDIO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 277 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

INTEGRACIÓN DA MOBILIDADE NAS POLÍTICAS URBANAS



Obxectivo:

Integrar a mobilidade sostible na ordenación do territorio.

Descrición da medida:

A presente proposta céntrase no establecemento dos criterios para considerar na planificación urbanística co fin de conseguir a integración da mobilidade nas políticas urbanísticas, nun contexto de recuperación do espazo público urbano en prol da sustentabilidade e o aumento da calidade de vida do mesmo. De maneira xeral os criterios para considerar na planificación para favorecer unha mobilidade máis sostible son:

- ✓ Fomento do transporte público a través da reserva de espazos para autobús e vehículos de alta ocupación.
- ✓ Reserva de superficie para favorecer a mobilidade ciclista e peonil.
- ✓ Deseño das seccións viarias para garantir as necesidades de mobilidade dos transeúntes, ciclistas e demais usuarios e usuarias, conforme as categorías do viario.
- ✓ Habilitar aparcamentos en vía pública e en edificios novos.
- ✓ Implantación dun proceso de supervisión e avaliación do traballo técnico realizado que permita a súa actualización.
- ✓ Achaflanar as esquinas das edificacións na confluencia de rúas con baixa visibilidade para aumentala.

Indicadores de seguimento:

- Superficie dedicada ao transporte público, peonil e bicicletas / Superficie total viaria.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-9	XM5	64	LONGO PRAZO

MACRO ENQUISA DE MOBILIDADE CON ACTUALIZACIÓN DO PMUS



Obxectivo:

Realizar unha macro enquisa cidadá para coñecer mellor a mobilidade e recompilar as opinións dos veciños e veciñas de Vigo para actualizar os datos desfasados do PMUS.

Descrición da medida:

Como se puido comprobar na Fase 1 deste documento, a caracterización da mobilidade actual de Vigo non se fixo en base a unha macro-enquisa actual ou unha EDM (Enquisa Domiciliaria de Mobilidade) debido as dificultades e os condicionantes que impuxo a pandemia da COVID-19, polo que se propón con esta meda a realización dunha macro-enquisa de mobilidade no municipio de Vigo para a mellor caracterización da mobilidade no Concello e actualizar así os datos dos que non se dispoñen información actualmente neste documento. Deste modo, lograrase ter unha imaxe máis realista e actualizada da realidade de Vigo e os seus desprazamentos.

Indicadores de seguimento:

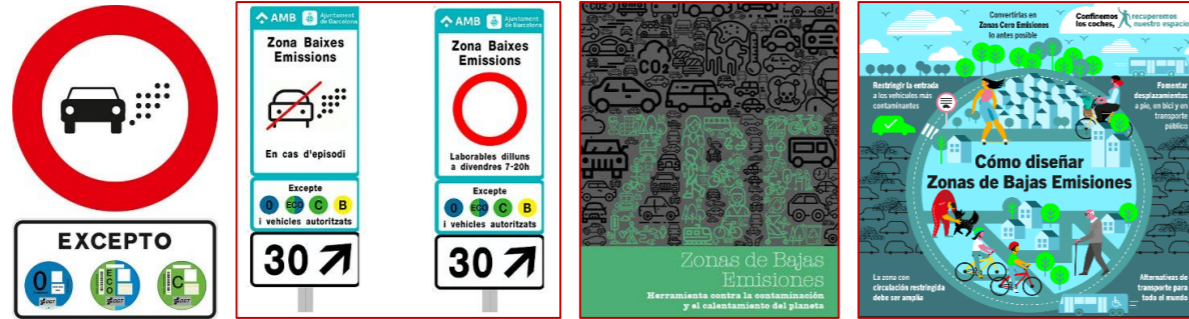
- Superficie dedicada ao transporte público, peonil e bicicletas / Superficie total viaria.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-9	XM6	65	CURTO E MEDIO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 278 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

ESTUDO DE IMPLANTACIÓN DE ZONAS DE BAIXAS EMISIÓNS (ZBE)



Obxectivo:

Disuadir ou restringir o acceso de vehículos contaminantes a ZBE para reducir a contaminación atmosférica.

Descrición da medida:

O proxecto de Lei de Cambio Climático e Transición Enerxética (19 maio de 2020) establece a obrigación para os municipios de máis de 50.000 habitantes e os territorios insulares de introducir na planificación de ordenación urbana, medidas de mitigación que permitan reducir as emisións derivadas da mobilidade, polo que, ante a previsión da aprobación da futura Lei de Cambio Climático e Transición Enerxética, propónse nesta medida o estudo de implantación de Zonas de Baixas Emisións (ZBE) en Vigo.

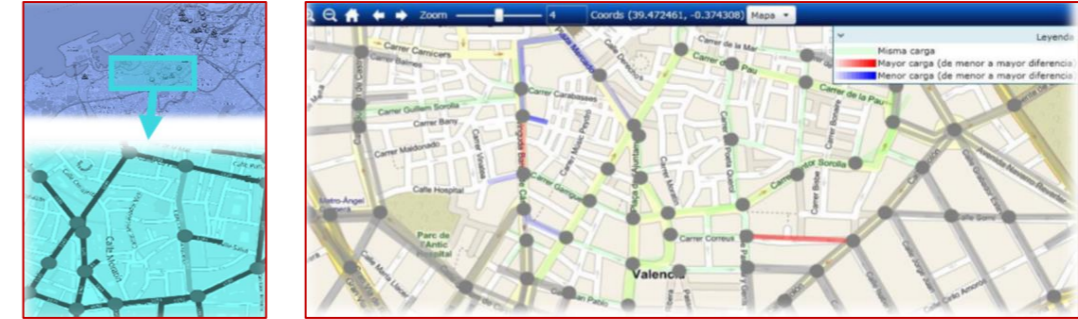
Denomínanse Zonas de Baixas Emisións (ZBE) e Zonas de Tráfico Restringido a determinadas áreas urbanas nas que se busca restringir ou disuadir o acceso de certos vehículos contaminantes ou só permitir o acceso de vehículos de emisións baixas para reducir a contaminación do aire. Coas Zonas de Baixas Emisións (ZBE) e Zonas de Tráfico Restringido incentívanse tamén outras actuacións da mobilidade sostible, como son os carrís bici, itinerarios peonís seguros, o transporte público ou sistemas de xestión dixital

Indicadores de seguimento:

- Elaboración do estudo de implantación de ZBE.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-9	XM7	66	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO

CREACIÓN DE ESTRATEXIAS E PROGNOSIS BASEADAS EN INTELIXENCIA ARTIFICIAL (IA)



Obxectivo:

Predición de atascos e fluxos de tráfico para adiantarse na toma de decisións.

Descrición da medida:

Nesta medida reflexase a intención de implementar un software estratéxico de control baseado en intelixencia artificial como ESTRATEGO (Grupo ETRA) ou similar, para a xestión da mobilidade de alto nivel mediante acceso aos sistemas de control da cidade.

Este programa informático constrúe un modelo da cidade descompóndoa en tramos. Está conectado cos sistemas de control de tráfico e monitoriza en tempo real cada tramo. Ademais caracteriza diferentes situacións en función dos niveis de carga e servizo de ditos tramos.

O sistema de control estratéxico é capaz de identificar situacións mediante técnicas de recoñecemento de patróns por comparación nos estados dos tramos definidos. Por exemplo:

- ✓ Saídas de colexios.
- ✓ Partidos de fútbol en Balaídos.
- ✓ Manifestacións con cortes de tráfico.
- ✓ Espectáculos en Castrelos.

Cada situación identifícase, caracteriza e analiza previamente e asígnaselle unha estratexia de tráfico adecuada que o software pode executar de maneira manual ou automática.

Indicadores de seguimento:

- Aglomeracións producidas en situacións excepcionais.
- Redución da conxestión do tráfico por situacións excepcionais.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-9	XM8	67	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 279 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

4.5.11. PLAN DE MOBILIDADE E XÉNERO

Os estudos sobre mobilidade con enfoque de xénero comezan a desenvolverse na década de 1970. Estes, coinciden en sinalar que existen diferentes pautas de mobilidade entre homes e mulleres³, e a explicación ven dada fundamentalmente polas diferenzas nas posicións socioeconómicas de homes e mulleres e o desigual reparto de roles e funcións que aínda persisten na sociedade. Malia a progresiva incorporación das mulleres no mercado laboral remunerado, o rol de coidado e as responsabilidades do fogar continúan recaendo maioritariamente nelas. Moitas destas tarefas implican numerosos desprazamentos ao longo do día que deben axustarse aos horarios establecidos en certos centros (comercios, colexios, centros de saúde, etc.), en lugar dun único traxecto diario de ida e volta ao traballo. Diversos estudos coinciden en sinalar que, malia que as mulleres non son un colectivo homoxéneo, por norma xeral presentan patróns de mobilidade máis complexos que os homes, debido a que inclúen máis intermodalidade e, en particular, uso de transporte público e a pé en varios momentos do día, e realizan máis desprazamentos acompañadas de nenos/as e/ou persoas dependentes e cargadas.

Así mesmo, é habitual que as cidades e os seus equipamentos se planifiquen atendendo as necesidades relacionadas co ámbito laboral, e se relegue a un segundo plano dar resposta á necesidades que teñen que ver co traballo relacionado cos coidados, asumido maioritariamente polas mulleres. Isto significa que as súas necesidades son subestimadas nas avaliacións do transporte convencional baseadas nos desprazamentos ao traballo.

Ademais, a violencia machista que pesa sobre as mulleres e a inseguridade de certos espazos públicos deseñados sen pensar na seguridade, provoca que as mulleres limiten os seus desprazamentos a certos lugares ou a certas horas. A percepción de inseguridade depende de factores como a hora de día ou de noite, a iluminación adecuada, a limpeza, etc.

Por outra banda, a pouca consideración da mobilidade dos coidados nos sistemas de transporte público e privado está relacionada cun número reducido de mulleres na toma de decisións, a planificación e a operación do transporte, así como as políticas públicas de mobilidade, enerxía e medio ambiente, a infraestrutura e a execución de proxectos orientados ao desenvolvemento da mobilidade sostible.

As propostas contidas dentro do Plan de Mobilidade e Xénero son as seguintes:

³ Ilárraz, Imanol (2006); *Movilidad sostenible y equidad de género*, en *Zerbitzuan*, revista de *Servicios Sociales*, diciembre 2006, n.º 40, páx 61 a 66

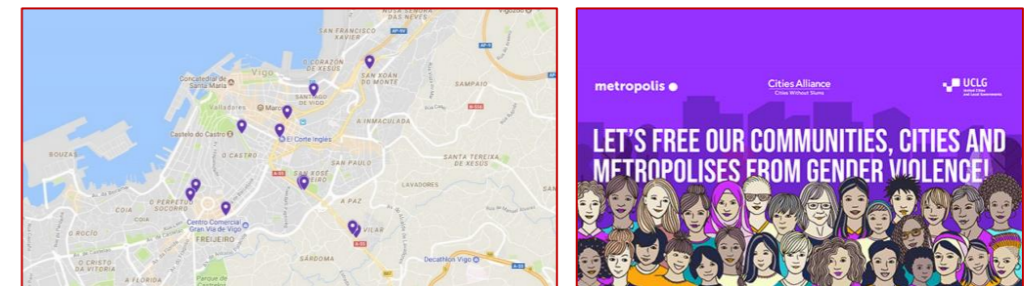
Táboa 106: Actuacións do Plan de Mobilidade e Xénero

ACTUACIÓNS	
MX1	Realizar un mapeo exhaustivo cos lugares percibidos como non seguros (Mapa de zonas inseguras)
MX2	Realizar un estudo rigoroso da iluminación urbana
MX3	Transporte de acompañamento á porta en desprazamentos nocturnos
MX4	Aumentar o número de paradas de autobús e a frecuencia en zonas illadas ou en zonas inseguras

Fonte: *Elaboración propia*

A continuación, recóllense as fichas de cada unha das actuacións deste plan sectorial:

REALIZAR UN MAPEO EXHAUSTIVO COS LUGARES PERCIBIDOS COMO NON SEGUROS (MAPA DE ZONAS INSEGURAS)



Obxectivo:

Identificar lugares nos que as mulleres se senten inseguras, coa finalidade de implementar medidas que aumenten a súa seguridade nesas zonas.

Descrición da medida:

O "Mapa de zonas inseguras" é unha iniciativa que nace da necesidade de coñecer todas as agresións que suceden cada día nas rúas e xeo-localizalas nun mapa e así visibilizar as violencias que sofren as mulleres en determinados espazos públicos, amosándolas como problema social e non como feitos illados. A finalidade desta medida é, por unha parte, favorecer que as mulleres poidan compartir vivencias e establecer estratexias de apoio mutuo, concienciando á sociedade sobre este problema, e por outra, implementar medidas que aumenten a seguridade nestes espazos sinalados e favorecer a mobilidade das mulleres nas rúas da cidade, con liberdade e sen medo. Por isto, propónse a elaboración dun "Mapa de zonas inseguras" no municipio de Vigo con participación de mulleres afectadas ou mulleres que se senten inseguras nalgúns puntos do Concello.

Indicadores de seguimento:

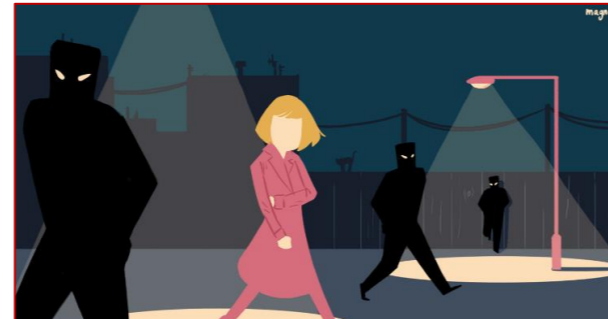
- Número de usuarias do "Mapa de zonas inseguras".
- Número de incidencias relacionadas co acoso sexual á mulleres na vía pública.
- Grado de satisfacción coa medida por parte das mulleres.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-10	MX1	68	CURTO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 280 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

REALIZAR UN ESTUDO RIGOROSO DA ILUMINACIÓN URBANA



Obxectivo:

Favorecer a autonomía e liberdade de movemento nocturno ás mulleres.

Descrición da medida:

Segundo o estudo de "Mobilidade dende unha perspectiva de xénero en Madrid", 4 de cada 10 mulleres aseguran haber sufrido algún tipo de acoso físico ou verbal mentres camiñaban pola rúa durante a noite en Madrid. Este é un dato que se pode extrapolar a outras cidades. Neste estudo, máis do 80% das persoas da enquisa creen que é necesario que se mellore a iluminación das rúas para unha maior sensación de seguridade e que tamén espante aos potenciais acosadores.

Por isto, propónse a realización dun profundo estudo da iluminación das rúas da cidade que concluíra coa determinación das zonas peor iluminadas e que deberán ser corrixiadas tomando as medidas oportunas para elo.

Indicadores de seguimento:

- Realización do estudo de iluminación das rúas de Vigo (si/non).
- Solucións posta en marcha para a corrección das deficiencias na iluminación.
- Grado de satisfacción coa medida por parte das mulleres.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-10	MX2	69	CURTO E MEDIO PRAZO

TRANSPORTE DE ACOMPAÑAMENTO Á PORTA EN DESPRAZAMENTOS NOCTURNOS



Obxectivo:

Favorecer a seguridade nos traxectos nocturnos ás mulleres que o soliciten.

Descrición da medida:

Esta actuación trata de dar continuidade a medida xa imposta no transporte público urbano de Vigo en autobuses nocturnos, nos que as mulleres que o soliciten previamente ao persoal condutor poden establecer unha parada personalizada máis próxima ao seu destino para evitar así posibles situacións de acoso; estas paradas reciben o nome de "paradas antiacoso". Preténdese continuar así aumentando a seguridade das mulleres que se despracen en autobús urbano en horario nocturno.

Por outra banda, tamén se recomenda que os/as taxistas acompañen (ou esperen) ata que a usuaria do transporte entre no portal, tanto de día como de noite.

Estas medidas están enfocadas para as mulleres por seren o xénero que en maior proporción sofre situacións de acoso, pero tamén poden ser solicitadas por homes.

Indicadores de seguimento:

- Número de usuarias do sistema de "paradas antiacoso" do transporte nocturno de Vigo.
- Grado de satisfacción coas medida por parte das mulleres.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-10	MX3	70	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 281 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

AUMENTAR O NUMERO DE PARADAS DE AUTOBUS E A FRECUENCIA EN ZONAS ILLADAS OU EN ZONAS INSEGURAS



Obxectivo:

Aumentar a seguridade das mulleres en zonas illadas ou máis afastadas do núcleo urbano.

Descrición da medida:

A presente actuación propón aumentar a frecuencia do transporte público e o número de paradas que favoreza o desprazamento de forma rápida e segura ás mulleres en zonas que a priori ou potencialmente se poidan percibir como inseguras para as mulleres, como pode ser o Punto de Encontro Familiar. Preténdese protexer ás mulleres ante posibles situacións de acoso ou violencia machista en áreas máis illadas do núcleo urbano e en zonas puntuais dotando de mellores servizos de transporte público que promovan as viaxes neste modo de transporte sen que elo implique unha maior inseguridade en contraposta do uso do vehículo privado.

Indicadores de seguimento:

- Número de paradas aumentadas en zonas illadas ou inseguras.
- Número de liñas que aumentan as súas frecuencia.
- Grao de satisfacción coas medida por parte das mulleres.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-10	MX4	71	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO

4.5.12. PLAN DE FOMENTO DA MOBILIDADE ELÉCTRICA

A mobilidade eléctrica é aquela que fai uso dun ou máis motores eléctricos para xerar a locomoción. Actualmente este tipo de mobilidade ofrece solucións para viaxes e cargas pequenas (con bicicletas, scooters e motocicletas eléctricas) ata viaxes longas e con carga pesada (con vehículos de transporte público eléctricos).

Unha das principais vantaxes da mobilidade eléctrica é que mellora a calidade de vida das persoas ao non emitir gases tóxicos. Así mesmo, ao prescindir dos motores de combustión, os vehículos eléctricos evitan a emisión de toneladas de gases de efecto invernadoiro o que á súa vez axuda na loita para mitigar os efectos do cambio climático.

Por isto é considerada como clave para lograr unha mobilidade urbana sostible, obtendo cada vez máis apoio a nivel mundial a través de políticas públicas como a electrificación do transporte público urbano, os cambios nas políticas impositivas, a xeración de marcos normativos que a regulan e mesmo a súa integración nas proxeccións a futuro de infraestruturas urbanas.

E a isto hai que engadir que esta tecnoloxía atópase en constante evolución, facendo que a mobilidade eléctrica non só sexa cada vez máis eficiente senón que tamén teña novos usos: os camións, avións e botes eléctricos que se atopan en fase experimental marcarían o inicio da electrificación de toda a mobilidade.

En suma, a mobilidade eléctrica chegou para quedarse e marcará o futuro do transporte. Un transporte máis eficiente, amigable co medio ambiente e sostible.

As propostas contidas dentro do Plan de Fomento da Mobilidade Eléctrica son as seguintes:

Táboa 107: Actuacións do Plan de Fomento da Mobilidade Eléctrica

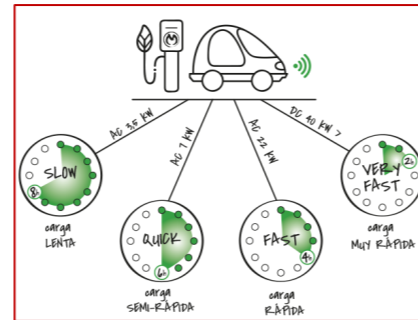
ACTUACIÓNS	
ME1	Plan de implantación de sistemas de recarga de VE (Vehículo Eléctrico)
ME2	Promoción do vehículo eléctrico (compartido, flota de empresa, flotas municipais, bicicleta eléctrica, motos eléctricas, etc.)
ME3	Vehículo eléctrico autónomo

Fonte: *Elaboración propia*

A continuación, recóllense as fichas de cada unha das actuacións deste plan sectorial:



PLAN DE IMPLANTACIÓN DE SISTEMAS DE RECARGA DE VE (VEHÍCULO ELÉCTRICO)



Obxectivo:

Impulsar e incentivar o uso de vehículos eléctricos.

Descrición da medida:

Para que os usuarios e usuarias opten por tecnoloxías eléctricas para os novos vehículos é preciso que exista una ampla infraestrutura de recarga (electrolineiras) que faciliten os procesos de recarga. Por iso, esta medida contempla a elaboración dun plan de implantación de sistemas de recarga de VE que consistiría en dotar a varios puntos estratéxicos da cidade (estación intermodal, universidade, hospitais, principais puntos de ocio, etc.) de estacións de eléctricas de recarga. Este proceso de implementación dos puntos de recarga poderase facer por fase:

FASE 1: Análise das localizacións principais das estacións de recarga.

FASE 2: Proba piloto de funcionamento e adaptabilidade dos usuarios e usuarias nalgún dos puntos identificados.

FASE 3: Corrección de erros e execución do resto de puntos de recarga determinados na fase 1.

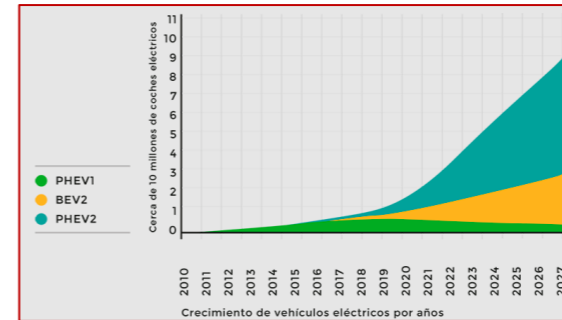
O proceso de implantación das estacións de recarga estaría vinculado a axudas e subvencións de instalacións promovidas polo goberno central.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de puntos de recarga instalados.
- Porcentaxe de uso dos punto de recarga.
- Grado de satisfacción dos puntos de recarga por parte dos usuarios e usuarias.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-11	ME1	72	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO

PROMOCIÓN DO VEHICULO ELÉCTRICO (COMPARTIDO, FLOTA DE EMPRESA, FLOTAS MUNICIPAIS, BICICLETA ELÉCTRICA, MOTOS ELÉCTRICAS, ETC.)



Obxectivo:

Facilitar o intercambio modal a modos de desprazamento sostibles

Descrición da medida:

Con esta medida pretendese fomentar o uso de tecnoloxías máis limpas, impulsando o uso de vehículos eléctricos, reducindo as emisións contaminantes debidas ao sector transporte.

A promoción dende o Concello dos vehículos limpos pode actuarse nas seguintes liñas:

- ✓ Promoción do uso do VE como flota de empresa.
- ✓ Flotas municipais: renovación progresiva la flota municipal cara VE ata conseguir o 100%.
- ✓ Bicicleta eléctrica y VMP's nas políticas de mobilidade: subvencionar unha porcentaxe sobre o coste total de adquisición baixo convocatoria pública e cun presuposto anual municipal.
- ✓ Axudas para a compra de vehículos particulares: subvencionar unha porcentaxe sobre o coste total de adquisición baixo convocatoria pública e cun presuposto anual municipal.
- ✓ Vantaxes urbanas para os usuarios e usuarias de vehículos eléctricos: circulación preferente nas vías públicas, diminución do imposto de circulación, reserva de prazas en áreas específicas de gran demanda de aparcamento, etc.
- ✓ Fomento de infraestruturas de recarga (medida ME1).
- ✓ Accións de comunicación e de publicidade estratéxica.

Indicadores de seguimento:

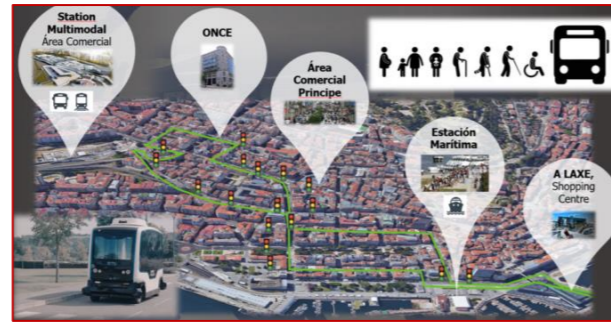
- Reparto modal.
- Número de vehículos eléctricos matriculados en Vigo.
- Número de axudas concedidas.
- Emisións de contaminantes atmosféricos.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-11	ME2	73	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 283 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

VEHÍCULO ELÉCTRICO AUTÓNOMO



Obxectivo:

Promover a implantación de tecnoloxías novas para o desenvolvemento de aplicacións de mobilidade eléctrica.

Descrición da medida:

Nesta medida exponse o despregamento dun vehículo autónomo e eléctrico para cubrir desprazamentos en diferentes áreas da cidade nas que o acceso de vehículos convencionais de transporte público é máis complicado e/ou para grupos de usuarios e usuarias con necesidades especiais.

Desta forma promóvese a investigación e o desenvolvemento de novas tecnoloxías aplicadas a mobilidade sostible e eléctrica a vez que se implanta un servido de transporte útil e que define o enfoque da mobilidade autónoma do futuro, situando a Vigo ao nivel das cidades máis innovadoras.

Indicadores de seguimento:

- Número de usuarios e usuarias do autobús eléctrico autónomo.
- Grado de satisfacción da medida por parte dos usuarios e usuarias.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-11	ME3	74	CURTO E MEDIO PRAZO

4.5.13. PLAN ESTRATÉXICO DE DIXITALIZACIÓN E FERRAMENTAS TIC

A situación excepcional derivada da pandemia da COVID-19 acelerou os procesos de dixitalización, poñendo de relevo as fortalezas e tamén as carencias tanto desde o punto de vista económico como social e territorial. En efecto, durante os meses de restrición da mobilidade, fíxose patente a capacidade e resiliencia das redes de telecomunicacións para cubrir unha situación extrema de súper-conectividade, con incrementos respecto a 2019 de ata o 50% en voz fixa, do 30% en voz móbil, do 20% en datos en rede fixa, e dun 50% en tráfico de datos móbiles. Tamén se incrementou notablemente o teletraballo, e impulsouse a dixitalización da educación, cun cambio radical de métodos e contidos.

Por outro lado, o emprego das ferramentas TIC (Tecnoloxías da Información e a Comunicación) está estreitamente ligado co concepto da Smart City (Cidade Intelixente). Estas cidades son aquelas que empregan as TIC para facer que tanto a súa infraestrutura crítica, como os seus compoñentes e servizos públicos ofrecidos interactúen e sexan cada vez máis eficientes, o que redonda nunha mellora da calidade de vida da cidadanía, os cales poden aproveitar todo o seu potencial a partir do concepto de mobilidade global, sendo este a utilización dos seus dispositivos móbiles, para optimizar os seus desprazamentos (mobilidade persoal).

Por unha parte, o aproveitamento dos avances tecnolóxicos para a mellora do sistema de mobilidade e o control de tráfico nas cidades é básico e cada vez vai supoñer un punto máis importante para a xestión eficiente das mesmas. Doutra banda, a carreira tecnolóxica na que a cidadanía está inmersa, con dispositivos cada vez máis avanzados, cuxa capacidade de procesamento está a levar a dispoñer de múltiples aplicacións tanto a nivel persoal como nos vehículos que utilizan nos seus desprazamentos (sistemas embarcados).

Ambos os factores están a converxer cara aos chamados sistemas colaborativos de comunicación en interacción (I2V)-(I2V2I), ou conceptos como o Mobility As A Service (MasS), no que os vehículos son usados pola cidadanía en función das súas necesidades, en lugar de adquirilos en propiedade; o Road Tech, as tecnoloxías aplicadas ás infraestruturas viarias e aos vehículos; e como non, o Big-Data.

Por leste e outros motivos, a mobilidade urbana pódese beneficiar en gran medida da aplicación das TIC's, xa sexa desde o punto de vista da disuasión do vehículo privado, xa sexa desde o da promoción de modos sostibles ou a optimización da distribución de mercadorías, como exemplos.

As propostas contidas dentro do Plan Estratégico de Dixitalización e Ferramentas TIC son as seguintes:



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 284 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

Táboa 108: Actuacións do Plan Estratéxico de Dixitalización e Ferramentas TIC

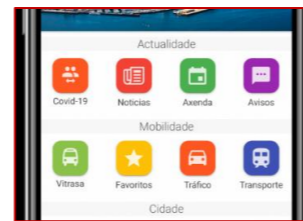
ACTUACIÓNS	
DFT1	Creación dunha APP comparativa de itinerarios máis sostibles
DFT2	Optimización das xestións na administración electrónica
DFT3	Actualización da APP C-ITS Vigo con funcións específicas para ciclistas e VMP (Carril Bici 4.0)

Fonte: *Elaboración propia*

A continuación, recóllense as fichas de cada unha das actuacións deste plan sectorial:

CREACIÓN DUNHA APP COMPARATIVA DE ITINERARIOS MÁIS SOSTIBLES

Orixe:	Punto A	Destino:	Punto B			
MODOS	Tempo (min.)	Custo (€)	CO2	NOx	% Mellora saúde	
Veh. Privado	15	3,0 €	X	Y	-10%	
Taxi (0 emisións)	15	5,0 €	0	0	-5%	
T. Público (0 emisións)	20	0,89 €	0	0	-5%	
Bicicleta	25	0,5 €	0	0	5%	
A pé	30	0,0 €	0	0	10%	



Obxectivo:

Información á cidadanía de itinerarios máis sostibles.

Descrición da medida:

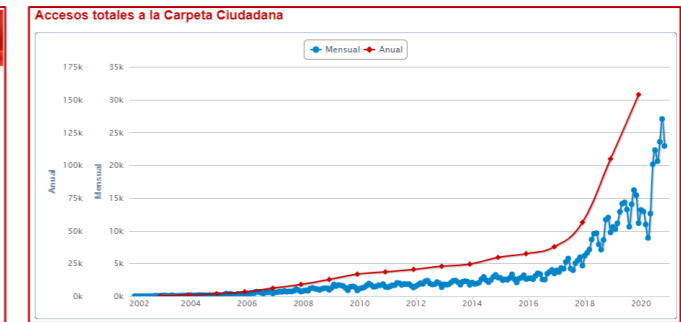
A presente proposta consiste na creación dunha APP (ou a correspondente implementación na APP VIGO) que permita visualizar para un mesmo recorrido dende un punto A a un punto B, os posibles itinerarios alternativos cunha representación gráfica ou tabular sobre diferentes factores a ter en conta. Desta maneira, a cidadanía terá unha idea aproximada dos mesmos e terán maior información previa á hora de planificar os seus desprazamentos, orientándose cara a unha mobilidade máis sostible, minimizando as emisións contaminantes, e mellorando a saúde deles mesmos. Como incentiación aos itinerarios máis sostibles e saudables, a aplicación pode incluír “recompensas”, como descontos en servizos municipais, entradas gratuítas para eventos, etc.; incorporación a unha clasificación cidadá; incorporación dunha clasificación por distritos; etc. Podendo ir en consonancia cos “tokens” da medida MAAE1 do PS-8.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de usuarios e usuarias da ferramenta.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-11	DFT1	75	MEDIO E LONGO PRAZO

OPTIMIZACIÓN DAS XESTIÓNS NA ADMINISTRACIÓN ELECTRÓNICA



Obxectivo:

Incrementar o número de telexestións.

Descrición da medida:

A mobilidade por motivos persoais ou de xestión ocupa un porcentaxe importante dentro dos motivos de desprazamento dos vigueses e viguesas, así que co obxectivo de que os veciños e veciñas do municipio poidan realizar a maior cantidade posible de xestións telematicamente propónse a realización dunha revisión e posterior optimización do funcionamento da administración electrónica de Vigo, mellorando deste xeito o servizo e a comodidade e emprego desta ferramenta. Poderase estudar a posibilidade de realización de novas xestións.

Indicadores de seguimento:

- Uso da administración electrónica de Vigo.
- Grado de satisfacción da administración electrónica por parte dos usuarios e usuarias.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-11	DFT2	76	MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 285 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

ACTUALIZACIÓN DA APP C-ITS VIGO CON FUNCIONS ESPECIFICAS PARA CICLISTAS E VMP (CARRIL BICI 4.0)



Obxectivo:

Mellorar a toma de decisións en relación á mobilidade ciclista e VMP.

Descrición da medida:

Esta actuación trata de dotar de ferramentas innovadoras aos usuarios e usuarias de bicicletas e VMP. Para elo contémpanse as seguintes medidas:

- ✓ SPAT/GLOSA para ciclistas: O novo carril para ciclistas que cruza Vigo dende Teis ata a praia de Samil conta no seu trazado con semáforos de regulación específica coordinada cos semáforos de calzada polo que se propón habilitar o servizo SPAT-GLOSA para os semáforos específicos de ciclistas deste carril bici (ademais dos xenéricos que mandan sobre a calzada xeral). Os ciclistas ou condutores e condutoras de VMP poden adaptar a súa velocidade ao tempo restante para o cambio aforrando enerxía e esforzo. Contarán ademais co resto de alertas e información de tráfico xa dispoñibles na APP C- ITS.
- ✓ Servizo de alertas de proximidade: O uso da APP permite manter xeolocalizados aos ciclistas e usuarios e usuarias de VMP, o que permite lanzar alertas de proximidade aos condutores e condutoras doutros vehículos e viceversa.
- ✓ Prioridade semafórica no carril bici reforzada por visión artificial: Se se acumula o número de ciclistas no carril bici en determinadas interseccións, pode activarse un ciclo de prioridade semafórica que favoreza o desconxestionamento. Os ciclistas poden detectarse pola súa posición GPS combinada coa instalación de cámaras de visión artificial.
- ✓ Interseccións con potencial de mellora no carril bici: Camelias-Álvaro Cunqueiro-Pintos Colmeiro; Camelias-Doctor Mararón; Camelias-Chile-Romil; Venezuela-Paseo de Granada-Enrique Blein Budiño; Venezuela-Panamá; Venezuela-Gran Vía; Venezuela-México; outros a estudar.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Emprego da APP C-ITS
- Grado de satisfacción coas medidas implantadas por parte dos usuarios e usuarias

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-11	DFT3	77	CURTO E MEDIO PRAZO

4.5.14. PLAN DE MOBILIDADE TURÍSTICA

A mobilidade do turismo é un factor fundamental á hora de planificar a mobilidade urbana dun concello, os desprazamentos estacionais provocan gran número de desprazamentos que rompen coa dinámica diaria do núcleo e poden causar problemas de mobilidade ou un incremento da polución.

Cas medidas deste plan preténdese mellorar a imaxe exterior de Vigo como cidade sostible en mobilidade, comunicando a sustentabilidade da mobilidade na cidade e tentando incrementar o turismo de calidade, de excelencia, accesible e ecolóxico.

Ademais, a mellora da accesibilidade aos recursos turísticos en todas as zonas da cidade con políticas que favorezan que o/a turista poida acceder de forma áxil e sinxela a Vigo, aos establecementos e aos recursos turísticos, así como facilitar a súa mobilidade pola cidade naqueles modos de transporte ofertados e posibles en cumprimento da normativa vixente fará que o Concello de Vigo goce de gran recoñecemento para os turistas, xa que garantirá un servizo turístico máis amplo e comfortable para toda a sociedade.

O turismo accesible é ademais unha oportunidade de negocio e de mellora das características da mobilidade en Vigo, podendo amentar con el o % de desprazamentos que se fan a pé ou en bicicleta, aumentando as viaxes que se realizan en transporte público, etc.

Polo tanto, deberanse facilitar os recursos necesarios para mellorar a eficiencia da mobilidade turística.

Para a concreción deste plan propónse o desenvolvemento das seguintes iniciativas:

Táboa 109: Actuacións do plan de mobilidade turística

ACTUACIÓNS	
MT1	Incentivar a creación dun bono de transporte para visitantes
MT2	Fomento do uso da APP "TURISMO de VIGO"
MT3	Plano Vigo-Vertical: VIGO A PÉ

Fonte: *Elaboración propia*

A continuación, recóllense as fichas de cada unha das actuacións deste plan sectorial:



INCENTIVAR A CREACIÓN DUN BONO DE TRANSPORTE PARA VISITANTES



Obxectivo:

Fomento da mobilidade en distintos modos de transporte público urbano para os visitantes.

Descrición da medida:

Esta medida vai encamiñada a unificar o sistema tarifario e facilitar o cambio modal combinando os distintos modos de mobilidade na cidade. Fomentar a mobilidade ciclista a turistas e facilitar os recursos necesarios para mellorar a eficiencia da mobilidade.

Para iso levaranse a cabo as seguintes actuacións:

- ✓ Incentivar o uso do transporte público para os establecementos turísticos e monumentos máis afastados do centro histórico, para o que debería garantirse que todos están conectados.
- ✓ Potenciar a intermodalidade dos puntos de chegada á cidade.
- ✓ A procura de sinerxías co sector turístico, e especialmente co sector do aloxamento, na canalización e venda dela tarxeta para poñela ao dispor dos/as turistas.
- ✓ Incorporar ás tarxetas Turísticas a posibilidade de acceso ao transporte público, museos, exposicións, etc.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de bonos turísticos vendidos.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-13	MT1	78	MEDIO PRAZO

FOMENTO DO USO DA APP "TURISMO DE VIGO"



Obxectivo:

Incremento do uso dos recursos municipais para os turistas.

Descrición da medida:

Con esta medida tratase de mellorar a accesibilidade aos recursos turísticos e a todas as zonas de interese da cidade.

A clave desta medida pasa pola publicitación da aplicación nos principais centros de chegadas de turistas ao concello (Estacións de tren, bus, aeroporto, etc.), oficinas de turismo ou locais de hospedaxe, onde poderán ver as mellores formas de transporte dentro do concello aos principais reclamos turísticos.

Tamén se poderían instalar lectores de código QR coa descarga da APP nas paradas de autobús urbano e nos principais destinos turísticos de Vigo.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de descargas da APP.
- Nivel de uso da APP.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-13	MT2	79	MEDIO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 287 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

PLANO VIGO-VERTICAL: VIGO A PÉ



Obxectivo:

Mellora da sinalización en desprazamentos a pé.

Descrición da medida:

Outra das medidas importantes a implantar no concello será a creación dun plano Vigo-Vertical: VIGO A PE, o cal é un mapa ou plano sinóptico que mide as distancias entre varios puntos e os tempos medios que se tarda en desprazarse por eles. Pero tamén é un elemento que promociona o hábito de camiñar e trata de romper os mapas mentais equivocados que formamos sobre as nosas cidades co uso abusivo dos vehículos motorizados. O plano VIGO A PÉ serve para contribuir a unha nova mobilidade de base peonil, que substitúa o excesivo usos dos medios motorizados polo desprazamentos a pé en distancias inferiores a 2 km, serve para desmitificar o tempo que se tarda habitualmente entre dous puntos próximos e serve para vencer os medios ou as resistencias habituais á hora de camiñar. Ademais, é un compendio informativo de distancias e tempos, é un obxecto de promoción de carácter persuasivo moi enfocado a que os turistas saiban como desprazarse por Vigo e teñan unha idea fiel dos tempos de viaxe a pé.

Ademais favorece o consumo dentro do concello, que o turista camiñe en lugar de ir dun punto directo a outro reparte o gasto destes por diferentes areas do concello, repartindo o beneficio do turista entre os comercios locais.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Grado de satisfacción do plano VIGO A PÉ por parte dos usuarios e usuarias.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-13	MT3	80	CURTO PRAZO

4.5.15. PLAN DE DIFUSIÓN DO PMUS E PROMOCIÓN DE BOAS PRÁCTICAS

Dentro do Plan de Difusión e Promoción de Boas Prácticas, recóllense aquelas propostas de acción, que permitirán concienciar á poboación sobre a necesidade de modificar hábitos de mobilidade non sostible en relación ao medio ambiente, caracterizada pola ausencia dun criterio de eficiencia enerxética.

O obxectivo deste plan será crear unha cultura da sustentabilidade no referente á mobilidade no municipio da Vigo e a súa Área Metropolitana.

Para a concreción deste plan propónse o desenvolvemento das seguintes iniciativas:

Táboa 110: Actuacións do plan de difusión e promoción de boas prácticas

ACTUACIÓNS	
DP1	Guía de boas prácticas para a mobilidade
DP2	Promoción dos modos mais sostibles
DP3	Cursos de uso da bicicleta
DP4	Campañas divulgativas contra o aparcadoiro indebido
DP5	Redactar Instrución de Deseño da Vía Pública
DP6	Plan de visualización e recoñecemento das actuacións de mobilidade urbana sostible propostas en Vigo

Fonte: *Elaboración propia*

A continuación, recóllense as fichas de cada unha das actuacións deste plan sectorial:



GUÍA DE BOAS PRÁCTICAS PARA A MOBILIDADE



Obxectivo:

Fomentar unha mobilidade responsable e sostible.

Descrición da medida:

Na elaboración desta guía, propónse abordar aspectos encamiñados cara a unha mobilidade sostible, entre os que deberán ser incluídos, polo menos, os que se relacionan a continuación:

- ✓ Recomendacións de hábitos para a redución dos impactos do automóbil.
- ✓ Redución de velocidades.
- ✓ Melloras de xestión do uso do automóbil mellorando a xestión.
- ✓ Organización da carga e descarga.
- ✓ Recomendacións para o uso das bicicletas.
- ✓ Recomendacións de carácter urbanístico.
- ✓ Recomendacións de carácter fiscal.
- ✓ Recomendacións para o fomento do transporte público.
- ✓ Recomendacións para o fomento do transporte non motorizado.
- ✓ Recomendacións tecnolóxicas postas ao servizo da redución dos impactos do automóbil.
- ✓ A elaboración de plans de mobilidade urbana sostible: Propostas de mellora e participación pública.

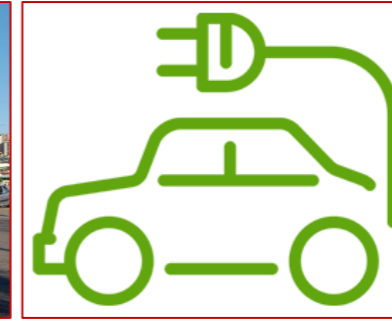
Adicionalmente, esta guía poderá incorporar exemplos de boas prácticas levadas a cabo en cidades europeas, axudando con esta promoción ao cambio dos cidadáns e cidadás no comportamento da súa mobilidade. A divulgación desta guía levará a cabo tanto a partir da súa publicación e difusión na comunidade educativa, e asociacións, como da súa posta a disposición na páxina web do Concello.

Indicadores de seguimento:

- Elaboración da guía (si/non).

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-14	DP1	81	MEDIO PRAZO

PROMOCIÓN DOS MODOS MAIS SOSTIBLES



Obxectivo:

Sensibilización co problema da mobilidade

Descrición da medida:

Para o logro destes obxectivos expónse a realización, a través do Concello, de actuacións dirixidas a:

- ✓ Proporcionar información sobre os transportes públicos de viaxeiros.
- ✓ Levar a cabo actuacións de promoción do uso do transporte público e de divulgación das súas vantaxes entre todos os cidadáns e cidadás.
- ✓ Realizar actividades de formación e educación en materia de mobilidade. Estas actuacións han de ir especialmente dirixidas cara á poboación escolar, asociacións de veciños e veciñas e traballadores que diariamente ven obrigados realizar desprazamentos por motivos laborables.
- ✓ Recepción de propostas dos cidadáns e cidadás sobre medidas que promovan unha mobilidade sostible, sobre a base do fomento do transporte público colectivo e do non motorizado, dando traslado das mesmas ás persoas responsables.
- ✓ Establecemento duns premios á promoción do transporte público e a mobilidade sostible levados a cabo por persoas, empresas e institucións no ámbito do Concello e a súa Área metropolitana. Para tal fin, poderanse establecer categorías dirixidas a:
 - ▶ Escolares de Primaria e Secundaria.
 - ▶ Traballadores de empresas do sector do transporte público.
 - ▶ Empresas e institucións que achegaron iniciativas para a promoción do transporte público, tanto desde o ámbito empresarial como educativo.
- ✓ Establecemento dun plan de comunicación a través do que poder transmitir co maior alcance posible contidos e actuacións de mobilidade sostible dirixidos á poboación en xeral.

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de actos celebrados.
- Informe de seguimento.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-14	DP2	82	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 289 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

CURSOS DE USO DA BICICLETA



Obxectivo:

Mellora do uso da bicicleta desde o punto de vista da seguridade.

Descrición da medida:

Entre os contidos para desenvolver dentro desta acción formativa destacaranse as bondades deste xeito de transporte, principalmente caracterizado por:

- ✓ Ser unha forma de transporte sostible, libre de fumes, ruídos e consumos de gasolina.
- ✓ É divertida, libre, allea a esperas, transbordos e atascos.
- ✓ Permite a conexión porta a porta.
- ✓ Ten unha velocidade adecuada á escala urbana.
- ✓ Forma de transporte saudable.
- ✓ É económico e fácil de usar.
- ✓ Favorece a conexión con outros modos.
- ✓ Permite liberar espazo

Indicadores de seguimento:

- Reparto modal.
- Número de cursos impartidos.
- Número de persoas que realizaron estes cursos.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-14	DP3	83	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO

CAMPAÑAS DIVULGATIVAS CONTRA O APARCADOIRO INDEBIDO



Obxectivo:

Concienciar aos cidadáns e cidadás dos problemas que xera o aparcamento indebido.

Descrición da medida:

Co fin de minimizar os efectos causados polo estacionamento indebido, propónse levar a cabo campañas divulgativas nas que reforzar mensaxes tales como:

- ✓ “A mellora da velocidade comercial nas liñas de autobuses lógrase a través de medidas como a erradicación do aparcamento indebido”.
- ✓ “O aparcamento indebido afecta con especial incidencia a ocupación de estacionamentos reservados para PMR, aínda que este colectivo representa á poboación con maiores problemas de mobilidade”.
- ✓ “A interrupción de itinerarios peonís con aparcamentos en pasos peonís, supón unha situación de risco especialmente para os usuarios e usuarias con maiores problemas de mobilidade”.
- ✓ “O estacionamento e paradas ilegais dos vehículos nas beirarrúas e esquinas, obriga os viandantes para circular pola calzada co risco que isto supón, especialmente para os menores”.
- ✓ “A ocupación das zonas de carga e descarga por estacionamentos ilegais, prexudica ao barrio e a convivencia dos seus habitantes”.
- ✓ “O estacionamento indebido nas proximidades das paradas dos autobuses prexudica á seguridade dos usuarios e usuarias do transporte público e dos ocupantes do vehículo estacionado”.
- ✓ “A necesidade do control das invasións ilegais do aparcamento, resta tempo aos axentes da seguridade para o desempeño doutras tarefas que poden ser vitais para a integridade das persoas”.

Indicadores de seguimento:

- Número de campañas realizadas.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-14	DP4	84	CURTO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 290 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

REDACTAR INSTRUCCIÓN DE DESEÑO DA VÍA PÚBLICA



Obxectivo:

Homoxeneizar o desenvolvemento da trama urbana e optimizar o aproveitamento da vía pública.

Descrición da medida:

Entre os aspectos que na devandita instrución deberán quedar recolleitos, polo menos figurasen os seguintes:

- ✓ Clasificación do chan cualificado como vía pública.
- ✓ Clasificación de todos os elementos da rede viaria, áreas estanciais, ou plataformas reservada.
- ✓ Consideración como obxectivo principal a satisfacción do conxunto de funcións e prioridades asignadas.
- ✓ Necesidade de incluír un estudo de transporte dentro das propostas de plans parciais, especiais ou proxectos de edificación, co que se garanta a solvencia técnica das decisións relativas a transporte e deseño da vía pública.
- ✓ Definición de criterios para o deseño de itinerarios peonís principais.
- ✓ Garantir mediante o deseño da rede, o trazado, a sección transversal, as interseccións ou a incorporación de medidas de acougado de tráfico, o cumprimento dos límites de velocidade establecidos nesta instrución, para os distintos tipos de vías.
- ✓ Incluír a completa regulación da rede viaria no referente a velocidades, sentidos de circulación, movementos permitidos en interseccións, preferencias, áreas de estacionamento autorizadas e prohibidas, etc.
- ✓ No caso de redes viarias para áreas con uso cualificado de residencial, delimitar expresamente limitacións de velocidade de 30 Km/ h.
- ✓ Garantir o cumprimento dos límites dos niveis sonoros ambientais esixidos pola normativa específica para as diferentes clases e usos do chan, ben mediante o respecto das distancias mínimas esixidas entre a rede viaria e as distintas actividades, ben mediante a introdución de medidas correctoras e acondicionamentos fronte ao ruído.
- ✓ Incluír a disposición e deseño do conxunto dos elementos de acondicionamento da vía pública (acondicionamentos fronte ao ruído, iluminación, arborado e xardinería, sinalización e mobiliario urbano), así como o tipo de pavimentación de cada un dos seus elementos.

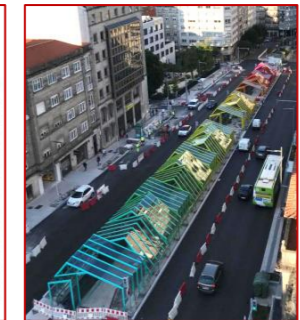
Con carácter xeral esta instrución ha de proporcionar unha idea global dos requisitos que serán esixibles ao proxectista en termos de planificación e deseño, aínda que o seu desenvolvemento estruturácese en fichas nas que se recollerán recomendacións de aplicación para o deseño dos chans cualificados como vía pública.

Indicadores de seguimento:

- Ocasións nas que se aplicou esta instrución.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-14	DP5	85	MEDIO E LONGO PRAZO

PLAN DE VISUALIZACION E RECONECIMIENTO DAS ACTUACIONES DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE PROPOSTAS EN VIGO



Obxectivo:

Posta en valor das actuacións en materia de mobilidade sostible no Concello de Vigo.

Descrición da medida:

Esta medida busca a elaboración dun plan para por en valor as actuacións levadas a cabo polo Concello ata o de agora en relación coa mobilidade sostible e tamén as presentes neste plan dando a coñecer os beneficios destas a cidadanía.

A visualización destas levarase a cabo por medio de noticias, en medios de información propios do concello así como a través das redes sociais propias do concello.

Outro aspecto a valorar é a presentación destas medidas en concursos nacionais e internacionais de actuacións permanentes relacionadas coa mobilidade sostible, que dan moita visibilidade e un recoñecemento engadido a tida medida.

Indicadores de seguimento:

- Número de noticias en prensa relacionadas coas actuacións de mobilidade sostible de Vigo.
- Número de publicacións en redes sociais das actuacións de mobilidade sostible de Vigo.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-14	DP6	86	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 291 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

4.5.16. OFICINA TECNOLÓXICA E OPERATIVA DE MOBILIDADE

A xestión integrada das distintas actuacións propostas e o consenso social e dos axentes implicados son aspectos fundamentais na consecución dos obxectivos do plan. Do mesmo xeito, é tamén fundamental a avaliación e seguimento das medidas implantadas e o establecemento de mecanismos de revisión que permitan a adaptación ás posibles variacións da mobilidade do ámbito de estudo.

Esta oficina será a encargada da implantación, o seguimento, a avaliación e control das medidas, e o establecemento do Plan de Acción. A Oficina Tecnolóxica e Operativa da Mobilidade (OTOM) será a encargada de asegurar o mantemento das vías de comunicación e participación cidadá, así como de levar a cabo as seguintes actuacións:

1. O plan debe ser avaliado a través dos indicadores de mobilidade establecidos durante o tempo de establecemento da OTOM. Establecerase un plan de seguimento no que se estimará o grao de alcance dos obxectivos expostos.
2. Posta en marcha das propostas. O plan de actuación é unha fase posterior á propia elaboración da memoria do PMUS.
3. Elaboraranse informes anuais de seguimento. O primeiro deles realizarase desde a OTOM e será o encargado de establecer a súa estrutura e requirimentos en futuras edicións.
4. Establecemento de criterios para a revisión do plan aos dous anos de execución.

Táboa 111: Actuacións do oficina tecnolóxica e operativa de mobilidade

ACTUACIÓNS	
OTOM1	Apoio á implementación do PMUS
OTOM2	Plan para o tratamento da información. Base de datos conxunta de mobilidade
OTOM3	Apoio ao despregamento tecnolóxico
OTOM4	Seguimento das actuacións municipais e supramunicipais en mobilidade
OTOM5	Plan de Participación Cidadá
OTOM6	Seguimento da información en tempo real e apoio a toma de decisións

Fonte: *Elaboración propia*

A continuación, recóllense as fichas de cada unha das actuacións deste plan sectorial:

APOIO Á IMPLEMENTACIÓN DO PMUS



Obxectivo:

Coñecer o estado da mobilidade e realizar un seguimento do plan.

Descrición da medida:

De acordo ás prioridades que poida establecer o Concello de Vigo en materia de implantación e desenvolvemento do Plan, as tarefas a desenvolver pola OTOM, unha vez creada e configurada, durante o seu período de vixencia e seguindo as directrices estratéxicas marcas neste plan, serán as seguintes:

- ✓ Supervisión e seguimento do grao do cumprimento do PMUS.
- ✓ Coordinación dos organismos municipais implicados no PMUS.
- ✓ Identificación de proxectos de colaboración en materia de mobilidade que se desenrolen nos ámbitos nacional ou europeo, con especial relevancia en aqueles proxectos que permitan obter recursos para o desenrolo de actuacións contempladas no PMUS.
- ✓ Xerarquización das propostas de actuación segundo prioridades e presupostos municipais de acordo a súa importancia específica para o avance e cumprimento do plan, así como en función das disponibilidades orzamentarias e as prioridades establecidas polo Concello.
- ✓ Execución do plan de avaliación e seguimento do PMUS.
- ✓ Dirección do Observatorio da Mobilidade.
- ✓ Fomentar a poboación sobre a mobilidade sostible.
- ✓ Apoio á xestión e seguimento de actuacións derivadas das propostas que se desenrolen a curto prazo mediante indicadores que permitan contrastar os seus efectos.
- ✓ Definición de actuacións correctoras de las posibles incidencias que se poidan dar durante o período de implementación do PMUS.

Indicadores de seguimento:

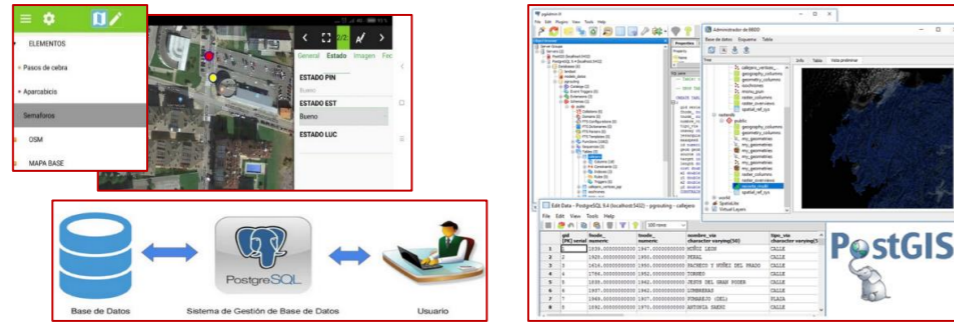
- Creación da OTOM (si/non).
- Informes de seguimento.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-15	OTOM1	87	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 292 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

PLAN PARA O TRATAMENTO DA INFORMACIÓN. BASE DE DATOS CONXUNTA DE MOBILIDADE



Obxectivo:

Realizar un seguimento dos datos do plan de mobilidade.

Descrición da medida:

En base aos indicadores propostos para o seguimento do PMUS, realizaranse informes periódicos que reflectan e cuantifiquen o grao de avance do plan e que permitan realizar unha análise crítica. Implementarase un Modelo de Datos normalizado a partir destas fontes e da información elaborada pola Oficina Tecnolóxica e Operativa de Mobilidade. Os informes deberán reflectir:

- ✓ Análise dos valores extraídos nos indicadores seleccionados.
- ✓ Avaliación do progreso do plan en función dos resultados dos indicadores e posteriormente contrastar o avance real co esperado.
- ✓ Avaliación global do grao de desenvolvemento do plan
- ✓ Exposición dos problemas ocorridos na mobilidade durante o período de análise.
- ✓ Se a situación requireo, propoñeranse medidas correctoras Para o establecemento desta base de datos, seguiranse estándares tecnolóxicos que simplifiquen a coordinación tecnolóxica con outras institucións. A alimentación do sistema realizarase de forma estandarizada para que poida ser aceptada polas aplicacións de seguimento do PMUS.

No caso de que isto non sexa posible, seguiranse os formatos de intercambio pertinentes para os casos en que non usen os mesmos estándares.

Indicadores de seguimento:

- Datos recompilados.
- Informes de seguimento

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-15	OTOM2	88	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO

APOIO AO DESPREGAMENTO TECNOLÓXICO



Obxectivo:

Establecer foros de debate sobre mobilidade sostible

Descrición da medida:

Para a construción deste despregamento tecnolóxico, a OTOM levará a cabo as seguintes pautas de actuación:

- ✓ Análise do mercado I+D en mobilidade para coñecer e aproveitar as últimas tendencias e directrices en canto ao desenvolvemento de novas tecnoloxías e procesos relacionados coa mobilidade sostible.
- ✓ Posteriormente establecerase unha estratexia de benchmarking para coñecer cales son os puntos fortes e débiles das solucións tecnolóxicas identificadas, así como as súas ameazas e oportunidades (DAFO).
- ✓ Superadas as probas e límites de tensións, estableceranse as bases para a certificación das devanditas solucións.
- ✓ Definirase, planificará e propoñerá o plan de homologación de medios e soportes TIC, que conterà todo o procedemento e especificacións técnicas que deberán cubrir as solucións tecnolóxicas seleccionadas para a súa homologación e o seu futuro uso no ámbito de actuación sobre o territorio.
- ✓ Finalmente definirase, planificará e propoñerá un plan de implantación daqueles estándares identificados e consensuados, que conterà a definición do Ámbito de actuación, Identificación de actividades e a súa planificación, Identificación de recursos, e o seu plan de xestión e o plan de xestión de riscos, con identificación, análise e proposta de medidas de continxencia. No devandito plan terase en conta a Integración de estándares nacionais ou europeos identificados na fase anterior.

Indicadores de seguimento:

- Elementos integrados na Base de Datos.
- Tecnoloxías testadas.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-15	OTOM3	89	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 293 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

SEGUIMIENTO DAS ACTUACIÓNS MUNICIPAIS E SUPRAMUNICIPAIS EN MOBILIDADE



Obxectivo:

Garantir o cumprimento dos obxectivos do PMUS.

Descrición da medida:

Para o logro destes obxectivos, a Oficina Tecnolóxica e Operativa da Mobilidade desempeñará un papel crucial na súa tarefa de priorizar e supervisar a planificación e desenvolvemento de calquera actuación urbanística ou de infraestruturas que se poida levar a cabo no ámbito municipal e supramunicipal, de forma que se teñan en conta as directrices seguidas por este plan, garantindo así o cumprimento e a consecución dos obxectivos do PMUS.

Para alcanzar este obxectivo propónse que a OTOM desenvolva as seguintes actuacións:

- ✓ Impulso da colaboración entre a Xunta de Galicia, o Concello e a súa Área Metropolitana, e axentes de Transporte Público, para incentivar que as posibles propostas de infraestruturas e actuacións de mobilidade, estean encamiñadas á redución do transporte mediante o vehículo privado, fronte a un incremento do uso do transporte público.
- ✓ Seguimento dos plans urbanísticos en revisión, co obxecto de que se adapten ás necesidades peonís, transportes públicos e non motorizados, en detrimento de os vehículos privados.
- ✓ Apoio a un modelo compacto e complexo de cidade, mediante diagnósticos e solucións integrais que potencien os modos de desprazamento máis sostibles, os de menor pegada ecolóxica posible, e que permitan a non dependencia do vehículo privado para satisfacer as necesidades da poboación en materia de mobilidade.
- ✓ Realización de labores de coordinación daquelas Comisións que teñan por obxecto aspectos relacionados coa mobilidade

Indicadores de seguimento:

- Informes de coordinación realizados.
- Informes de seguimento de desenvolvementos urbanísticos.
- Informes de análise de propostas.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-15	OTOM4	90	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO

PLAN DE PARTICIPACIÓN CIDADÁ



Obxectivo:

Promover a participación cidadá na toma de decisións relativas á mobilidade urbana.

Descrición da medida:

Unha parte importante do Plan de Mobilidade é a participación cidadá, a cal e a gran protagonista da mobilidade urbana diaria, para facer participe a cidadanía será necesaria levar a cabo os seguintes puntos:

- ✓ Presentación do PMUS (eventos).
- ✓ Proceso participativo (estudo de enquisas en medida XM6)
- ✓ Xornadas sobre mobilidade sostible.
- ✓ Educación e formación.
- ✓ Educación viaria.
- ✓ Exposicións públicas
- ✓ Divulgación en medios (radio local).
- ✓ Seguimento e monitoraxe do PMUS.
- ✓ Comunicacións e información periódica.

En base as comunicacións enmarcadas nesta medida poderán levarse a cabo na OTOM.

Indicadores de seguimento:

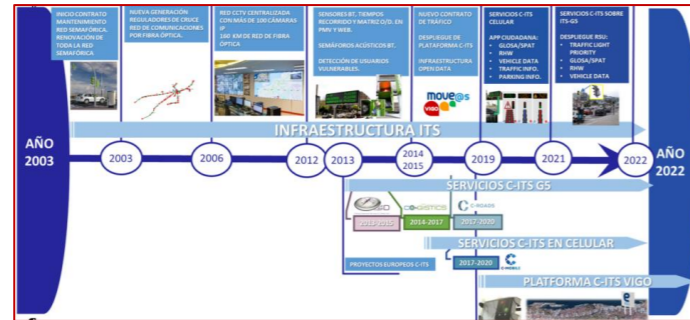
- Número de eventos de información e participación cidadá.

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-15	OTOM5	91	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 294 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

SEGUIMIENTO DA INFORMACIÓN EN TEMPO REAL E APOIO A TOMA DE DECISIONS



Obxectivo:

Análise continua da información obtida da rede sensórica implantada ao longo de todo o Concello de Vigo

Descrición da medida:

Co fin de revisar as medidas presentes no PMUS é necesario levar a cabo estudos continuos dos indicadores presentes nas medidas.
Para isto dende a OTOM levaranse a cabo informes periódicos analizando os datos obtidos seguindo a evolución das medidas implantadas por medios dos indicadores elixidos e grazas a todos os datos da rede sensórica que dispón o Concello de Vigo.
Estes informes serán fundamentais para guiar ou modificar as seguintes medidas a levar a cabo no Plan de mobilidade.

Indicadores de seguimento:

- Informes de seguimento

Plan sectorial:	Actuación:	Orde da actuación:	Horizonte temporal
PS-15	OTOM6	92	CURTO, MEDIO E LONGO PRAZO



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 295 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		

5. CONSIDERACIÓNS FINAIS

Como se pode observar con todo o analizado no presente documento, o grao de execucións das medidas contempladas no PMUS do 2014 é alto, o que amosa a implicación do Concello de Vigo en materia de políticas de mobilidade urbana sostible. Aínda así, de cara a mellorar outros aspectos relacionados coa mobilidade sostible propuxéronse unha serie de actuacións englobadas en varios Plans Sectoriais que tratan de cumprir uns obxectivos específicos con estreitas sinerxías cos Obxectivos de Desenvolvemento Sostible das Nacións Unidas.

As actuacións concretas propostas na presente actualización do Plan de Mobilidade Urbana Sostible do Concello de Vigo van dirixidas ao cumprimento dunha serie de obxectivos, non obstante, a maioría delas non teñen un nivel de concreción alto, xa que este aspecto non era obxecto desta actualización do PMUS 2014-2020, polo que no futuro Plan de Mobilidade Sostible de Vigo deberanse ter en conta e concretar ditas actuacións definindo o alcance exacto de cada unha e as inversións previstas.

Coas medidas ben detalladas deberase elaborar tamén o Plan de Implementación e o Plan de Seguimento do PMUS, así como un cronograma definido das actuacións do Plan.

A actualización do PMUS do Concello de Vigo 2014-2020 conclúe coa evolución positiva do PMUS do ano 2014 e cun alto grado de cumprimento do mesmo, non obstante, a pandemia provocada pola COVID-19 durante a redacción deste documento ao longo do ano 2020, non fixo posible a obtención de datos máis actualizados no referente á caracterización da mobilidade de Vigo.

Finalizado este proceso de actualización, o Concello de Vigo ten previsto a medio prazo, unha vez recuperada a normalidade post-pandemia, a elaboración dun novo PMUS que dea resposta a todas as cuestións que quedaron sen resolver nesta actualización polos motivos xa expostos, aumentando o nivel de definición das actuacións así como elaborando un Plan de Actuación e Implementación das mesmas, todo elo acompañado dun proceso de participación cidadá.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 26/04/2022 12:04	Páxina 296 de 296
Expediente/Documento 969-441	CSV: AFA2A3-CC4FEB-A7A4CH-EDDMKT-JFMSL7-F1	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección http://www.vigo.org/csv		