



CONCELLO DE
PONTEVEDRA

GABINETE DE ALCALDÍA
EBF/XMTC

CONCELLO DE PONTEVEDRA
REXISTRO XERAL DE SAIDA
Numero 2016012860
Data: 26/04/2016

OFICIO DE REMISIÓN DOCUMENTACIÓN EXPEDIENTE 2016/012392

Mediante o presente, remitimos escrito *corrixido* de previsións, necesidades e suxestións de actuacións relacionadas coa mobilidade sostible ao longo das estradas de titularidade autonómica dentro dos límites do termo municipal de Pontevedra.

Atentamente

Xosé Manuel Tato Camino
Director Xeral de Urbanismo e Servizos Xerais

Pontevedra, 26 de abril de 2016



REXISTRO XERAL DA XUNTA DE GALICIA
PORTELO ÚNICO
REXISTRO DO CONCELLO DE PONTEVEDRA
PONTEVEDRA
ENTRADA 1001 / RX 1108954
Data: 26/04/2016 08:37:23



AXENCIA GALEGA DE INFRAESTRUTURAS

A/a José Manuel Tobío Boquete

Edificio Administrativo de San Caetano

15781 Santiago de Compostela



CONCELLO DE
PONTEVEDRA

ÁREA DE MEDIO AMBIENTE, PROXECTOS E OBRAS (AMAPO)
OFICINA TÉCNICA DE MEDIO AMBIENTE,
INFRAESTRUTURAS, ENXEÑEIRÍA E SERVIZOS (OTMAIES)

ASUNTO: FOMENTO DA MOBILIDADE SOSTIBLE NA COMARCA DE PONTEVEDRA.
CLAVE: PO/16/027.06

**SOLICITANTE: AXENCIA GALEGA DE INFRAESTRUTURAS. CONSELLERÍA DE
INFRAESTRUTURAS E VIVENDA. XUNTA DE GALICIA.**

EXPEDIENTE: 2016/012392

Visto o escrito remitido pola Axencia Galega de Infraestruturas da Xunta de Galicia á Alcaldía do concello de Pontevedra, no cal solicitan das administracións locais previsións, necesidades ou suxestións de actuacións relacionadas coa mobilidade sostible ao longo das estradas de titularidade autonómica dentro dos límites do termo municipal, quen subscibe relaciona de séguido aqueles treitos que considera que, pola súa configuración urbana ou afluencia de peóns e ciclistas, poderían ser obxecto de estudo. A anterior CMATI, no seu Plano de Seguridade Viaria de Galiza (PSVG) 2011-2015, fixa como obxectivos estratéxicos, entre outros: 1. Promover contornos urbanos seguros; 4. Protexer as usuarios mais vulnerábeis; e 7. Mellorar a coordinación entre Administracións, obxectivos cos que ven traballando este concello dende o ano 2004, despois das reunións da denominada M-4, Mesa de Traballo pola mobilidade sustentable, e que xuntara ás catro administracións con competencias en mobilidade dentro do termo municipal. As estradas e treitos propostos son:

PO-546. Pontevedra (Fernández Ladreda) – Marín (PO-551):

Entre os PP.KK. 0+000 a 0+500: este treito de características eminentemente urbanas, serve de acceso a importantes dotacións, entre elas a Casa do Mar, o parque de Mollabao e o circuito infantil de tráfico da Policía Local. Xa no seu día o concello solicitara da administración autonómica a limitación da velocidade a 30 Km/h, ao igual que está no resto da cidade, a sobreelevación dos pasos de peóns existentes e a implantación de dous novos pasos nos P.K. 0+100 e 0+310. Existen solicitudes da Asociación de Veciños San Roque e de particulares pedindo a aplicación de este tipo de medidas de calmado de tráfico.

Entre os PP.KK. 0+500 e 4+100: podería estudarse a implantación dunha pista bici pola marxe dereita (sentido de circulación cara a Marín) dado o elevado número de ciclistas e a prohibición para este medio de transporte de utilizar as estradas PO-11 e PO-12.

Entre os PP.KK. 4+100 e 4+300: dende a glorieta de acceso aos Praceres ata a glorieta do Porto, a permeabilidade transversal dos peóns é imposible, non existe nin un paso de peóns que permita atravesar en condicións seguras e accesibles.

Entre os PP.KK. 3+700 e límite con Marín: mesmo tratamento que o treito inicial, dadas as características de urbano consolidado que, en xeral, presenta a estrada nos Praceres e Estibela.

PO 542. Ponte Bora (N-541) – O Pino (N-550):

Entre os PP.KK. 3+250 a 5+550: dende a glorieta coa PO-532 (estrada de Ponte Caldelas) ata a glorieta de Vilafranca, poderíase continuar un tratamento con beirarrúas similar ao xa executado entre O Marco e o antedito cruce de Vilafranca, con especial atención a dous puntos singulares:

P.K. 4+700: existe un área de centralidade da parroquia de Marcón, conformado polo Centro Social-Casa da Cultura a un lado da estrada, e o cemiterio e a Igrexa de San Miguel na outra marxe. Esta situación orixina un tráfico peonil considerable entre os dous sectores. Existe un único paso de peóns illado e pouco visible, nun treito no cal os vehículos acadan velocidades considerables e o tránsito de camións é intenso.

P.K. 4+900: outra área de centralidade configurada arredor da intersección coa antiga EP-0003 e a EP-0004 e asociada a servizos ao longo da estrada. Existe outro paso de peóns, este semaforizado, e convería adoptar medidas encamiñadas a incrementar a seguridade.

PO-532. Pontevedra (avenida de Lugo) – Ponte Caldelas (PO-255):

Entre os PP.KK. 0+000 a 3+030: no ano 2009 o concello de Pontevedra presentara, ante a delegación provincial da Consellería, un anteproxecto de acondicionamento para a implantación de beirarrúas a ambos lados deste treito, con características máis propias de travesía que de estrada, e pasos de peóns naqueles lugares que se consideraba xustificado. Debería retomarse unha solución semellante á proposta municipal.

Entre os PP.KK. 3+050 a 3+550: dada a densidade edificatoria neste primeiro treito da estrada de Ponte Caldelas propiamente dita, podería continuarse a implantación de beirarrúas en ambas marxes.

PO-531. Pontevedra – Baión (N-640):

Entre os PP.KK. 0+000 a 0+300 (Ponte da Barca): Esta ponte constitúe na actualidade a única vía de comunicación peonil entre os concellos de Pontevedra e Poio, e o incremento deste tipo de tráfico asociado a apertura da nova Ponte das Correntes, aconsellan, segundo o Plan de Tráfico e Mobilidade da cidade de Pontevedra do mes de novembro do ano 2011, o estudo de propostas para a redución das intensidades do tráfico rodado e a mellora das condicións da mobilidade peonil e ciclista a través da Ponte da Barca. Así, no ano 2012, o concello remitira un informe á Consellería dando conta das condicións en que se realizaba a mobilidade sostible entre a ambas beiras da ponte, subliñando as especiais dificultades que discapacitados e ciclistas tiñan para cruzar ese punto da rede viaria.

Entre os PP.KK. 1+000 a 4+600 (glorieta coa PO-225): dada a importante consolidación de usos residenciais, industria escaparate e comercio, e servizos ao longo deste treito deberían adoptarse medidas encamiñadas ao calmado do tráfico e a facilitar a mobilidade peonil ao longo do mesmo.

PO-225. Alba (N-550) – San Caetano (PO-531):

Esta importante vía de 1,080 Km de lonxitude, conecta a estrada de Santiago coa de Vilagarcía, o que supón unha alta intensidade de tráfico cunha porcentaxe elevada de vehículos pesados. Aos problemas de gálibo baixo o paso do Eixo atlántico de alta velocidade ferroviaria, engádense os derivados do estreitamento de calzada na ponte sobre o río Rons e a coincidencia co Camiño Xacobeo, cun máis que notable tráfico de peóns. A carencia de beirarrúas, xunto coa intensidade circulatoria e a propia configuración da vía, transmite unha sensación de inseguridade a todos os usuarios da mesma. O concello xa propuxo, no ano 2009, a construción dunha variante a esta estrada e a cesión da actual PO-225 ao concello.

PO-224. Ponte Bora (N-541) – San Antoniño (N-550):

Entre PP.KK. 0+000 a 0+280: o comezo desta estrada leva a unha serie de sendas que baixan cara ao río, polo que a afluencia de sendeiristas e ciclistas é importante en determinados momentos.

P.K. 2+700 (cruce coa PO-223): a presenza dun centro escolar xustifica a implantación de pasos de peóns, beirarrúas e outras medidas destinadas a mellorar a mobilidade e a transversibilidade peonil.

P.K. 4+350 (cruce coa EP-0018): convería estudar unha remodelación desta intersección, xa que contribúe a vertebrar unha serie de núcleos rurais entre as parroquias de Santa María de Xeve e Verducido, e integrala coa contorna na que se ubica.

PO-223. Pontevedra (N-550) – Campo Lameiro (PO-222):

Entre PP.KK. 0+000 e 0+450 (rúa Leandro del Río Carnota): neste primeiro treito, con características plenamente urbanas, ubícanse equipamentos tan importantes coma a Casa de Cultura de Lérez e o Centro de Atención Primaria da Porta do Sol, pertencente ao Sergas. Aínda que dotado de beirarrúas, o seu estado e condicións non son óptimos. Cumpriría aplicar medidas similares ás do resto da cidade: limitación de velocidade a 30



CONCELLO DE
PONTEVEDRA

ÁREA DE MEDIO AMBIENTE, PROXECTOS E OBRAS (AMAPO)
OFICINA TÉCNICA DE MEDIO AMBIENTE,
INFRAESTRUTURAS, ENXEÑEIRÍA E SERVIZOS (OTMAIES)

Km/h, ampliación de beirarrúas e do número de pasos de peóns, e sobreelevación destes últimos.

Entre os PP.KK. 0+450 e 0+750: entre o Centro de Saúde e o acceso ao mosteiro de San Bieito, mantense a consolidación de usos residenciais e de servizos a ambos lados da estrada. Poderíase manter a limitación de velocidade e mellorar a permeabilidade transversal dos peóns.

Entre os PP.KK. 0+750 e 1+950 (cruce coa estrada EP-0018): neste treito (rúa do Arco) o trazado vólvese sinuoso e mantén a densidade de edificacións e usos asociados. A primeira parte conta con limitación a 40 Km/h, pasando posteriormente a 50 Km/h. Habería que mellorar determinados treitos de beirarrúas e instalar novos pasos de peóns, de acordo coas características rururbanas da zona.

Pontevedra, 26 de abril de 2016



O ENXEÑEIRO XEFE DA OTMAIES

Asdo.: Jesús Gómez Viñas