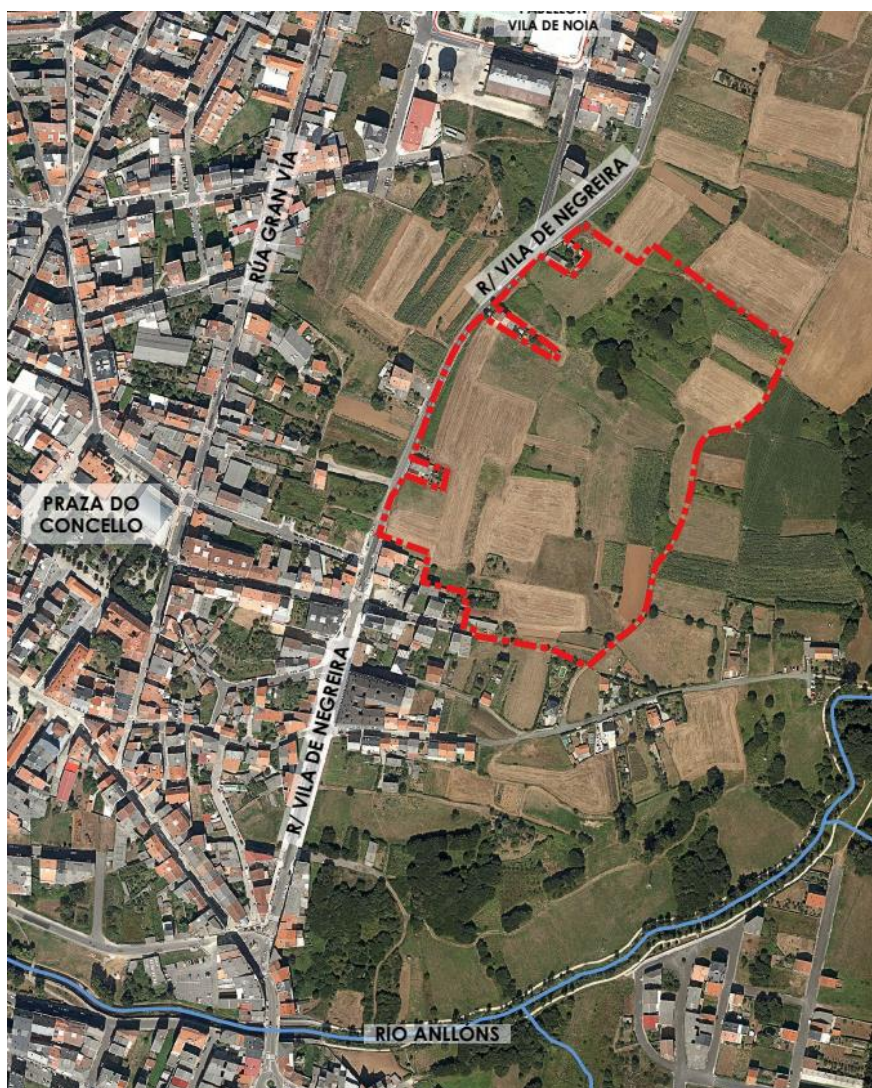


PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUTURAS E DOTACIÓNS PARA A IMPLANTACIÓN DUNHA AREA DEPORTIVA NA LAGOA



DOCUMENTO PARA APROBACIÓN INICIAL ANEXO DE MOBILIDADE

PROMOTOR: CONCELLO DE CARBALLO

ARQUITECTOS REDACTORES: VALERIO GONZÁLEZ SOMOZA / DAVID RÍO GONZÁLEZ

DIRECTOR - EQUIPO REDACTOR:

ALFREDO GARROTE PAZOS

ARQUITECTO XEFE DO ÁREA DE URBANISMO E OBRAS

15019_PEID_202505_AI_MX_03.2ANX_MOB

ANEXO MOBILIDADE - INDICE

1. MARCO NORMATIVO.....	2
2.RESULTADOS E DETERMINACIÓN DERIVADAS DOS TRABALLOS E ANÁLISES REALIZADOS	3
2.1. ESTABLECEMENTO DA ÁREA DE TRABALLO.....	3
2.2. DETERMINACIÓNS AO RESPECTO DA MOBILIDADE DO ÁMBITO CONTIDAS NA ESTRATEXIA DE MOBILIDADE DO CONCELLO DE CARBALLO E OUTROS DOCUMENTO DE INTERESE	4
2.3. ESTUDO DO ESTADO DA REDE VIARIA EXISTENTE.....	5
2.4. ANÁLISE DA DEMANDA.....	8
2.5. DETERMINACIÓN DA OFERTA DE ESTACIONAMENTO	14
2.6. MEDIDAS A ADOPTAR	15

ANEXO DE MOBILIDADE.

1. MARCO NORMATIVO.

Tendo en conta as importantes repercusións na mobilidade que vai a producir este importante polo de atracción na Vila de Carballo incorpórase ao documento do PEID un **estudo de avaliación da mobilidade**. En relación a este particular non podemos esquecer as determinacións que se dispoñen no artigo 73.2. da LSG para os plans especiais de infraestruturas e dotacións, entre as que destacamos:

- O establecemento das medidas necesarias para a integración das dotacións no territorio **e para resolver os problemas que xere no viario** e demais dotacións urbanísticas.
- A adopción das **medidas de protección necesarias para garantir a funcionalidade e accesibilidade** das infraestruturas e dotacións urbanísticas.

Un aspecto importante a ter en conta é o referente á creación de prazas de aparcadoiro, a tales efectos consideraremos o estándar do artigo 42.2.c) da LSG, dunha praza por cada 100 metros cadrados edificables, das que, como mínimo, a cuarta parte debe ser de dominio público.

En canto ao contido documental do estudo de avaliación da mobilidade tómase como referencia o disposto no artigo 172.2. do RLSG para os plans parciais.

“ 2. A memoria dos plans parciais deberá incorporar nun anexo este estudo de avaliación da mobilidade, que conterá, entre outras, e segundo a súa complexidade, as seguintes determinacións:

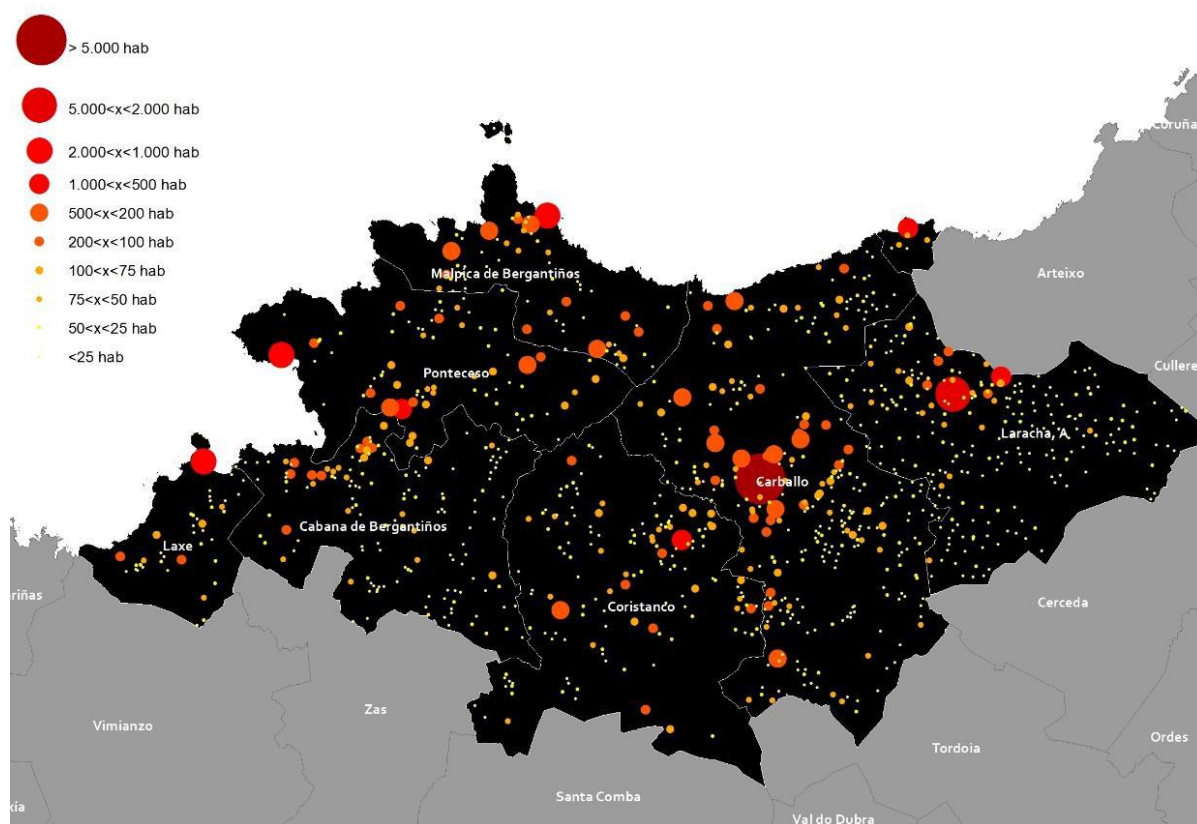
- a) Avaliación da mobilidade xerada polos diferentes usos previstos no planeamento e os incrementos e variacións previstas como consecuencia das novas actuacións incorporadas por este.*
- b) Proposta da rede de itinerarios principais para peóns.*
- c) Proposta de rede de itinerarios para bicicletas, de ser o caso, e determinación das reservas para aparcadoiros de bicicletas.*
- d) Proposta de rede básica de itinerarios principais de vehículos e determinación das reservas para aparcadoiros.*
- e) Previsión da rede de itinerarios para transporte colectivo, de ser o caso, e proposta de implantación das novas liñas ou prolongación das existentes. Para tal efecto, terase en conta a posibilidade de coexistencia de transporte colectivo de carácter privado, en función das características e dos usos do ámbito.*
- f) Representación das estacións de ferrocarril e de autobuses interurbanos existentes e daquelas previstas, de ser o caso.*
- g) Representación das propostas de reservas de espazo para carga e descarga de mercadorías.*
- h) Representación das propostas de reservas de espazo de aparcadoiros ou parada para os vehículos destinados ao transporte colectivo e ao taxi, de ser o caso.*
- i) Xustificación do cumprimento das condicións exixidas pola normativa vixente en materia de accesibilidade e supresión de barreiras arquitectónicas no sector.*
- j) Encaixe e definición dos nodos de unión coa rede xeral do municipio (viaria, peonil, de bicicletas e de transporte público), segundo corresponda.*
- k) Proposta de financiamento dos diferentes custos xerados polo incremento de mobilidade debido á nova actuación.*

2.RESULTADOS E DETERMINACIÓN DERIVADAS DOS TRABALLOS E ANÁLISES REALIZADOS

Segundo a metodoloxía proposta no documento de Avaliación Ambiental Estratéxico, leváronse a cabo os traballos destinados ás medicións, avaliación e propostas para a xestión das mobilidade derivadas da futura implantación da dotación obxecto do presente traballo.

2.1. ESTABLECEMENTO DA ÁREA DE TRABALLO.

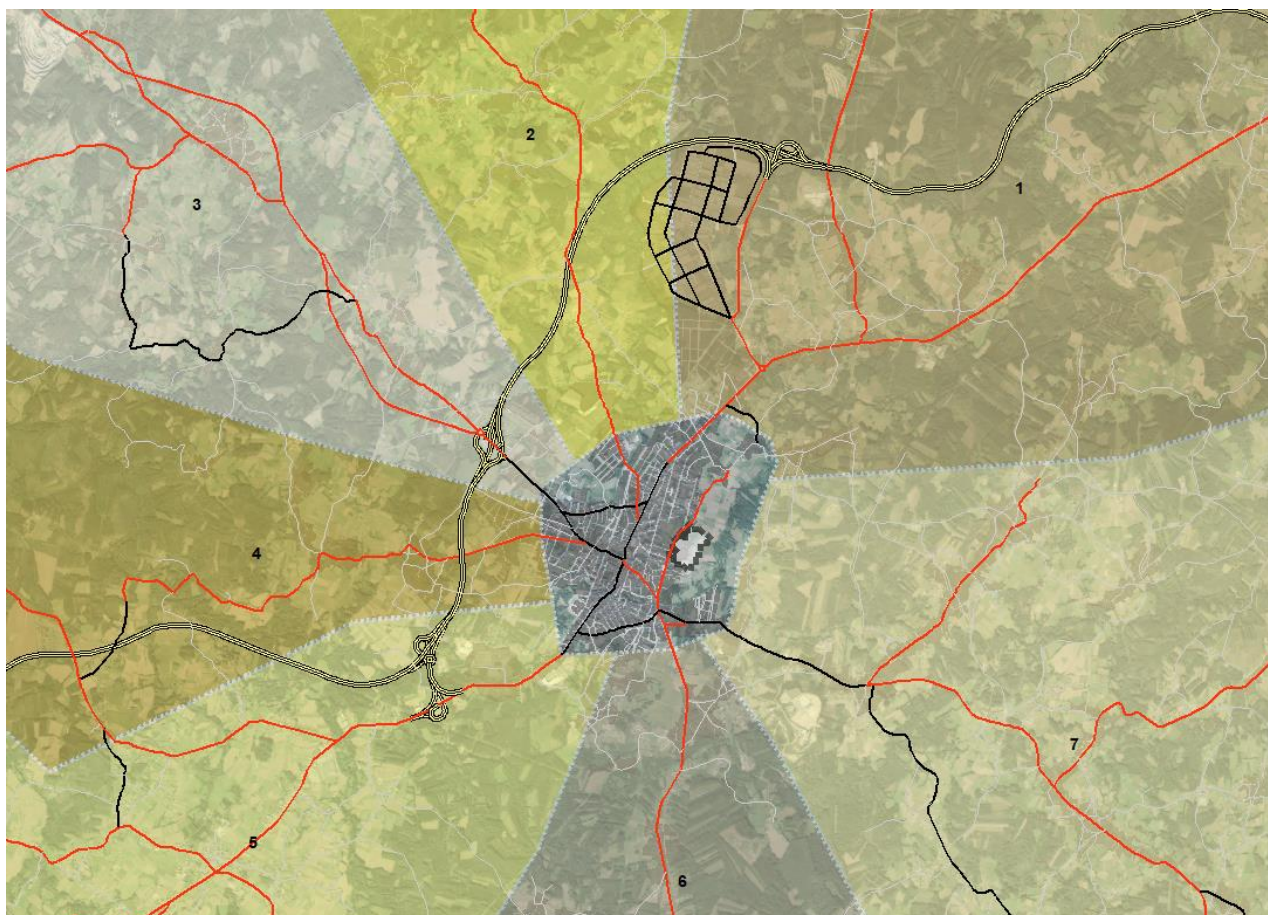
En base á realidade de cabeceira comarcal da Vila de Carballo, estimouse como área de traballo, isto é, de potenciais persoas usuarias das instalacións o conxunto da Comarca de Bergantiños, integrada polos municipios de Malpica, Ponteceso, Cabana de Bergantiños, Coristanco, Tordoia, Cerceda e A Laracha, ademais do propio Carballo.



Este conxunto de municipios concentra un total de 40.926 residentes, repartidos de xeito moi desigual entre os diferentes concellos, variando entre os a penas 3.200 de Tordoia ate os máis de 11.600 de A Laracha, polo que estudaremos a súa distribución en base ao sistema de asentamento e non a totais municipais, apoiándonos no Nomenclátor Continuo do INE.

	Carballo	Resto da comarca	Malpica	Ponteceso	Cabana de Bergantiños	Coristanco	Tordoia	Cerceda	A Laracha
POBOACIÓN	31.595	40.296	5.283	5.303	4.099	5.737	3.199	5.072	11.603
% ÁMBITO			13,1%	13,2%	10,2%	14,2%	7,9%	12,6%	28,8%

Esta distribución, repartida nas entidades poboacionais, e en base aos viais preferentes de acceso a Carballo de cada unha das áreas servirán para o establecemento de 7 sectores perimetrais a améndoa central, permitíndonos estimar en base a poboación vencellada a cada un deles, unha IMD potencial xerada dende cada conxunto de orixes.



As persoas usuarias procedentes do propio casco, será repartidas de xeito equidistributivo no conxunto dos eixos de entrada e na proporción que establezamos na hipótese de reparto modal que artella esta análise, recollido punto 2.3 deste documento.

2.2. DETERMINACIÓNS AO RESPECTO DA MOBILIDADE DO ÁMBITO CONTIDAS NA ESTRATEXIA DE MOBILIDADE DO CONCELLO DE CARBALLO E OUTROS DOCUMENTOS DE INTERESE

A Estratexia de Mobilidade do concello de Carballo clasifica a vía Vila de Negreira, acceso principal ao sector, como parte integrante da rede principal de acceso ao núcleo, establecendo pautas para inclusión de itinerarios ciclistas como parte da rede secundaria, conectada a norte e sur coas rúas Sol e Vázquez de Parga, así como itinerarios peonís conectados coa malla central a través das rúas Lagoa e Vila de Corcubión, alén das inmediatas Manuel Facal e Álvarez de Sotomayor. Estas condicións serán tidas en conta e incorporadas á proposta de ordenación do plan especial.

Así mesmo tense en conta a futura “variante de Carballo”, que enlaza polo leste do casco a AC-552, a AC-413 e a DP-1914 e que permitirá un acceso máis directo ao ámbito dende o norte, aumentando o fluxo a través da AC-413 (Estrada de Verdillo) en detrimento da AC-552 (Vázquez de Parga), pero engrosando un percorrido sen interferencias, polo que, de xeito conservador, operaremos sen incorporar esta ruta futura.



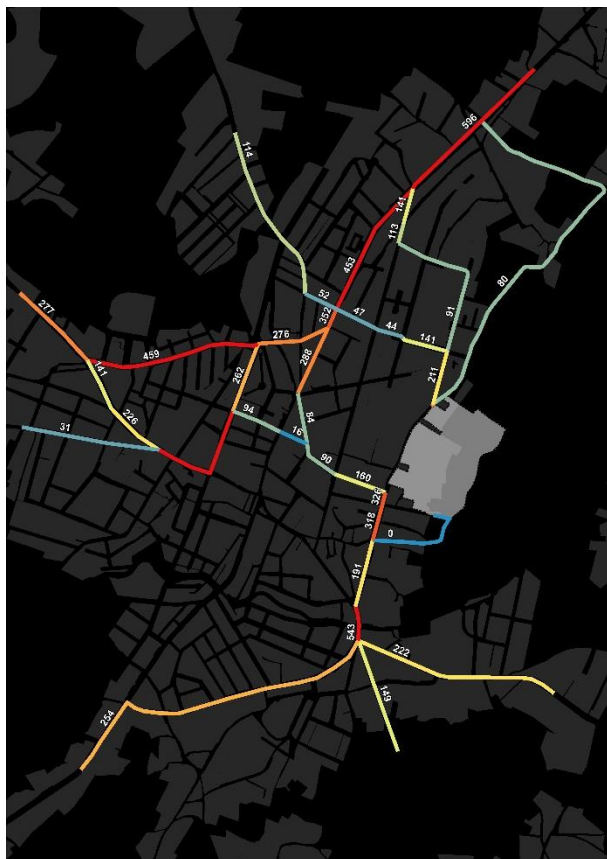
2.3. ESTUDO DO ESTADO DA REDE VIARIA EXISTENTE.

A fin de entender a realidade da rede viaria actual fíxose un estudo das Intensidades Medias nas horas pico das vías previsiblemente implicadas nos accesos aos eventos deportivos que teñan lugar no futuro desenvolvemento.

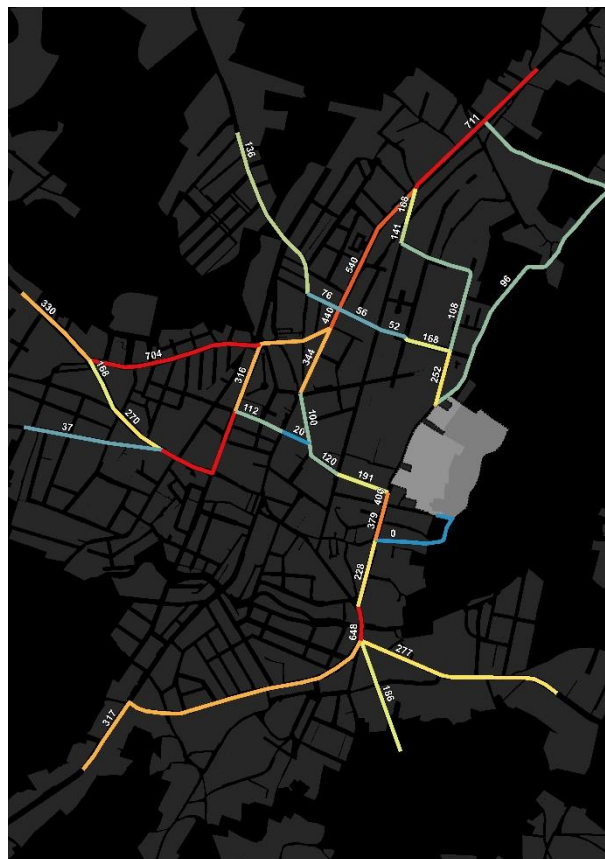
Deste xeito estudouse o fluxo da rede representada en cor azul na seguinte imaxe, que representa o grosor das vías que dende cara orixe de tráfico, son potencialmente empregables para o acceso ao sector. Recolléronse aforos nas intersección sinaladas en amarelo, permitíndonos modelizar os fluxos basais e os picos previstos nas diferentes hipóteses de utilización da vía.



Así, á fin de facilitar a comprensión e ulterior organización, partimos de dous escenarios, o primeiro parte dos fluxos basais de fin de semana e o segundo considera as intensidades de día laborable con feira/mercado, entendendo como situación máis probable e común a primeira, e como altamente improbable a última, asumindo no seu arco outras hipóteses funcionais, como domingo de feira (1 ao mes) ou día laborable sen mercado, ambas con demanda situadas dentro dos extremos.



Ordinario – Previsible



Máximo esperable

Nestas medicións destaca a volume de tráfico que xa asumen viais como Ponte de Pedra ou Vázquez de Parga, así como o tramo de rúa Sol comprendido entre a Estrada de Verdillo e a Milagrosa e Vila de Negreira e algún tramo de rúa Perú trala súa intersección con rúa da Fábrica, que oscilan entre os 500 e 700 vehículos por hora en sentido entrada en cada un dos escenarios.

De igual modo realizouse un estudo da dotación de estacionamento e da súa dispoñibilidade en idénticas hipóteses de utilización, centrándose nas bolsas de aparcamento de proximidade incluídas nun radio de 600 metros dende o límite do sector, entendendo como asumible para un evento deportivo puntual un tempo de desprazamento peonil de 10 minutos, aproveitando a topografía predominantemente benigna do conxunto da malla urbana de Carballo.



Ordinario – Previsible



Máximo esperable

Estas medicións arroxoaron dous supostos extremos, que ademais nos permitiron calcular un escenario intermedio en base ás medicións realizadas para parte das bolsas de estacionamento no Plan Director de Baños Vello, que inclúe o sistema de estacionamento de Rego da Balsa.

Deste xeito obtivemos que, nun radio de 600m/10 minutos existe a seguinte dispoñibilidade prazas, unha vez descontados o usos ordinario propios da actividade urbana:

Escenario	Prazas Totais	Prazas Dispoñibles	Porcentaxe Ocupación
Ordinario-Previsible	1.163	858	16,33 %
Máximo esperable		274	76,44 %

2.4. ANÁLISE DA DEMANDA

Partindo da distribución da poboación e da sectorización dos accesos segundo os eixes dominantes ou preferentes para cada ámbito, elaborouse un conxunto de modelos de afluencia baseados nunha hipótese central, que se apoia nos datos de afluencia e socios dos equipos potencialmente usuarios das instalacións, pautando que arredor dun 80% do público asistente aos eventos provén do conxunto do termo municipal e o 20% o fai do resto da comarca, repartidos segundo a súa carga residencial e a distribución do asentamento.

	Carballo	Resto co-marca	Malpica	Ponteceso	Cabana de Bergantiños	Coristanco	Tordoia	Cerceda	A Laracha
POBOACIÓN	31.595	40.296	5.283	5.303	4.099	5.737	3.199	5.072	11.603
% ÁMBITO			13,1%	13,2%	10,2%	14,2%	7,9%	12,6%	28,8%
ESTIMACIÓN AFORO	80%	20%	2,6%	2,6%	2,0%	2,8%	1,6%	2,5%	5,8%

Así mesmo, a poboación residente dentro do municipio divídese en función da distancia da súa residencia ao espazo deportivo: a menos de 200m, entre 200m e 500m, entre 500m e 2km e máis de 2km.

Complementariamente, aplicáronse unhas estimación de reparto modal para o desprazamento que se apoian nas enquisas da Estratexia de Mobilidade Municipal e planes de mobilidade de cabeceiras comarcais similares como Sarria e Vilalba.

Distancia	Modo de desprazamento	% do total
menos 200m	Pé ou bicicleta	95%
	Vehículo privado	5%
200-500m	Pé ou bicicleta	80%
	Vehículo privado	20%
500-2000m	Pé ou bicicleta	60%
	Vehículo privado	40%
máis 2000m	Vehículo privado	95%
	Transporte colectivo	5%

Alén disto, establecéronse tamén dous escenarios de uso das instalacións:

- Ocupación do 100% das localidades ambos, é dicir, 5.500 espectadores, cuestión moi improbable
- Ocupación do 80% do estadio ou do 56% das dúas instalacións simultaneamente, que suman 3.200 espectadores. Este suposto considérase o máis probable, xa que existe posibilidade de xestionar horarios para evitar a coincidencia de eventos e porque o aforo do actual campo de fútbol ronda a 2.000 localidades, con poucos cheos ao longo do ano, polo que un 56% do seu aforo, supera nun 28% o pico máximo do actual estadio das Eiroas.

Como resultado da aplicación destas hipóteses optemos dunha parte o volume esperado de espectadores por municipio, agregando a comarca un total de 1.100 no escenario de máxima afluencia, fronte aos 4.400 do termo municipal carballés, mentres que no escenario probable a cabeceira aporta 2.560 e 640 será orixinarios dos municipios da contorna.

		Carballo	Malpica	Ponteceso	Cabana de Bergantiños	Coristanco	Tordoia	Cerceda	A Laracha
Ambos 100%									
Estadio	4.000	3.200	105	105	81	114	64	101	230
Pavillón	1.500	1.200	39	39	31	43	24	38	86
TOTAL	5.500	4.400	144	145	112	157	87	138	317
Estadio ao 80%									
Estadio	3.200	2.560	84	84	65	91	51	81	184

Pavillón	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	3.200	2.560	84	84	65	91	51	81	184
Ambos ao 56%									
Estadio	2.560	2.048	67	67	52	73	41	64	147
Pavillón	640	512	17	17	13	18	10	16	37
TOTAL	3.200	2.560	84	84	65	91	51	81	184

Cruzando estes datos co reparto modal establecido previamente obtemos o total de usuarios segundo o modo de desprazamento en cada un dos dous escenarios elixidos.

AFORO AO 100%			% sobre el ámbito	TOTAL	MODAL		PUBLICO ESTIMADO POR ÁREA
Residentes municipio	0,8	menos 200m	4,01%	176	Pé ou bicicleta	95%	168
					Vehículo privado	5%	9
		200-500m	20,41%	898	Pé ou bicicleta	80%	718
					Vehículo privado	20%	180
		500-2000m	46,35%	2039	Pé ou bicicleta	60%	1.224
					Vehículo privado	40%	816
		máis 2000m	29,22%	1286	Vehículo privado	95%	1.221
			Transporte colectivo	5%	64		
Resto co-marca	0,2		100,00%	1100	Vehículo privado	95%	1.045
					Transporte colectivo	5%	55
AFORO ESTADIO AO 80% OU AMBOS AO 56%			% sobre el ámbito	TOTAL	MODAL		PUBLICO ESTIMADO POR ÁREA
Residentes municipio	0,8	menos 200m	4,01%	103	Pé ou bicicleta	95%	98
					Vehículo privado	5%	5
		200-500m	20,41%	522	Pé ou bicicleta	80%	418
					Vehículo privado	20%	104
		500-2000m	46,35%	1187	Pé ou bicicleta	60%	712
					Vehículo privado	40%	475
		máis 2000m	29,22%	748	Vehículo privado	95%	711
			Transporte colectivo	5%	37		
Resto co-marca	0,2		100,00%	640	Vehículo privado	95%	608
					Transporte colectivo	5%	32

A estes datos aplicámoslle un ratio de 2 espectadores por vehículo, xa que inda que é posible unha afluencia relevante de usuarios en solitario, tamén é natural esperar pequenos grupos ou familias compartindo un mesmo coche. Deste xeito podemos obter a demanda de estacionamento esperada.

ESCENARIO	NÚMERO DE ESPECTADORES EN VEHÍCULO	TOTAL VEHÍCULOS
Aforo ao 100%	3.270	1.635
Estadio ao 80% ou Ambos ao 56%	1.903	952

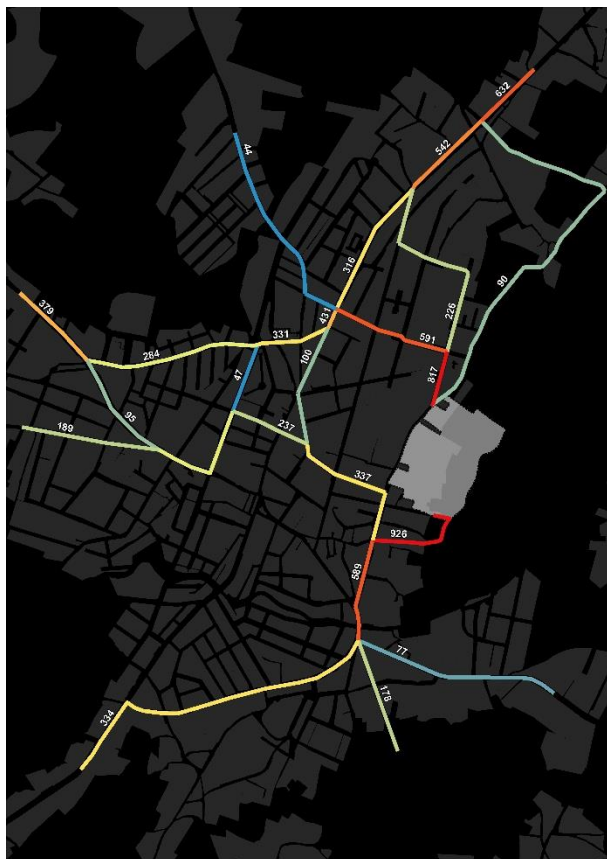
De igual xeito, a través do reparto modal e a distribución por sectores, podemos obter as cargas prevista para cada eixo de acceso ao casco derivado dos eventos, partindo dunha distribución equilibrada entre eixos dos usuarios de vehículo privado a menos de 2km do sector.

EIXO / SECTOR	INTESIDADE DE FLUXO XERADA	
	Aforo ao 100%	Estadio ao 80% ou Ambos ao 56%
1	452	260
2	44	25
3	379	218
4	189	109
5	334	192
6	178	102
7	77	45
TOTAL	1.635	952

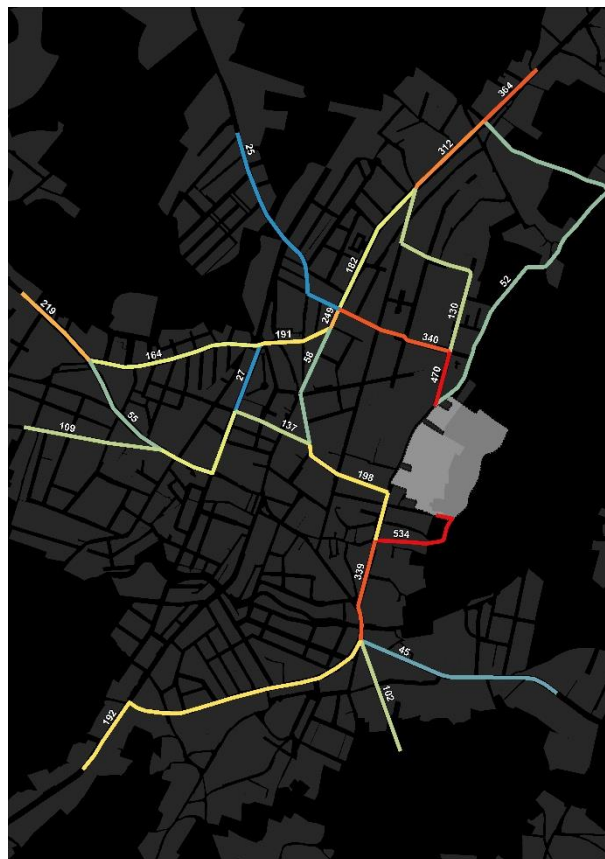
Con todo isto, apoiándonos nos eixos que potencialmente conectan cada un dos accesos cos sector, e dando por suposto a elección de alternativas diversas dos usuarios en función dos usos e costumes particulares de cada un, estimouse unha distribución en función do número de alternativas de cada acceso:

- Accesos cunha soa alternativa: 100% do fluxo
- Accesos con dúas alternativas: 66% do fluxo á alternativa máis probable/desexable e 33% á segunda.
- Accesos con tres alternativas: 55% do fluxo á máis probable/desexable, 25% á segunda e 15% á terceira.

Deste xeito puidemos elaborar unha estimación razoada do fluxo rodado suposto para cada vía como resultado específico da celebración de eventos no sector:



Aforo ao 100%



Estadio ao 80% ou Ambos ao 56%

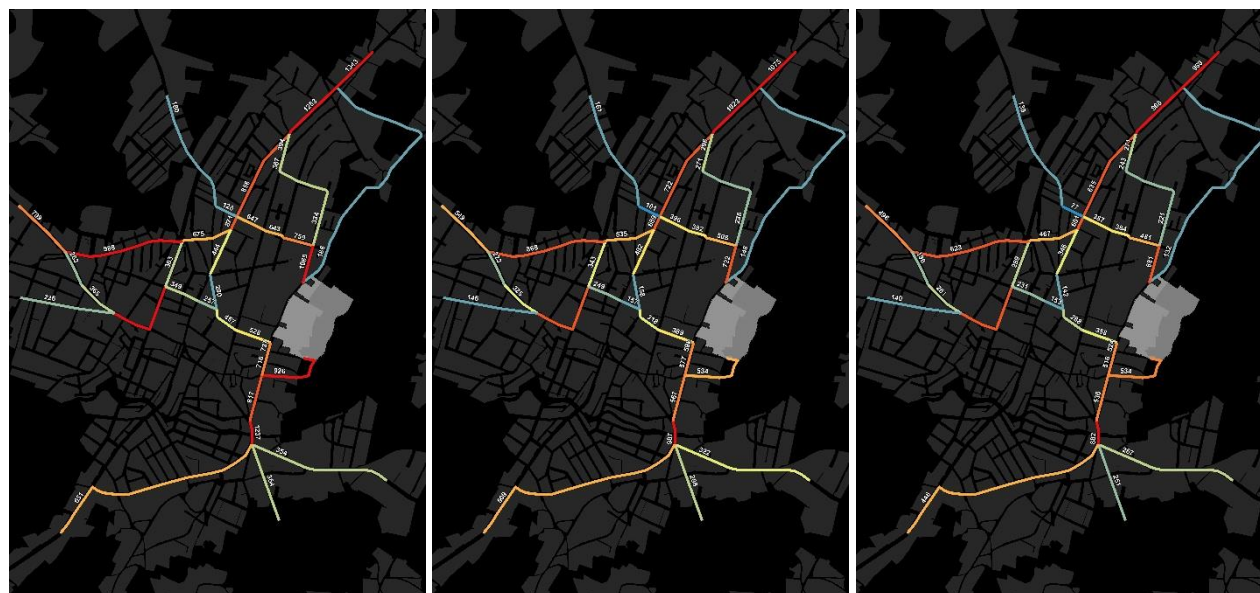
Como resultado, podemos ver se prevé unha acometida ao sector bastante equilibrada, con un 2,3% máis de chegadas dende o sur no escenario do 100% e un 1,9% no escenario 2. Esta distribución permítenos facer un agregado de fluxo coa suma dos valores basais de intensidade comentados no apartado 2.3.

Dada a combinatoria, poderían chegar a estudarse 4 escenarios hipotéticos, pero eliximos somentes os que entendemos máis relevantes:

- ESCENARIO 01: Día laborable de feira e aforo ao 100%, xa que é a situación de máxima saturación
- ESCENARIO 02: Día laborable de feira e aforos ao 56%, xa que é a situación máis frecuente de uso no equipamento cun evento que ocorre de xeito repetido durante todo ano natural da vila de Carballo.
- ESCENARIO 03: Fin de semana sen feira e aforos ao 56%, que é o escenario en conxunto máis probable.

Desbotáronse os supostos fin de semana con feira, xa que son inferiores en canto a o volume basal do tráfico respecto ao día laborable, e tamén os de día laborable sen feira, dado que os días de maior potencial de uso das instalación é o fin de semana, polo que cos tres escenarios escollidos damos cobertura ás situacións pésimas e ás máis probables.

Así a distribución de fluxos de entrada resultante en cada un dos escenarios queda reflexada no seguinte conxunto de gráficas, onde de novo destacan Vázquez de Parga, Ponte da Pedra, Vila de Noia e rúa Sol, así como rúa Lagoa ao leste de Vila de Negreira, xa que será esta a vía principal de acceso dende o sur, dada a previsión de distribución de bolsas de estacionamento do sector.



Escenario 01

Escenario 02

Escenario 03

Vemos nesta situación que o desenvolvemento xera un aumento considerable de fluxo no eixos con máis saturación con valores dun +43% no Escenario 01, un +30% no Escenario 02 e un +34% no Escenario 03 en Av. da Bértoa ou rúa Sol entre Vila de Negreira e a Estrada de Verdillo.

Dito isto, e comparando os escenario ao respecto da mobilidade ordinaria vemos como o Escenario 03, que é o máis probable, arroxa intensidades por baixo da existentes un día laborable de feira, agás nun tramos da Av. de Bértoa antes da intersección con Vázquez de Parga e Gran Vía, polo que falar de que o **Escenario 03, o máis frecuente, non supón un risco para o sistema circulatorio do casco.**

Así mesmo, o Escenario 02 repite este mesmo patrón, aumentando o impacto neste tramo, pero mantendo similares (ou mesmo por baixo) as intensidades dos eixo fronte a un día laborable de feira, polo tamén podemos establecer que o **Escenario 03 non supón un risco para o sistema circulatorio do casco.**

Finalmente o Escenario 1 arroxa datos de Intensidade no momento de acceso que ronda os 1.200 vehículos á hora, polo que si aplicamos un ratio razoable de distribución horaria de fluxos, onde a hora pico aporta en entorno urbanos arredor do 10% da IMD diaria, podemos obter unha IMD agregada:

$$\text{Intensidade hora} = 711 \Rightarrow \text{IMD} = 711 / 0,1 = 7.110 // \text{IMDtotalE01} = 7.110 + 632 = 7.742 \text{ v/d}$$

Dado que a Av. da Bértoa mantén a configuración da AC-552 e o fluxo dominante non atopa oposición nos demais eixos que acometen á intersección, podemos entender que o vial é sobradamente capaz de

absorber a intensidade circulatoria nun nivel de servizo bo, polo que podemos establecer que o **Escenario 01 non supón un risco para o sistema circulatorio do casco**.

Dito isto, e en aras dunha mellor distribución de fluxos e unha máxima axilidade nos nós, pautaranse unha serie de medidas a aplicar, tanto dende o punto de vista do deseño infraestruturas como da súa xestión.

2.5. DETERMINACIÓN DA OFERTA DE ESTACIONAMENTO

Co obxecto de determinar o volume de estacionamento a incorporar, realizamos agora unha comparativa entre os fluxos previstos nos supostos estudados e oferta de estacionamento dispoñible:

AFLUENCIA DE VEHÍCULOS A EVENTOS		LABORABLE+FEIRA		NON LABORABLE	
		Prazas dispoñibles en bolsas existentes	Déficit	Prazas dispoñibles en bolsas existentes	Déficit
Aforo ao 100%	1.635	274	-1.361	858	-777
Estadio ao 80% ou Ambos ao 56%	952	274	-678	858	-94

Como síntese, e pondo en relación esta táboa con escenarios previstos obtemos o seguinte:

	DÉFICIT
ESCENARIO 01	-1.361
ESCENARIO 02	-678
ESCENARIO 03	-94

Resulta evidente que, un suposto no que se celebren á vez un evento de máxima relevancia tanto no pavillón como no estadio, en idéntico día e horario, e que sexa á vez un día laborable de feira en horas centrais é altamente remoto, polo que non parece razoable dimensionar a reserva de estacionamento en base ao **Escenario 01**, polo que a absorción do pico de demanda esperada para unha situación deste índole **requirirá un Plan Especial de Tráfico Ad-Hoc, para o evento, no que se mesture a habilitación de estacionamentos disuasorios de borde e elementos de transporte colectivo de apoio**, cuestión da que se dará conta no apartado 2.6.

Alén disto é preciso aclarar tamén que non se está a ter en conta a capacidade de absorción de estacionamento da propia rede viaria e outros estacionamentos en bolsa máis afastados do sector, que poderían ser activados para situacións moi excepcionais.

É por todo isto que entendemos que **sería razoable que o sector fose quen de aloxar en torno ao 50% do déficit existente no Escenario 02**, asumindo a posibilidade de reparto da restante demanda na rede viaria do casco, polo que entendemos que o **ámbito deberá incorporar arredor de 350 prazas de estacionamento**, resultando un situación como a seguinte:

	DÉFICIT EN BOLSAS EXISTENTES	PRAZAS NO SECTOR	ESTACIONAMENTO EN RÚA OU ÁMBITOS ESPECIAIS
ESCENARIO 01	-1.361	350	- 1.011
ESCENARIO 02	-678		- 328
ESCENARIO 03	-94		+ 256

Deste modo o plan está a tomar unha posición moi garantista, xa que dito escenario confórmase a partires dunha entrada estadio de 3.520 espectadores (máis de 1.500 por riba do actual campo) ou ben unha ocupación simultánea en estadio e pavillón do 56%, que segue a aumentar en case 500 prazas o aforo das Eiroas, e está a proporción 256 novas prazas dispoñibles no Escenario 03, o máis probable dos posibles.

Neste suposto deben repartirse na malla urbana a penas 328 vehículos no Escenario 02, situación pouco probable e que resulta asumible na vasta rede viaria do casco, con eixos importantes de baixa densidade de ocupación, como a Av. de Malpica, a Estrada de Verdillo, a Av. da Revolta, a Av. da Milagrosa ou a rúa Compostela.

2.6. MEDIDAS A ADOPTAR

Como resultado dos puntos anteriores, establécense un conxunto de medidas a adoptar de xeito complementario ao desenvolvemento do sector:

- **Modificacións na intersección de Alfredo Brañas con Vázquez de Parga.** Neste punto, dada a alta confluencia de vehículos e o alto valor conectivo de Alfredo para o sector nas chegadas dende norte e este, sería recomendable o axuste da regulación semafórica para favorecer o xiro dende Vázquez de Parga, aumentado o tempo de apertura aos vehículos chegados dende o norte e habilitando o xiro á dereita dende o sur no tempo de apertura do Alfredo Brañas en dirección leste-oeste.



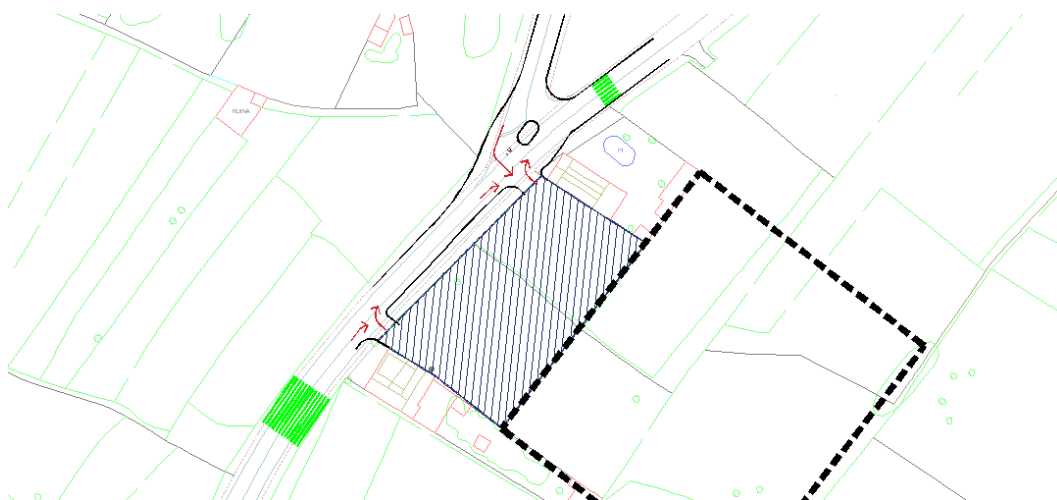
- **Plan de sinalización urbana.** Disporase sinalética específica que conduza ao sector dende os principais accesos, facendo especial fincapé nas interseccións sinaladas a fin de favorecer os percorridos:
 - Ponte de Pedra – Vázquez de Parga – Alfredo Brañas – Vila de Noia
 - Av. Fisterra – Av. Milagrosa – Rúa Sol – Vila de Negreira



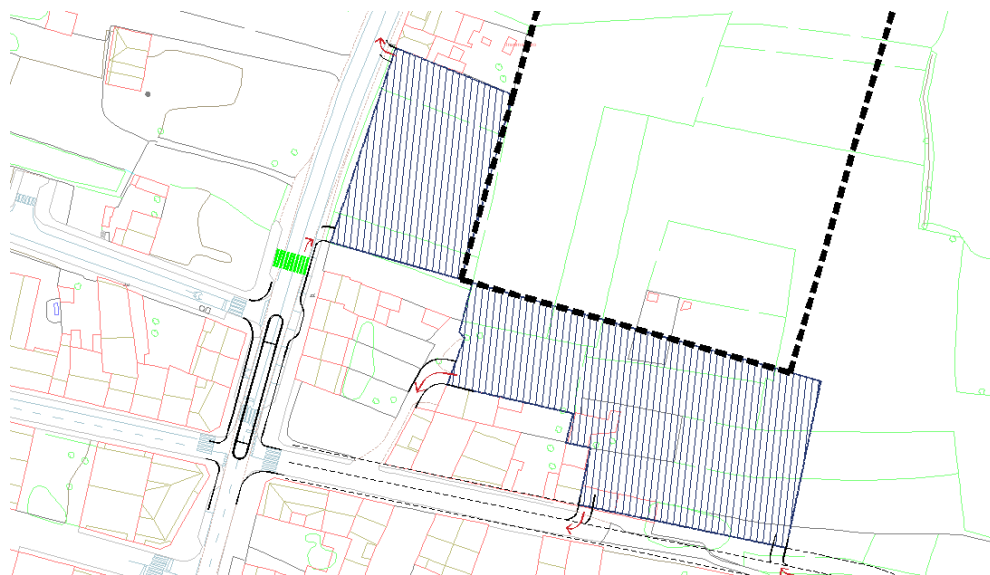
- **Incorporación do sector ao sistema de información de estacionamento.** As bolsas de estacionamento do novo sector serán incorporadas ao sistema de información que opera nos principais accesos, favorecendo a elección de bolsas máis afastadas sen necesidade de xerar tráfico de axitación innecesario.
- **Plan especial de tráfico para o escenario 01.** Elaborarase unha campaña informativa dos estacionamento habilitados, dispoñendo Policía Local, Protección Civil ou similar para informas nos accesos, e un sistema de lanzadeiras de transporte colectivo dende as seguintes zonas de estacionamento complementario (a máis de 600m do ámbito):
 - Pazo da Cultura
 - Rúas María Barbeito – Sofía Casanova – Médico J.M. Lado
 - Polígono da Bértoa (Parkings en rúas Bronce e Titanio)
 - Parque Comercial A Revolta
- **Mellora dos percorridos peonís.** Completarase o percorrido peonil seguro en Vila de Noia e tenderá a suprimirse unha fieira de estacionamento en Manuel Facal e/ou Álvarez de Sotomayor, favorecendo a conectividade peonil dende o resto do casco urbano, toda vez que xa se prevé a incorporación de plataforma exclusiva para peóns e bicicletas en toda a fronte non urbanizada de Vila de Negreira.



- **Condicións de urbanización en Vila de Negreira.** Alén dos percorridos peonís e ciclable xa previsto, deberán incorporarse amplos pasos de peóns que favorezan o tránsito dende a malla urbana consolidada e dúas rotondas que artellen axeitadamente os accesos rodados ás bolsas de estacionamento:
 - **Rotonda norte:** Permitirá o acceso directo á bolsa norte dos vehículos chegados por Vila de Noia sen necesidade de realizar un xiro á esquerda, permitindo tamén que se estableza unha saída obrigatoria a dereitas dende a bolsa norte, xa que a glorieta garante tódalas direccións.



- **Rotonda sur:** Ocupará a fronte entre Manuel Facal e Álvarez de Sotomayor, obrigando aos chegados pola primeira a incorporarse á rotonda para ir á bolsa central, en lugar de facer un xiro á esquerda. Así mesmo permitirá que o desague da bolsa sur se faga en todas direccións nun sen xiros á esquerda e en condicións de preferencia.



A Coruña, maio de 2025

O arquitecto xefe do area de urbanismo e obras

Alfredo Garrote Pazos