
PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE CONCELLO DE REDONDELA



DOCUMENTO 2
PLAN DE ACCIÓN



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
--------------------------	----------

<i>CAPÍTULO I - ZONIFICACIÓN.....</i>	<i>13</i>
--	------------------

<i>CAPÍTULO II - XERARQUIZACIÓN.....</i>	<i>25</i>
---	------------------

<i>CAPÍTULO III – RUTAS VERDES.....</i>	<i>40</i>
--	------------------

<i>CAPÍTULO IV – TRANSPORTE PÚBLICO E COLECTIVO.....</i>	<i>65</i>
---	------------------

<i>CAPÍTULO V – SENSIBILIZACIÓN.....</i>	<i>77</i>
---	------------------

<i>MONOGRÁFICOS.....</i>	<i>82</i>
---------------------------------	------------------



PARTE I

INTRODUCCIÓN

1. A MOBILIDADE SOSTIBLE

1.1. O desenvolvemento sostible e a mobilidade

O termo desenvolvemento sostible empézase a escoitar a partir da década dos 70, cando a Comunidade Europea e outros organismos supranacionais comezan a demostrar unha clara preocupación polos problemas medioambientais, a cohesión económica e o desenvolvemento rexional, que xa empezaba a constituír unha ameaza para a sociedade.

O desenvolvemento sostible, segundo o Informe Brundtland, defínese como “o desenvolvemento que satisfai as necesidades do presente sen poñer en perigo a capacidade das futuras xeracións para satisfacer as súas necesidades”.

A mobilidade é unha estratexia que utilizan as persoas para organizar a súa vida diaria e que ten como obxectivo principal conseguir a maior eficiencia no uso das distintas infraestruturas do transporte. Estas delimitan o espazo físico por onde se moven as persoas e as mercadorías e, dentro delas, atópanse os mercados de vivenda, traballo, consumo, ocio, etc., que, á súa vez, integran os modos de vida dos cidadáns.

1.2. O transporte sostible

No Consello de Transportes da Unión Europea establécese que un sistema de transporte sostible é o que:

- Permite responder ás necesidades básicas de acceso e desenvolvemento de individuos, empresas e sociedades, con seguridade e de maneira compatible coa saúde humana e co medio ambiente e fomenta a igualdade dentro de cada xeración e entre xeracións sucesivas.
- Resulta asequible, opera equitativamente e con eficacia, ofrece unha elección de modos de transporte e promove unha economía competitiva, así como o desenvolvemento rexional equilibrado.
- Limita as emisións e os residuos dentro da capacidade do planeta para absorbelos e usa enerxías renovables.

2. O PMUS EN REDONDELA

2.1 Plan de mobilidade urbano sostible

O Plan de mobilidade urbano sostible, PMUS, é un conxunto de actuacións que teñen como obxectivo a implantación de formas de desprazamento máis sostibles (andar, bicicleta e transporte público) dentro dunha poboación, é dicir, de modos de transporte que fagan compatibles o crecemento económico, a cohesión social e a defensa do medio natural, e que garanten, deste xeito, unha mellor calidade de vida para a cidadanía.

O PMUS asegura un equilibrio entre as necesidades de mobilidade e accesibilidade, ao tempo que favorece a protección do medio, a cohesión social e o desenvolvemento económico (principios da mobilidade sostible).

O PMUS proporciónalle á cidadanía alternativas ao vehículo privado que sexan cada vez máis sostibles, eficaces e cómodas, ao mesmo tempo que conciencia da necesidade do uso máis eficiente do vehículo privado.

Redondela atópase na área metropolitana de Vigo, un factor esencial a ter en conta en canto á mobilidade da poboación local, por iso, o PMUS de Redondela identifica actuacións posibles no ámbito municipal, mais tamén fomenta a creación de foros de comunicación entre as entidades e as administracións supramunicipais necesarias para fomentar a mobilidade sustentable de cara á área metropolitana de Vigo.

Características do PMUS

As características principais do Plan de mobilidade urbano sostible son:

- Actúa a nivel local e propón a nivel metropolitano.
- Garante a accesibilidade e as necesidades de mobilidade de Redondela.

-
- Cobre todos os modos de transporte, persoas e mercadorías.
 - Está ligado aos plans e ás estratexias locais, rexionais e nacionais.
 - Propón medidas para reducir os impactos negativos do transporte.
 - Trata de resolver os crecentes volumes de tráfico e a conxestión.
 - Pretende trocar a distribución modal a favor de modos máis limpos e eficientes.
 - Plantea a planificación urbanística tendo en conta criterios de accesibilidade e da mobilidade xerada polos distintos centros e as diversas áreas de actividade.

2.2 Contextualización do PMUS de Redondela

As pautas actuais de mobilidade e as súas consecuencias poñen de relevo a necesidade de actuar para paliar os seus efectos negativos e tratar de alcanzar un modelo de concello sostible e así está recollido pola Unión Europea no seu documento “Cara a unha estratexia temática sobre o medio ambiente urbano”. A implantación dun plan de mobilidade sostible é unha ferramenta para conseguir este obxectivo.

A necesidade de analizar a mobilidade (actual e futura) da poboación redondelá e de fomentar unha mobilidade máis sostible a través dun plan integrado e estruturado foi xa identificada no ano 2006 no Plan de acción da Axenda 21 local de Redondela. Foi identificada como necesidade ambiental e económica e tamén para asegurar a calidade de vida da cidadanía. As accións prioritarias que marcou tal plan de acción, dentro da mobilidade, foron o fomento do uso do transporte público e de transportes limpos. O Plan de mobilidade urbano sostible concretiza e amplía este tipo de accións a partir dun estudo máis amplo e exhaustivo da mobilidade no concello, actual e proxectada.

O Plan de mobilidade urbano sostible de Redondela pretende achegar os seguintes beneficios:

-
- Mellora dos servizos de transporte público.
 - Redución do tempo de viaxe.
 - Diminución dos atascos e dos efectos derivados da conxestión: ruído, contaminación atmosférica, contribución ao quecemento global e accidentes.
 - Diminución do consumo de enerxía non renovable.
 - Recuperación de espazo público dispoñible, ao ter que destinarse menos ao tráfico e ás infraestruturas.
 - Mellora, en consecuencia, das condicións de accesibilidade para toda a cidadanía, incluídas as persoas con mobilidade reducida.
 - Mellora da saúde dos habitantes, grazas á redución da contaminación e do ruído e tamén grazas á promoción do uso dos modos a pé e en bicicleta (modos máis saudables).
 - Mellora da calidade do medio ambiente urbano e da calidade de vida da cidadanía.

2.3 As fases do PMUS

2.3.1 *Diagnose*

Documento que fai exposición e análise dos datos cuantitativos e cualitativos recollidos e revisados polo grupo asesor.

Componse dos seguintes elementos:

- Recollida de datos
- Reunión do grupo de orientación
- Redacción da diagnose

Recollida de datos

- Entrevistas con 12 persoas representativas para orientar o traballo e identificar as áreas principais de estudo, representantes da cidadanía, do Concello, doutras administracións e dos axentes de transporte.

-
- Estudo do PXOM, da Axenda 21 e doutras estratexias relevantes.
 - Estudo de gabinete: a socio-demografía de Redondela e a demanda e as necesidades teóricas de mobilidade (actuais e previstas), a infraestrutura existente, os servizos de transporte, as demandas, o transporte de bens e as mercadorías e os impactos do modelo actual.
 - Estudo de campo: censos de tráfico para identificar principios fluxos de tráfico, conxestión e niveis de ocupación de coches e enquisas dirixidas a xente representativa, sobre a demanda de mobilidade e as viaxes máis comúns.

Reunión do grupo de orientación

O grupo de orientación guía os contidos do plan de acción. Nesta reunión, o grupo traballa sobre os datos e as primeiras análises xurdidas a partir da recollida de datos.

A función do grupo de orientación, xunto coa consultora ambiental, é a de identificar as liñas de acción e os obxectivos xerais do PMUS.

A composición deste grupo é como segue:

Concelleira de Transporte

Concelleiro de Medio Ambiente

Concelleiro de Urbanismo

Concelleiro de Tráfico

Concelleira de Participación Cidadá

Redacción da diagnose

Redacción final do documento que fai exposición e análise dos datos cuantitativos e cualitativos recollidos e revisados polo grupo de orientación.

Deste xeito, cos resultados da diagnose e coas conclusións do grupo de orientación, cóntase con información para propor na seguinte fase os obxectivos

que se deberán cumprir para acadar unha mobilidade sustentable, así como para coñecer a gravidade dos problemas, o que axudará tamén nas fases posteriores á priorización da consecución de obxectivos.

2.3.2 Plan de acción

O plan de acción establécese a partir das conclusións e recomendacións presentadas na fase anterior.

É unha ferramenta a curto, medio e longo prazo, que facilita o traballo do concello para a consecución dunha mobilidade máis sostible. O plan está estruturado como segue:

CAPÍTULO I: Zonificación, visión da Redondela futura. Presenta o territorio do concello dividido por zonas prioritarias de acción, resultado das conclusións da diagnose.

CAPÍTULO II: Xerarquización de vías. Descrición das diferentes medidas de xestión que poidan dar solución ás situacións variadas e específicas en relación coa mobilidade.

CAPÍTULO III: Rutas verdes. Itinerarios propostos dentro do concello, nos que se debe concentrar o traballo de priorización de modos de transporte limpos: bici e/ou a pé.

CAPÍTULO IV: Transporte público e colectivo. Accións relacionadas coa promoción do transporte público e colectivo.

CAPÍTULO V: Sensibilización Programas, campañas e outras accións que permitan traballar na concienciación e sensibilización dunha sociedade que demande e utilice alternativas reais de mobilidade sostible.

MONOGRÁFICOS. Proxectos transversais e específicos, concretos e con gran impacto e cunha función práctica e de sensibilización.

- Ando ao cole
- Á praia sen coches

2.3.3 Adopción de estratexia

3. O PLAN DE ACCIÓN:

UNHA FERRAMENTA DE TRABALLO

3.1 A primeira fase: a diagnose

A primeira fase do PMUS, a diagnose, foi realizada entre os meses de febreiro e xullo do presente ano, 2008. Os datos e as conclusións están publicados no documento de diagnose do Plan de mobilidade urbana sostible.

A diagnose, por unha banda, é unha recompilación de datos, tanto cuantitativos como cualitativos, sobre a mobilidade no concello de Redondela. Por outra, a diagnose tamén é o documento de estudo e análise destes datos. As conclusións desta análise son as que forman a base do plan de acción.

A diagnose marcou como obxectivo xeral do PMUS de Redondela:

MANTER E MELLORAR O NIVEL DE MOBILIDADE NECESARIO PARA O DESENVOLVEMENTO DO MUNICIPIO E PARA QUE CADA CIDADÁN POIDA ALCANZAR UNHA CALIDADE DE VIDA DIGNA, Á VEZ QUE REDUCIR O CONSUMO DE PETRÓLEO, AS EMISIÓNS DE CO₂ E OUTROS IMPACTOS AMBIENTAIS.

Dentro deste obxectivo xeral, propóñense catro liñas estratéxicas de traballo:

1. REDUCIÓN DA DOMINANCIA DO COCHE
2. POTENCIACIÓN DO TRANSPORTE LIMPO
3. POTENCIACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO E COLECTIVO
4. SENSIBILIZACIÓN DA POBOACIÓN

Estas liñas estratéxicas deberán ter un maior grao de repercusión nas rutas prioritarias tamén identificadas no mesmo documento:

Cesantes- Redondela	Chapela-Vigo
Redondela- Redondela	Chapela-Chapela
Cedeira-Redondela	Reboreda-Redondela

3.2 Estrutura do plan de acción

O PMUS pretende informar e guiar ao Concello de Redondela nunha planificación hacia unha mobilidade máis sostible. A ferramenta para a súa consecución é o plan de acción.

Os retos da mobilidade para o concello son a competitividade de todos os modos, a sustentabilidade e a universalidade. Unha mobilidade que sexa accesible e cómoda para todos os estratos da sociedade e que non dependa case exclusivamente do vehículo privado.

Os tres principios básicos para traballar na consecución destes retos son:

- Planificación proactiva, non reactiva. Planeamento integrado dos usos de solo e a mobilidade.
- Xerarquización de redes para os diferentes modos de transporte.
- Cumprimento de requirimentos mínimos de comodidade, seguridade e eficiencia en relación coas redes de infraestruturas.

Despois de valorar o mellor xeito de crear unha ferramenta de traballo a curto, medio e longo prazo, e aceptando que non é a función do presente plan de acción dar solucións específicas a todos os problemas de mobilidade do concello, optouse por estruturar o documento como segue:

1. **CAPÍTULO I. Zonificación, visión da Redondela futura**
2. **CAPÍTULO II. Xerarquización de vías**
3. **CAPÍTULO III. Rutas verdes**
4. **CAPÍTULO IV. Transporte público e colectivo**
5. **CAPÍTULO V. Sensibilización**

MONOGRÁFICOS, proxectos transversais e específicos, concretos e con gran impacto e cunha función práctica e de sensibilización.

- Ando ao cole
- Á praia sen coches

O contido de cada un destes capítulos é o seguinte:

CAPÍTULO I. Zonificación, visión da Redondela futura

Presenta o territorio do concello dividido por zonas prioritarias de acción, resultado das conclusións da diagnose. En concreto, establécense tres tipos de zona con prioridades diferenciadas:

- ZONA 1: prioridade para peón, rede para bici onde sexa apropiado, penalización do coche privado. Tráfico de paso mínimo. Aparcamientos de pagamento dentro da zona, aparcamentos perimetrais gratuítos. Vías de estar no, polo menos, 80% das vías compartidas.
- ZONA 2: vías compartidas entre tráfico rodado e peóns, rede de bici onde sexa apropiado. Tráfico de paso somentes en vías principais. Vías de estar no, polo menos, 50% das vías compartidas,
- ZONA 3: Vías de estar no, polo menos, 30% das vías compartidas

CAPÍTULO II. Xerarquización de vías

Descrición das diferentes medidas de xestión que poidan darlles solución ás situacións variadas e específicas en relación coa mobilidade, en concreto:

- Deseño de xerarquización de vías, principalmente marcando as vías de paso e as vías de estar.
- Creación vías de estar: temperado, sentidos únicos, ancho da calzada mínimo, evitar ao máximo tramos de circulación de paso.
- Aparcamento: regulación e limitación de aparcamentos (zona azul, aparcamento residentes, aparcamentos perimetrais...).
- Creación dunha rede para a circulación de bicicletas: opcións de carril segregado na calzada, carril compartido con coche (zona 30 con sinalización), senda *ciclable*, etc.
- Instalación de aparcabicis, principalmente en zonas de servizos
- Creación de redes para peóns: estándar de plataformas peonís, anchos útiles, pasos de peóns, ramplas de acceso ou eliminación de obstáculos, entre outros.

CAPÍTULO III. Rutas verdes

As rutas verdes son os itinerarios propostos dentro do concello, nas que se debe concentrar o traballo de priorización de modos de transporte limpos: bicicleta e/ou a pé. Cada ruta conta cunha descrición e un plan de acción específico. Son en total catro rutas verdes para bicicleta e once rutas verdes peonís.

CAPÍTULO IV. Transporte público e colectivo

Accións relacionadas coa promoción do transporte público e colectivo, en concreto:

- Mellora do servizo de transporte público intramunicipal actual
- Implantación do sistema de transporte á demanda –chama o bus
- Estratexia de información sobre os servizos de transporte público
- Mellora da dotación de paradas de transporte público
- Mellora de transporte metropolitano
- Promoción do servizo comparte o coche
- Mellora dos servizos ferroviarios
- Potenciación de autobuses de empresa ou en zonas industriais

CAPÍTULO V. Sensibilización

Programas, campañas e outras accións que permitan traballar na concienciación e na sensibilización dunha sociedade que demande e utilice alternativas reais de mobilidade sostible.

- Creación dunha oficina/departamento de mobilidade/contacto para a cidadanía
- Campaña anual sobre un tema específico de mobilidade sostible
- Consolidación do traballo en “Educación cara a unha mobilidade sostible”, xa comezado cos institutos de educación secundaria do concello. Deseño de unidades didácticas e formación co profesorado

4. XESTIÓN DO PLAN DE ACCIÓN

É importante recoñecer que o traballo necesario para a consecución dunha mobilidade máis sostible no concello de Redondela esixe colaboración e accións a todos os niveis desde o estatal ata o local, ademais da participación activa e a sensibilización de cada cidadán.

O papel do concello é esencial dentro do proceso da implantación do plan de acción e pódese resumir en tres áreas:

- A xestión das áreas baixo o seu control -as funcións municipais- acorde coas recomendacións do presente documento.
- Ser o motor que conduce o proceso. Son varias as intervencións fóra da competencia directa do Concello, pero que este debe solicitar, apoiar e facer un constante seguimento.
- Fomentar a sensibilización e a participación cidadá en todo o proceso.



CAPÍTULO I

ZONIFICACIÓN

Neste capítulo preséntase a división do territorio do concello por zonas prioritarias de acción, resultado das conclusións da diagnose deste PMUS. En cada unha destas zonas será necesario levar a cabo un conxunto de accións para poder chegar a unha mobilidade máis sostible. O segundo capítulo presenta as diferentes ferramentas de xestión a aplicar según os obxectivos marcados en cada zona.

En concreto, establécense tres tipos de zona con prioridades diferenciadas:

- ZONA 1, prioridade para peón, rede para bici onde apropiado, penalización de coche privado. Tráfico de paso mínimo. Aparcamentos de pagamento dentro da zona, aparcamentos perimetrais gratuitos. Vías de estar no, polo menos, 80% das vías compartidas.
- ZONA 2, vías compartidas entre tráfico rodado e peóns, rede de bici onde apropiado. Tráfico de paso sómentes en vías principais. Vías de estar no, polo menos, 50% das vías compartidas,
- ZONA 3, Vías de estar no, polo menos, 30% das vías compartidas

As zonas en cuestión son:

ZONA 1:

- 1A Centro urbano de Redondela
- 1B Centro urbano de Chapela

ZONA 2:

- 2A Monte do Cuco, Redondela
- 2B O Muro, Redondela
- 2C Catapeixe, A Pantalla e Zacande, Cesantes
- 2D Cidadelle, Parada e Rio Frio, Chapela
- 2E Asnelle e San Paio de Abaixo, Reboreda
- 2F O Cruceiro, Cedeira



ZONA 3:

- 3A Outeiro das Penas, Cesantes
- 3B Asnelle de Arriba, San Paio de Arriba e Quintana, Reboreda
- 3C Millarada, Vilar de Infiesta
- 3D O Castro, O Viso
- 3E Cabanas-Rande
- 3F Cabirtas, Quintela
- 3G A Portela-Estación
- 3H Fortóns, Cedeira

A continuación amplíase a información sobre cada unha das zonas propostas e os obxectivos e accións a levar a cabo.

ZONA 1

1A Centro urbano de Redondela

DESCRIPCIÓN

Zona residencial de alta densidade, así como zona de emprego, servizos e ocio. É o destino da gran maioría dos desprazamentos intramunicipais de curto, medio e longo percorrido. Así mesmo, é a zona de todo o concello, con grande diferenza, onde se efectúa a maior porcentaxe de desprazamentos a pé.

VÍAS DE PASO

N-550, A Coruña-Tui, que antigamente pasaba polo centro da vila. Actualmente está desviada nunha estrada elevada de grande densidade de tráfico, con porcentaxe significativa de tráfico pesado e certas horas puntas de conxestión. O tramo de estrada elevada serve tamén como conexión coa N-552 con dirección a Vigo.

PO-250, vía que comeza no centro da vila, e que comunica coa parroquia de Reboreda e co concello limítrofe de Pazos de Borbén. Soporta o tráfico pesado do polígono industrial de Amoedo.

PO-363, vía ancha e con beirarrúas que conecta o centro co porto de Cesantes. Acceso principal á zona de servizos de A Marisma.

OBXECTIVOS

- Establecer a xerarquización de vías, o 80% serían vías de estar e o 20% vías de paso, o que permitiría asegurar a accesibilidade a pé a todos os servizos e ás actividades cotiás.
- Decidir nas ferramentas de xestión que se implementarán nas vías de estar.
- Diseñar a estratexia de xestión de aparcamentos.
- Estudar a posibilidade da circulación en bicicleta pola zona, cunha combinación de carrís exclusivos e compartidos.
- Levar a cabo todas as decisións anteriores, nun calendario acordado.

RUTAS VERDES na zona

BICI: Redondela centro urbano

BICI: Redondela-Cesantes

PEÓN: Redondela todo centro urbano

ZONA 1

1B Centro urbano de Chapela

DESCRIPCIÓN

Zona residencial de alta densidade, así como zona de emprego, servizos e ocio, aínda que o principal lugar de referencia para a maioría da poboación do centro en todos os aspectos é o concello de Vigo. Os desprazamentos Chapela-Vigo son, con moita diferenza, os máis comúns de medio percorrido (entre 3 e 7 km) en todo o concello.

VÍAS DE PASO

A-9, Autoestrada do Atlántico, que atravesa e parte en dous o centro urbano.

N-552, que lle dá acceso ao porto de Vigo. Trátase da estrada que atravesa a parte leste do centro e limita cos lugares de Río Frío, Cidadelle e Parada.

PO-323, que atravesa o solo urbano de Chapela. É a estrada do corazón do centro, que conta cunha grande densidade de tráfico pesado, dado que é o acceso á zona industrial do litoral.

OBXECTIVOS

- Establecer a xerarquización de vías, o 80% serían vías de estar e o 20% vías de paso, o que aseguraría a accesibilidade a pé a todos os servizos e ás actividades cotiás.
- Decidir nas ferramentas de xestión que se implementarán nas vías de estar.
- Diseñar a estratexia de xestión de aparcamentos.
- Estudar a posibilidade da circulación en bicicleta pola zona, cunha combinación de carrís exclusivos e compartidos.
- Levar a cabo todas as decisións anteriores, nun calendario acordado.

RUTAS VERDES na zona

BICI: Pousadoira-Angorén

PEÓN: Chapela centro urbano

PEÓN: Alameda-IES

PEÓN: Praia de Arealonga-Casa de Saúde

PEÓN: Praia de Arealonga-Alameda

ZONA 2**2A Monte do Cuco, Redondela****DESCRICIÓN**

Zona residencial de media-baixa densidade, con previsión de converterse en zona urbana como extensión do centro urbano de Redondela.

VÍAS DE PASO

N-550, A Coruña-Tui, na súa entrada norte desde Pontevedra, inmediatamente anterior á estrada elevada actual, forma o límite da zona do Monte do Cuco e convértese na vía arterial de acceso ao centro de Redondela, tanto para tráfico rodado, como para peóns.

OBXECTIVOS

- Establecer a xerarquización de vías, o 50% serían vías de estar e o 50% vías de paso, o que aseguraría a accesibilidade a pé a todos os servizos e ás actividades cotiás.
- Decidir nas ferramentas de xestión que se implementarán nas vías de estar.
- Diseñar a estratexia de xestión de aparcamentos.
- Levar a cabo todas as decisións anteriores, nun calendario acordado.

RUTAS VERDES na zona

PEONIL: Monte do Cuco- Redondela

ZONA 2**2B O Muro, Redondela****DESCRICIÓN**

Zona residencial de media densidade, así como zona de importancia industrial e de emprego pegada ao centro urbano de Redondela. É orixe e/ou destino dun número importante de desprazamentos de curto percorrido, entre o centro urbano de Redondela e O Muro, no que se mantén aínda certo hábito de uso do modo a pé. Esta zona conta coa antiga vía do tren, con alto potencial de uso exclusivo por transportes limpos, bicicleta e a pé, a condición de encontrar unha conexión directa ao centro.

VÍAS DE PASO

N-550, A Coruña-Tui, na súa saída sur cara ao Porriño e a Portugal. Estrada que soporta grande cantidade de tráfico, cunha porcentaxe importante de tráfico pesado. Comunica as parroquias de Saxamonde, partes de Quintela e Vilar de Infesta co centro urbano de Redondela.

OBXECTIVOS

- Establecer a xerarquización de vías, o 50% serían vías de estar e o 50% vías de paso, o que aseguraría a accesibilidade a pé a todos os servizos e actividades cotiás.
- Decidir nas ferramentas de xestión que se implementarán nas vías de estar.
- Diseñar a estratexia de xestión de aparcamentos.
- Estudar a posibilidade da circulación en bicicleta pola zona, acondicionando a antiga vía do tren.
- Levar a cabo todas as decisións anteriores, nun calendario acordado.

RUTAS VERDES na zona

BICI: Quinteiro- O Muro- Redondela

PEONIL: O Muro- Redondela

ZONA 2

2C Catapeixe, a Pantalla e Zacande, Cesantes

DESCRICIÓN

Zona residencial de media densidade, con previsión de grande crecemento e cunha poboación que se despraza para a maioría das necesidades de servizos e ocio ao centro de Redondela. Conta cunha importante porcentaxe de traxectos de curto percorrido a pé, traxectos entre estes lugares e o centro de Redondela. É unha zona chá, con características óptimas para o uso da bicicleta como modo de transporte se contase coas infraestruturas axeitadas. É tamén a zona de acceso á praia da Punta, importante atractora de visitas e, polo tanto, de tráfico, sobre todo na tempada do verán.

VÍAS DE PASO

Ningunha vía pode considerarse de paso.

OBXECTIVOS

- Establecer a xerarquización de vías, o 50% serían vías de estar e o 50% vías de paso, o que aseguraría a accesibilidade a pé a todos os servizos e actividades cotiás.
- Decidir nas ferramentas de xestión que se terían que implementar nas vías de estar.
- Diseñar a estratexia de xestión de aparcamentos.
- Estudar a posibilidade da circulación en bicicleta pola zona, cunha combinación de carrís exclusivos e compartidos.
- Levar a cabo todas as decisións anteriores, nun calendario acordado.

RUTAS VERDES na zona

BICI: Redondela-Cesantes

PEONIL: San Pedro- Redondela

PEONIL: Zacande- Redondela

PEONIL: A Pantalla- Redondela

ZONA 2**2D Cidadelle, Parada e Rio Frío, Chapela****DESCRICIÓN**

Zona residencial de media densidade, con previsión de crecemento, e que conta con dous destinos principais por razóns de emprego, estudos servizos e ocio: o centro urbano de Chapela e Vigo. A comunicación destes lugares co centro de Chapela está afectada grandemente polas dúas vías, a AP-9 Autoestradas do Atlántico e a N- 552, que atravesan a parroquia de Chapela.

VÍAS DE PASO

AP-9, Autoestrada do Atlántico, tramo de entrada/saída Vigo.

N-552, Redondela-Vigo, forma o límite da zona co centro de Chapela.

OBXECTIVOS

- Establecer a xerarquización de vías, o 50% serían vías de estar e o 50% vías de paso, o que aseguraría a accesibilidade a pé a todos os servizos e ás actividades cotiás.
- Decidir nas ferramentas de xestión que se terían que implantar nas vías de estar.
- Diseñar a estratexia de xestión de aparcamentos.
- Levar a cabo todas as decisións anteriores, nun calendario acordado.

ZONA 2**2E Asnelle e Santo Paio de Abaixo****DESCRICIÓN**

Zona residencial de media densidade, a agrupación de Asnelle e San Paio de Abaixo pódese considerar como parte da agrupación de Redondela, posto que xorde como expansión desta. Enténdese como unha área de crecemento e expansión do solo urbano de Redondela. Aínda que a curta distancia do centro, existe moi pouco costume de desprazamento a pé a este destino.

VÍAS DE PASO

PO-250, Redondela-Pazos de Borbén, vía que comeza no centro de Redondela e que comunica esta zona coa parroquia de Reboreda e co concello limítrofe de Pazos de Borbén. Soporta o tráfico pesado do polígono industrial de Amoedo.

EP-2900, Redondela-Ventosa, vía de uso local, en principio, aínda que cada vez máis usada como vía de paso para evitar o centro de Redondela en certos traxectos.

OBJECTIVOS

- Establecer a xerarquización de vías, o 50% deberían ser vías de estar e o 50% vías de paso, o que aseguraría a accesibilidade a pé a todos os servizos e actividades cotiás.
- Decidir nas ferramentas de xestión que se implementarán nas vías de estar.
- Diseñar a estratexia de xestión de aparcamentos.
- Levar a cabo todas as decisións anteriores, nun calendario acordado.

RUTAS VERDES na zona

PEONIL: Asnelle- Redondela

PEONIL: San Paio- Redondela

ZONA 2**2F O Cruceiro, Cedeira****DESCRICIÓN**

Zona residencial de media densidade, con previsión de crecemento como expansión do solo urbano de Redondela.

VÍAS DE PASO

N-552, Redondela-Vigo

OBXECTIVOS

- Establecer a xerarquización de vías, o 50% serían vías de estar e o 50% vías de paso, o que aseguraría a accesibilidade a pé a todos os servizos e actividades cotiás.
- Decidir nas ferramentas de xestión que se implementarán nas vías de estar.
- Diseñar a estratexia de xestión de aparcamentos.
- Levar a cabo todas as decisións anteriores, nun calendario acordado.

RUTAS VERDES na zona

PEONIL: Cruceiro, Cedeira

ZONA 3

Nesta categoría encádranse un conxunto de zonas con características semellantes. Trátase de zonas de densidade de poboación importante e nalgúns casos con previsión de crecemento e, polo tanto, unha demanda de mobilidade en aumento.

A maioría delas contan con polo menos unha vía de paso de importancia, e tamén cunha ampla rede de vías municipais, principalmente antigos carreiros agora asfaltados.

O obxectivo principal destas zonas é asegurar certo grao de comodidade para a mobilidade a pé, pasando a contar con polo menos un 30% das vías compartidas, en vías de estar.

As zonas dentro desta categoría son:

3A Outeiro das Penas, Cesantes

3B Asnelle de Arriba, San Paio de Arriba e Quintana, Reboreda

3C Millarada, Vilar de Infesta

3D O Castro, O Viso

3E Cabanas-Rande

3F Cabirtas, Quintela

3G A Portela-Estación

3H Fortóns, Cedeira



CAPÍTULO II

XERARQUIZACIÓN DE VÍAS

Este capítulo trata sobre as diferentes medidas de xestión na consecución dunha mobilidade máis sostible. O principio básico arredor do que se propón traballar é o de conseguir unha xerarquización de redes máis equitativa, na que todos os modos de transporte teñan unha representación mínima e digna.

As diferentes accións preséntanse dun xeito lóxico na planificación temporal da xerarquización de vías, aínda que é posible a implantación de calquera das accións por separado, independentemente das outras.

As accións en cuestión son:

- 3 Deseño de xerarquización de vías
- 4 Creación vías de estar
- 5 Temperado de tráfico
- 6 Xestión de aparcamentos
- 7 Creación dunha rede para circulación de bicicletas
- 8 Instalación de *aparcabicis*

Creación de redes para peóns

Capítulo II

Deseño de xerarquización de vías

DESCRICIÓN

Establecer unha xerarquización das vías do concello, con respecto á súa función e, polo tanto, ao compartimento/prioridade de uso: transporte vehículo privado versus transportes limpos. As vías divídense en vías de paso e vías de estar, coas seguintes características xerais:

	VÍAS DE PASO	VÍAS DE ESTAR
Función	Conexión entre zonas, é a rede básica do tráfico rodado	Circulación de aproximación e/ou destino
Velocidade máxima	Segundo o tipo de vía	30 km/h
Templado de tráfico	Semáforos e rotondas	Sentidos de circulación concorrentes, rotondas, desvío do eixe da traxectoria e/ou elevacións na calzada
Sinalización	Estándar	Velocidades máximas, coexistencia de bicis e coches, se é o caso
Aparcamientos	Si	Limitados
Plataformas	Segregación entre calzada e beirarrúas	Segregación entre calzadas e beirarrúas Plataforma única en zonas de prioridade de peóns
Ancho da calzada	Segundo o tipo de vía	2,75 metros por sentido como máximo

XUSTIFICACIÓN

No desenvolvemento do concello dos últimos anos, esqueceuse en gran medida a provisión de infraestruturas para os transportes limpos: bicicleta e peóns.

As vías e accesos (agás do centro urbano de Redondela) están totalmente dominados polo uso do coche privado e os modos alternativos de bicicleta ou a pé contan cun espazo cada vez máis reducido e/ou inseguro.

OBXECTIVO

- Conseguir que o concello de Redondela chegue a cumprir cuns requerimentos mínimos de comodidade, seguridade e eficiencia en relación coas redes de infraestruturas, onde todos os modos estean representados.
- Asegurar que se cre ou garde espazo para os modos de transporte limpo, principalmente nas vías onde existe unha maior demanda de mobilidade de curto e ou medio percorrido.

ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- Estudar cada zona de actuación por separado e decidir na xerarquización de vías, segundo os diferentes usos.
- Decidir nas accións que se tomarán para a consecución da xerarquización deseñada.
- Establecer un plan de traballo e financiamento.

ACTORES

Concellería de Tráfico

Concellería de Medio Ambiente

Capítulo II

Creación de vías de estar

DESCRIPCIÓN

Creación de vías onde se evite un uso indiscriminado do vehículo privado e se lle dea espazo aos modos de transporte limpo. As características xerais das vías de estar son:

	VÍAS DE ESTAR
Función	Circulación de aproximación e/ou destino
Velocidade máxima	30 km/h
Temperado de tráfico	Sentidos de circulación concorrentes, rotondas, desvío do eixe da traxectoria e/ou elevacións na calzada
Sinalización	Velocidades máximas, coexistencia de bicicletas e coches, se é o caso
Aparcamientos	Limitados
Plataformas	Segregación entre calzadas (para coches e bicicletas) e beirarrúas (para peóns) Plataforma única en zonas de prioridade total de peóns Carril bici onde sexa apropiado
Ancho da calzada	2,75 metros como máximo para calzadas dun sentido 4,50 metros como máximo para calzadas de dous sentidos

As accións principais para converter ou crear unha vía de estar son: o temperado do tráfico, a provisión de plataformas para os peóns ou/e bicicletas e a correcta sinalización. Cada un destes conceptos trátase por separado neste capítulo.

XUSTIFICACIÓN

A dominancia do uso do coche na maioría das vías do concello está máis que demostrada. O espazo co que contan os peóns e as bicicletas no concello é moi limitado ou inseguro. É necesario implementar unha ferramenta de xestión do espazo para que estas dúas tendencias dean a volta.

OBXECTIVO

- Reducir a dominancia dos coches nas vías de circulación local, de aproximación e/ou destino.
- Asegurar espazo para os modos de transporte limpo nas vías prioritarias que se establezan dentro do concello.

ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- Estudar cada zona de actuación por separado e decidir nas actuacións que se levarán a cabo para a conversión das vías en vías de estar.
- Establecer un plan de traballo e financiamento.

ACTORES

Concellería de Tráfico

Concellería de Medio Ambiente

Concellería de Facenda

Capítulo II

Temperado de tráfico

DESCRIPCIÓN

Implantación das medidas axeitadas para cada vía (existente ou proxectada) co fin de reducir a intensidade e a velocidade dos vehículos e así facilitar o uso doutros modos de mobilidade alternativos. Comprende actuacións tales como:

- Elevacións da calzada e franxas transversais de alerta
- Estreitamentos
- Sentidos únicos e sentidos converxentes
- Cambios de alineación
- Cambios no pavimento

1. Elevacións da calzada e franxas transversais de alerta

Consisten en elevacións puntuais da calzada (que afectan a todo o ancho ou non), ou franxas transversais con cambios de textura do pavimento, que serven para alertar os condutores e animan a manter velocidades reducidas. Considérase unha das medidas máis eficaces, conta cunha ampla experiencia e pode empregarse para calquera anchura de calzada, con sentido único ou dobre de circulación. Debe terse en conta os seus efectos sonoros en zonas de especial sensibilidade.

2. Estreitamentos

Consisten en reducións puntuais da anchura da calzada co obxecto de reducir simultaneamente a velocidade e a intensidade do tráfico, moi indicada para facilitar os pasos de peóns. Combina moi eifcazmente con elevacións da calzada, cambios do pavimento, etc. e deben ir sempre acompañados de sinalización horizontal e vertical.

3. Sentidos únicos e sentidos converxentes

Consiste na redución dunha vía de dobre sentido a un carril único, deixando unha calzada de 2,75 metros como máximo (compartida ou non coa bicicleta) e liberando o resto do espazo para uso combinado de peóns e aparcamento. ´

Esta actuación tamén se utiliza para cortar certos traxectos indesexables, nos que se crea nunha mesma vía sentidos converxen e se elimina así a súa utilización como vía de paso.

4. Cambios de aliñación

Consiste en reducir artificialmente a lonxitude dos tramos rectos do viario, introducindo cambios na aliñación da calzada. Estes cambios pódense provocar pola introdución de obstáculos centrais (normalmente en calzadas de dobre sentido), ou interpoñendo obstáculos laterais alternados.

5. Cambios no pavimento

Todo tipo de cambio na textura ou no color do pavimento co obxectivo da redución de velocidade de circulación dos vehículos. Utilízanse normalmente en conxunto con actuacións como inicio de estreitamentos, cambios de aliñación ou elevacións da calzada.

XUSTIFICACIÓN

Unha das razóns recorrentes polo abandono de uso dos modos de transporte limpo é a perigosidade das vías existentes, onde o espazo do peón e da bicicleta é mínimo. A circulación dos vehículos a velocidades e intensidades son tales, que semellan unha ameaza para outros usuarios das vías.

OBXECTIVO

- Reducir a velocidade e intensidade dos coches nas vías de estar, identificadas na fase de deseño de xerarquización de vías.
- Asegurar a convivencia dos diferentes modos de transporte.

ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- Unha vez identificadas as vías de estar, especificar que medidas de temperado de tráfico son as máis relevantes para cada unha delas.
- Establecer un plan de traballo e financiamento.

ACTORES

Concellerías de Tráfico, Medio Ambiente e Facenda

Concellería de Vías e Obras

Capítulo II

Xestión de aparcamentos

DESCRICIÓN

Regulación e limitación de aparcamentos nos centros urbanos do concello, mediante a aplicación de medidas como a zona azul (gratuíta ou de pago), o aparcamento reservado para residentes, a limitación do uso do espazo público para aparcamentos nos cascos urbanos e paralelamente a provisión de aparcamentos perimetrais nas entradas principais destes centros.

As características destes aparcamentos perimetrais son: unha conexión peonil de calidade co centro, a provisión ampla de prazas e unha situación a carón das vías principais de acceso aos centros urbanos.

XUSTIFICACIÓN

A dispoñibilidade de aparcamento, sobre todo o gratuíta, fomenta o uso do coche privado. O tráfico xerado nos centros urbanos polos coches en busca de aparcamento é un absurdo. O aparcamento nos centros debería ser case exclusivamente para residentes e visitantes por motivos de compras e/ou pequenas xestións.

OBXECTIVO

- Disuadir o aparcamento de longa duración nos centros e liberar deste xeito prazas para xestións rápidas e compras.
- Eliminar os aparcamentos ilegais.
- Facilitar o aparcamento aos residentes.
- Desviar o aparcamento de longa duración a zonas perimetrais, e así eliminar a circulación deste tipo de vehículos polos centros urbanos.

ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- Decidir que medidas de xestión e limitación de aparcamentos hai que adoptar en cada centro urbano.
- Establecer un plan de traballo, incluíndo actuacións concretas e financiamento.



ACTORES

Concellería de Tráfico

Concellería de Medio Ambiente

Concellería de Facenda

Concellería de Vías e Obras

Capítulo II

Creación dunha rede para circulación de bicicletas

DESCRIPCIÓN

A creación dunha rede de bicicletas acorde coas necesidades de desprazamentos, integrada co resto dos modos de transporte, e que ofrezca posibilidades reais de desprazamento en bicicleta para as viaxes cotiás, máis alá do seu uso meramente deportivo e de ocio. As diferentes opcións para a circulación segura de bicicletas son:

Vías	Características
Carril bici	Espazo segregado do tráfico na calzada
Área bici	Espazo segregado do tráfico nas beirarrúas ou noutra plataforma peonil
Carril compartido con coche	Calzadas en Z-30 (zonas con 30km/h de velocidade límite) propiamente sinalizadas
Senda ciclable	Vía destinada á circulación de bicicletas onde non se permite circulación motorizada
Pista bici	Vía ciclista segregada do tráfico motorizado, con trazado independente e xunto ás estradas

XUSTIFICACIÓN

Aínda que a bicicleta é un modo de transporte moi eficiente para traxectos menores de 6 km, no concello de Redondela o seu uso é practicamente nulo. Existen factores como a orografía do terreo que non axudan, mais a falla total de infraestruturas para a circulación en bicicleta é a principal causa deste dato.

OBXECTIVO

- Fomentar e facilitar o uso do transporte en bicicleta



ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- Identificar a rede de circulación de bicicletas.
- Decidir que características terá a rede en cada tramo, segundo os tipos de vías e os usos.
- Establecer un plan de traballo e financiamento para a realización da rede.

ACTORES

Concellería de Tráfico

Concellería de Medio Ambiente

Concellería de Facenda

Capítulo II

Instalación de aparcabicis

DESCRINCIÓN

Instalación de aparcabicis nas zonas de destino de traxectos onde sexa posible o uso da bicicleta como transporte. Os lugares prioritarios de colocación serían:

- Zona de servizos da Marisma no centro de Redondela: CEIP e IES, centro de saúde, piscina, pistas deportivas...
- Centro urbano de Redondela. Edificio multiúsos, xulgado, paseo da Xunqueira, casa do Concello...
- Zona de servizos de Chapela: IES e os CEiP, edificio multiúsos, pavillón municipal, centro de saúde
- Centro urbano de Chapela: alameda, mercado municipal...
- Areas máis visitados do concello: praia da Punta de Cesantes, praia de Arealonga de Chapela

XUSTIFICACIÓN

A adopción da bicicleta como medio de transporte necesita de certas infraestruturas de apoio para fomentar o seu uso. O concello de Redondela conta cunha provisión nula de aparcabicis, unha das infraestruturas necesarias para o fomento do uso da bicicleta.

OBXECTIVO

- Fomentar e facilitar o uso do transporte en bicicleta

ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- Decidir a priorización de colocación de aparcabicis
- Financiar a adquisición e colocación de aparcabicis

ACTORES

Concellería de Tráfico

Concellería de Medio Ambiente

Capítulo II

Creación de redes para peóns

DESCRIPCIÓN

A creación dunha rede peonil que conecte o territorio de xeito que os principais nodos de comunicación, equipamentos e espazos públicos queden ao alcance do cidadán que se despraza a pé. Deste xeito, garántese unha boa accesibilidade aos servizos e actividades cotiáns: centros educativos, deportivos, administrativos, institucionais, culturais, cívicos e mercados municipais. En consecuencia, favorécese a sensación de proximidade.

A rede peonil está formada por vías e interseccións articuladas onde o peón recibe especial atención, de maneira que poida circular de xeito cómodo, seguro e continuo. Os mínimos requeridos son:

- Unha anchura cómoda, 1,50 m mínimo, de uso peonil exclusivo
- Temperado do tráfico
- Pasos de peóns axeitadamente indicados, elevados sempre que sexa posible
- A eliminación de calquera tipo de obstáculos nas beirarrúas
- Un pavimento de calidade e ben conservado, sen irregularidades nin buracos
- Vados rebaixados
- Sinalización apropiada e clara

XUSTIFICACIÓN

A maior parte da rede peonil en Redondela é moi irregular. O espazo dedicado exclusivamente a desprazamentos a pé está cuberto por beirarrúas dunha calidade ben diferenciada entre o centro urbano de Redondela e o resto do concello. Non existe realmente unha planificación cara a unha provisión ordenada e que dea resposta á demanda.



OBXECTIVO

- Crear unha infraestrutura que facilite a comunicación a pé entre as orixes e os destinos máis comúns de corto percorrido.
- Crear hábito para que os desprazamentos curtos se fagan principalmente a pé.
- Dar prioridade aos peóns en vías que actualmente están dominadas polo coche e que potencialmente usarían os peóns como hábito.

ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- Estudar cada zona de actuación por separado e decidir nas accións que se levarán a cabo para a conversión en vías prioritarias para peóns.
- Establecer plan de traballo e financiamento.

ACTORES

Concellería de Tráfico

Concellería de Medio Ambiente

Concellería de Facenda



CAPÍTULO III

RUTAS VERDES



As rutas verdes son os itinerarios propostos dentro do concello, nos que se debe concentrar o traballo de priorización de modos de transporte limpos: bicicleta e/ou a pé.

Identifícanse 15 rutas verdes en total, 4 rutas de bicicleta e 11 rutas peonís. Cada unha delas con traxectos que transcorren por diferentes tipos de vías: estradas nacionais, comarcais, municipais, carreiros asfaltados, sen asfaltar, sendas... Tamén existen certos tramos dalgunhas rutas que sería necesario crear, principalmente novas sendas.

En certas rutas propónse máis dunha variante de trazado con diferentes características, co fin de dar varias opcións, cos seus pros e contras, en canto ás accións que se levarán a cabo e, polo tanto, á temporalización e ás partidas orzamentarias necesarias.

Os centros urbanos contan cun tratamento aparte, xa que se considera que todas as rutas dentro dos centros deberan ser de prioridade para a circulación peonil.

CENTROS URBANOS de Redondela, Chapela e Cesantes

EXTENSIÓN

A zona urbana de cada centro

ACCÍONS

- Asegurar continuidade e calidade de plataforma para peóns en todos os traxectos
- Asegurar prioridade de peóns en interseccións
- Temperado de tráfico, 30km/h
- Sinalización axeitada
- Xestión de aparcamento. Os centros son as zonas con maior necesidade de accións de xestión neste área

RUTAS VERDES PEONÍS

Identifícanse un total de 11 rutas verdes peonís que transcorren por diferentes tipos de vías ou, nalgún tramo, precisan de novo trazado. As rutas son:

- Alameda, Chapela- IES, Chapela
- Praia de Arealonga, Chapela - Casa de Saúde, Chapela
- Praia de Arealonga, Chapela - Alameda, Chapela
- San Pedro, Cesantes- Redondela
- Zacande, Cesantes - Redondela
- A Pantalla, Cesantes - Redondela
- Monte do Cuco- Redondela
- Muro- Redondela
- Asnelle, Reboreda- Redondela
- San Paio, Reboreda - Redondela
- Cruceiro, Cedeira- Redondela

Preséntase o traxecto de cada ruta e as súas variantes nos mapas aportados.

O obxectivo de cada unha das rutas verdes peonís é o de darlle máis protagonismo ao péon e asegurar que exista unha plataforma axeitada en todo o trazado de cada ruta. Séguese unha política de mínimos, e trátase sempre facer unha proposta realista e consecuente coas redes de infraestruturas xa existentes. As accións que se levarán a cabo son semellantes na maioría das rutas, e dependen sobre todo do tipo de vía pola que transcorren. Considérase axeitado, pois, que se dea un listado de accións modelo por tipo de vía, que se pode aplicar a calquera das rutas verdes propostas.

Estradas nacionais: N-552, N-550

- Asegurar a continuidade de plataforma para peóns.
- Traballar cara a un ancho de beirarrúa mínimo de 2 m a cada lado da vía.
- Eliminar todo tipo de obstáculos nas beirarrúas.
- Dotación de paso de peóns, con semáforo onde sexa posible.
- Temperar o tráfico a 50 km/h.
- Xestión de aparcamentos, de tal xeito que nunca invadan o espazo de dotación para peóns.

Estradas comarcais: PO-250, PO-323, PO-363, EP-2900, EP-2903, EP-2905

- Asegurar continuidade de plataforma para peóns, poida que sexa necesario estreitecer a calzada nalgún tramo.
- Traballar hacia un ancho de beirarrúa mínimo de 1,5 m polo menos por un lado, idealmente polos dous.
- Asegurar prioridade de peóns en interseccións
- Temperado de tráfico a 40km/h.
- Dotación de paso de peóns debidamente sinalizados e resaltados.
- Xestión de aparcamento, principalmente para asegurar que nunca se produza a invasión da plataforma peonil
- Sinalización axeitada

Vías municipais:

A maioría das vías municipais son antigos carreiros, actualmente asfaltados, e cunha anchura que pode variar dende os 2,5 m aos 4 m. A circulación principalmente é de destino e residentes, mínima circulación de paso, polo que a densidade de tráfico é baixa. A creación de beirarrúas en todas estas vías semella unha opción irreal, quizais si necesaria onde se soporte densidades de tráfico maiores.

Polo tanto, dentro dunha política de mínimos, as accións propostas son:

- 3 Diferenciar unha zona na vía asfaltada de uso prioritario peonil, onde os vehículos soamente circulen cando sexa totalmente necesario (principalmente cando se cruzan dous vehículos), e a velocidades inferiores a 10 Km/h. Nunha primeira instancia, a zona prioritaria peonil estaría marcada polo cambio de color do asfalto e nunha segunda fase, polo cambio do pavimento.
- 4 Temperado de tráfico a 30km/h, forzado por 3 ou máis medidas de xestión propostas no capítulo II.
- 5 Asegurar prioridade de peóns nas interseccións.
- 6 Sinalización específica de ruta verde.

Carreiros sen asfaltar, carreiros abandonados e sendas:

2. Restauración e acondicionamento de carreiro para uso exclusivo de peóns, ou quizais compartido con bicicletas. Se o carreiro é o acceso único a vivendas, hai que permitir o uso de transporte motorizado exclusivo a residentes.
3. Prohibir o aparcamento.
4. Asegurar o mantemento.
5. Sinalización axeitada.

Vías de nova creación:

- 3 Creación de senda de uso exclusivo para peóns, ou quizais compartido con bicicletas.

A continuación preséntase a relación de rutas e vías afectadas:

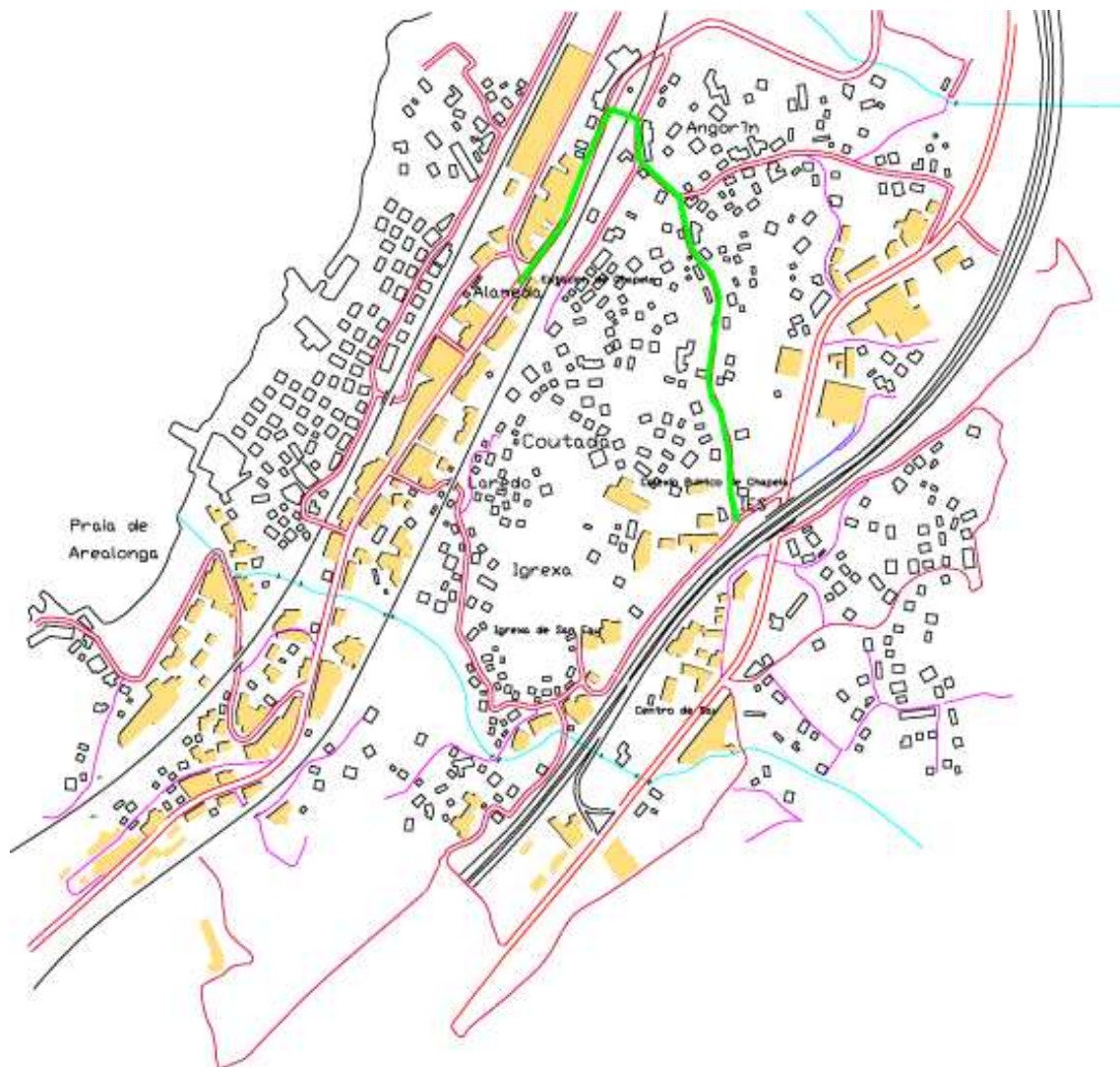
RUTA VERDE PEONIL

Alameda, Chapela- IES, Chapela

VARIANTE 1

Vías afectadas:

- PO-323
- Paso peonil elevado por riba da vía do tren
- Vías municipais



ruta verde peonil

Praia de Arealonga, Chapela- Centro de Saúde, Chapela

VARIANTE 1

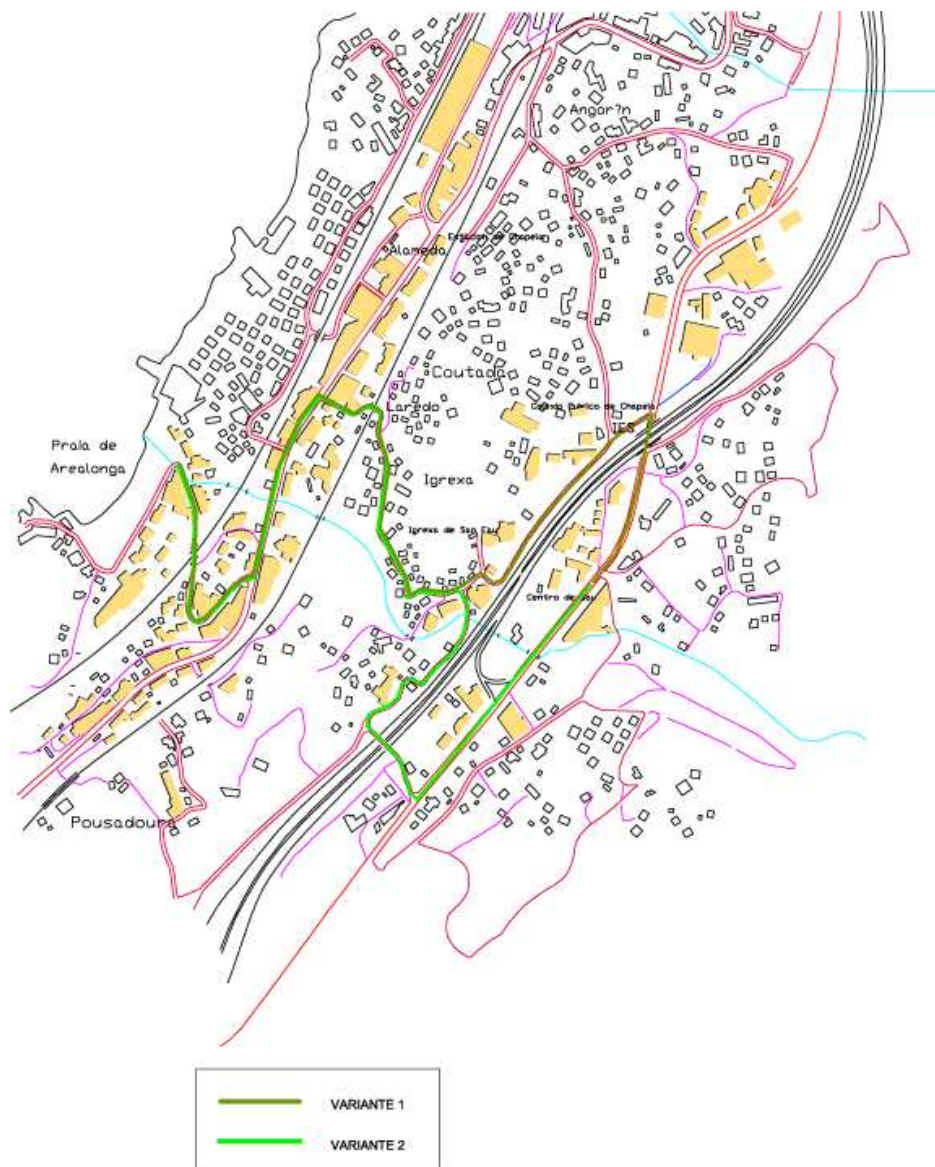
Vías afectadas:

- EP- 2905
- PO-323
- Vías municipais
- N-552

VARIANTE 2

Vías afectadas:

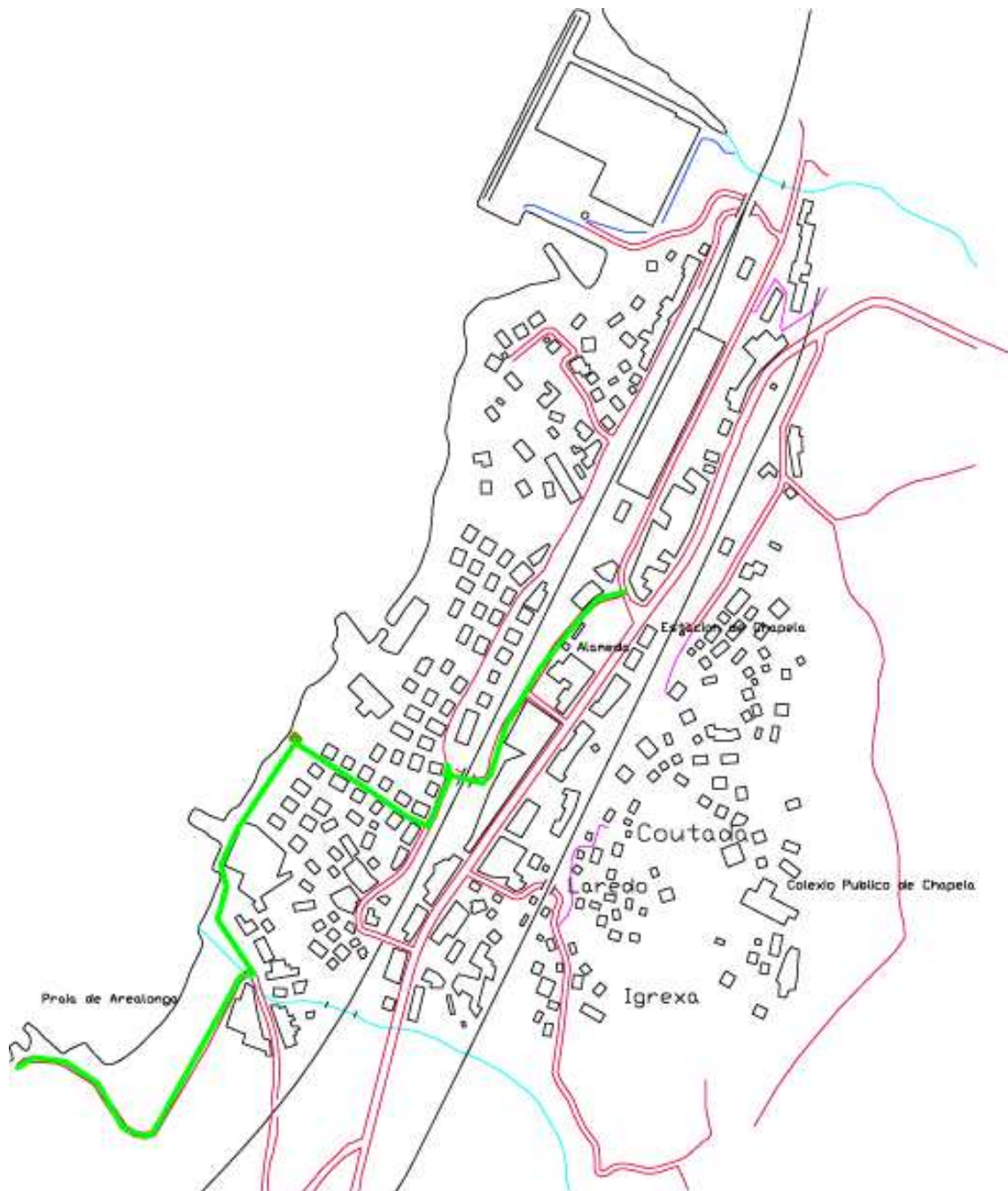
- EP-2905
- PO-323
- Vías municipais
- N-555



RUTA VERDE PEONIL**Praia de Arealonga, Chapela- Alameda, Chapela****VARIANTE 1**

Vías afectadas:

- Paseo marítimo
- Vías municipais



RUTA VERDE PEONIL

San Pedro, Cesantes- Redondela

VARIANTE 1

Vías afectadas:

EP-2903

PO-363

VARIANTE 3

Vías afectadas:

Vías municipais

Carreiro sen asfaltar

Creación nova senda

PO-363

VARIANTE 2

Vías afectadas:

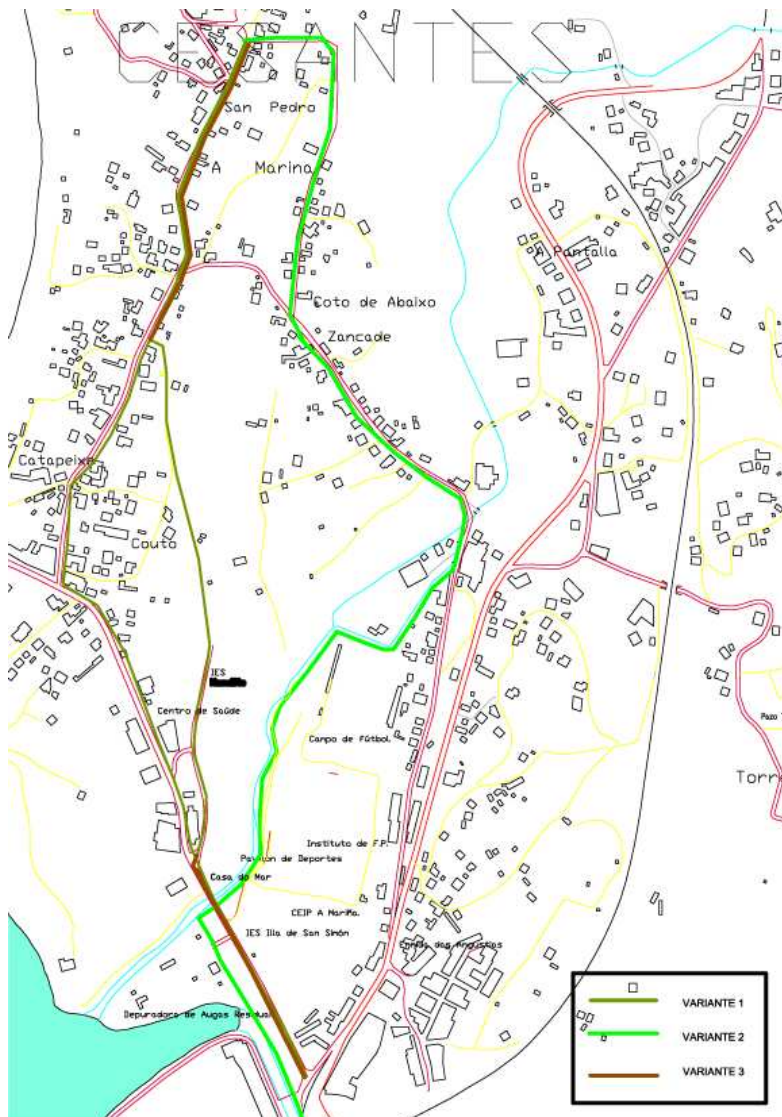
EP-2903

Vías municipais

Senda

Creación nova senda

PO-363



RUTA VERDE PEONIL

Zacande, Cesantes- Redondela

VARIANTE 1

Vías afectadas:

Vía municipal

VARIANTE 2

Vías afectadas:

Vías municipais

Senda

PO-363

VARIANTE 3

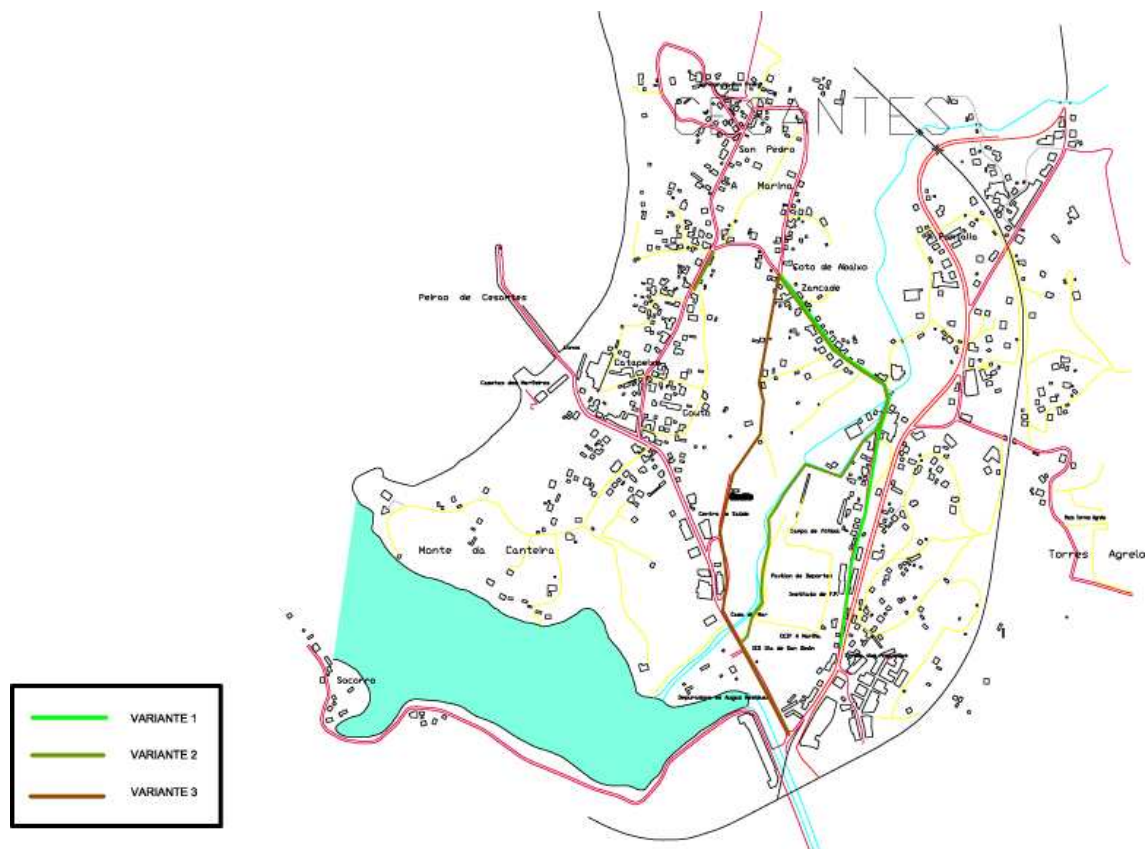
Vías afectadas:

Vías municipais

Carreiro sen asfaltar

Creación nova senda

PO-363



RUTA VERDE PEONIL

A Pantalla, Cesantes- Redondela

VARIANTE 1

Vías afectadas:

Carreiro abandonado

Viais municipais

Senda

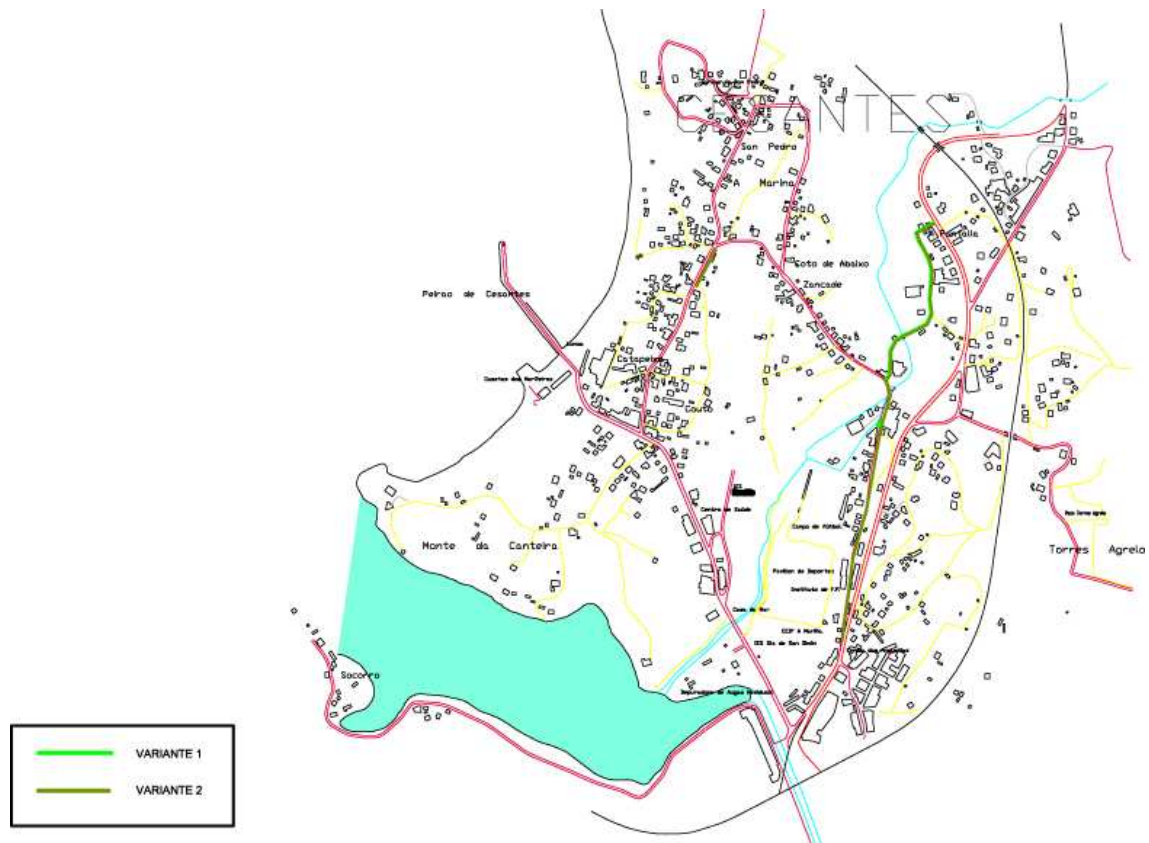
PO-363

VARIANTE 2

Vías afectadas:

Carreiro abandonado

Viais municipais



RUTA VERDE PEONIL

Monte do Cuco- Redondela

VARIANTE 1

Vías afectadas:

Vía municipal

Escaleiras

VARIANTE 2

Vías afectadas:

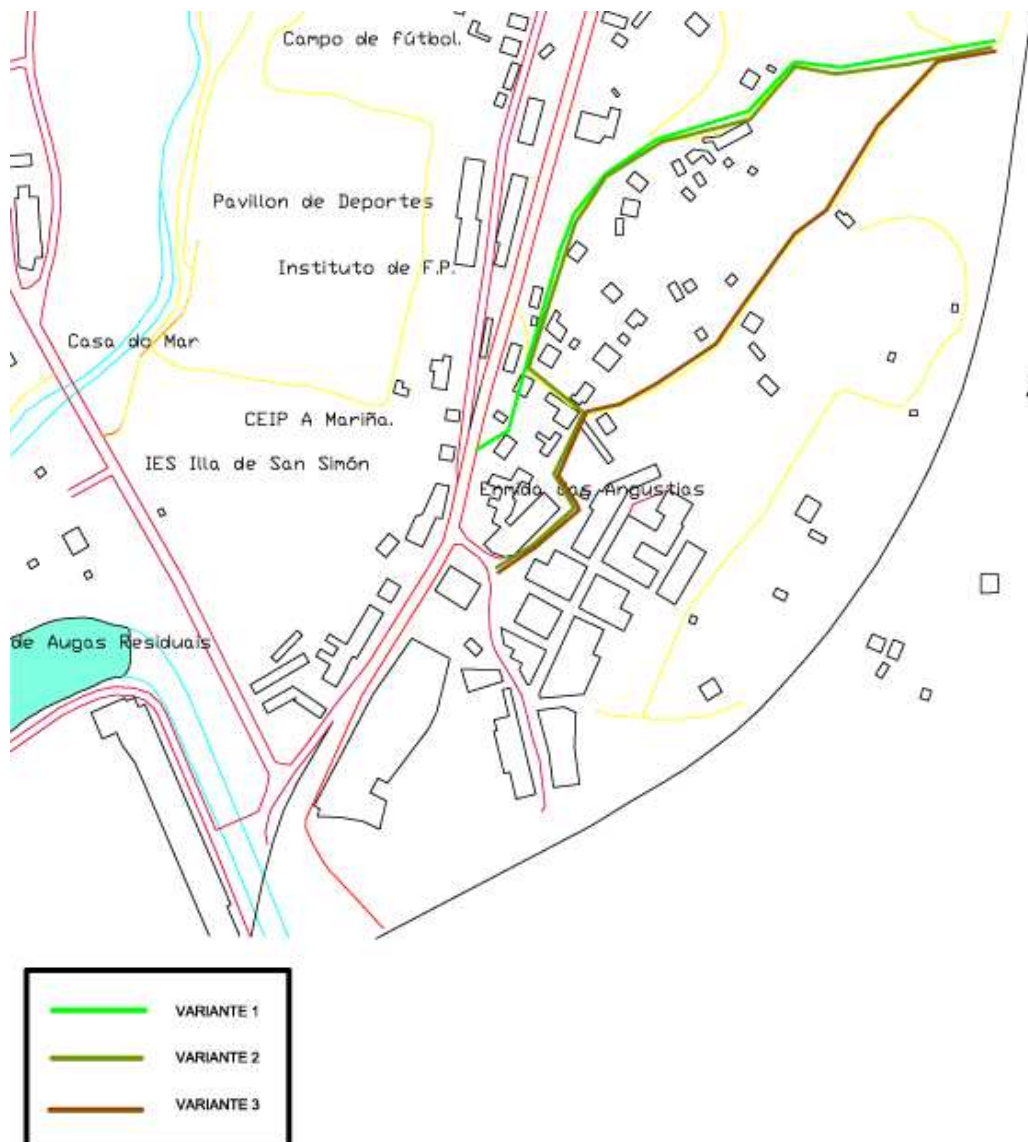
Carreiro/senda sen asfaltar

VARIANTE 3

Vías afectadas:

Vía municipais

Senda



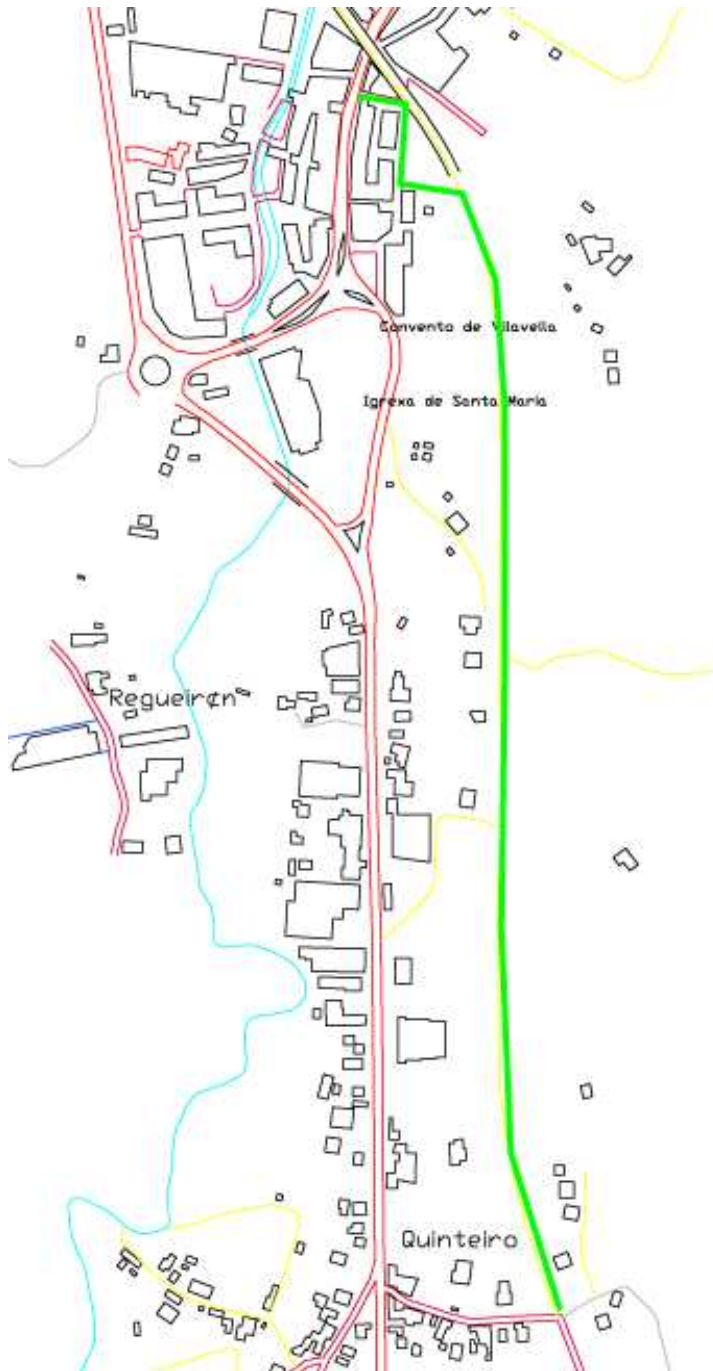
RUTA VERDE PEONIL O Muro- Redondela

VARIANTE 1

Vías afectadas:

Antiga vía do tren, levaría clasificación de carreiro sen asfaltar

Creación de nova senda





RUTA VERDE PEONIL

Asnelle, Reboreda - Redondela

VARIANTE 1

Vías afectadas:

EP-2900

Carreiro sen asfaltar

VARIANTE 4

Vías afectadas:

Viais municipais

EP-2900

VARIANTE 2

Vías afectadas:

EP-2900

VARIANTE 5

Vías afectadas:

Viais municipais

PO-250

VARIANTE 3

Trazado:

EP-2900

Viais municipais

PO-250

VARIANTE 6

Vías afectadas:

Viais municipais

PO-250



	VARIANTE 1		VARIANTE 4
	VARIANTE 2		VARIANTE 5
	VARIANTE 3		VARIANTE 6

RUTA VERDE PEONIL

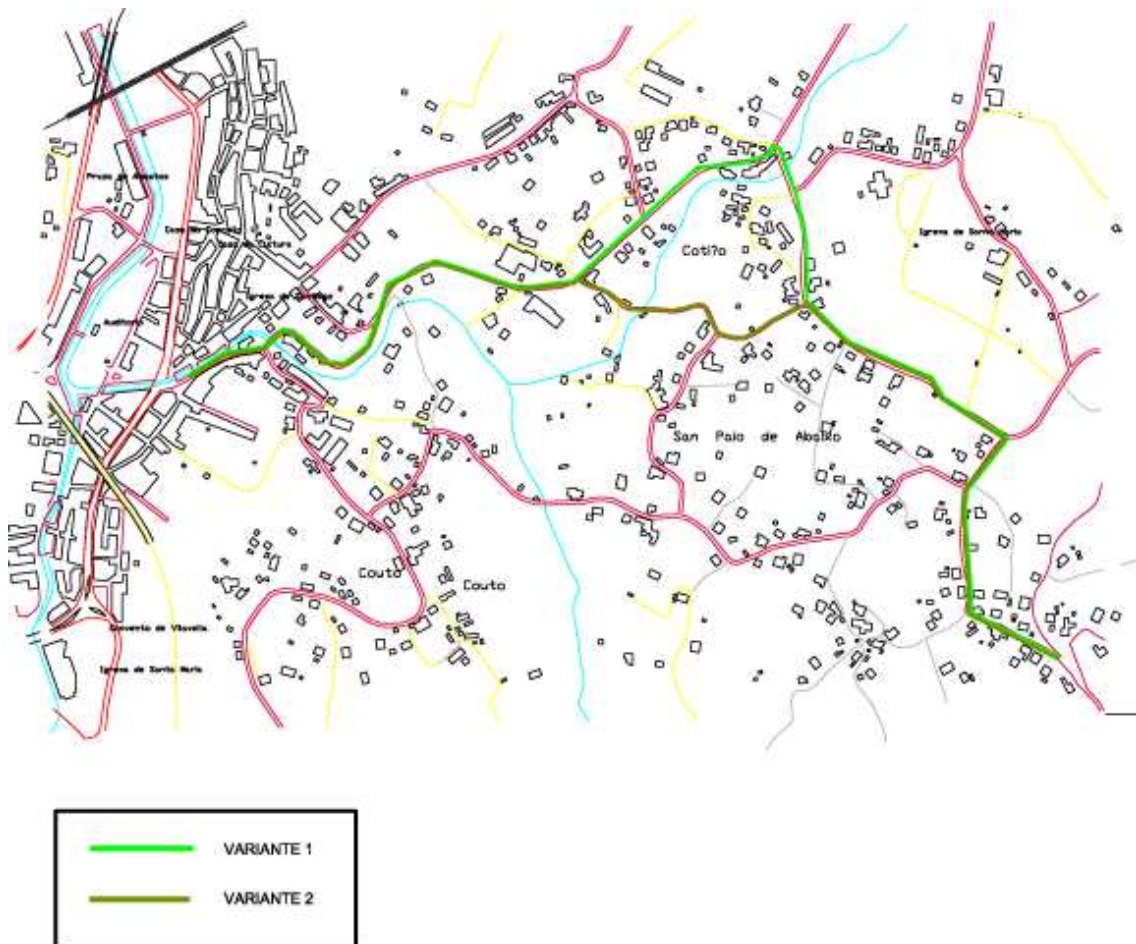
San Paio, Reboreda - Redondela

VARIANTE 1

Vías afectadas:
Viais municipais
PO-250

VARIANTE 2

Vías afectadas:
Viais municipais
PO-250



RUTA VERDE PEONIL

Cruceiro, Cedeira - Redondela

VARIANTE 1

Vías afectadas:

Viais municipais

N-552

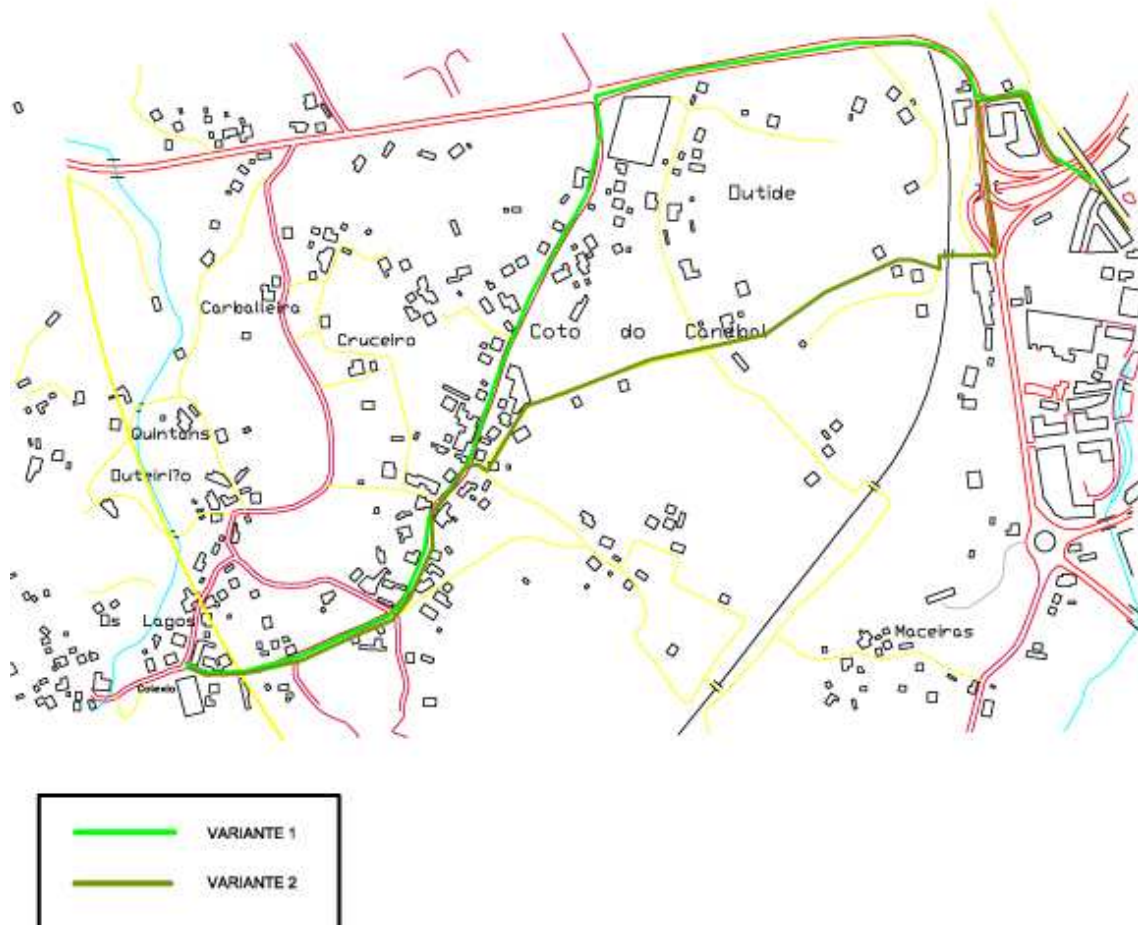
VARIANTE 2

Vías afectadas:

Viais municipais

N-

552



RUTAS VERDES**BICI**

As rutas verdes bici apostan por traxectos onde a bicicleta adquiera protagonismo, cunha combinación de tramos compartidos con outros usuarios e tramos exclusivos para a circulación da bicicleta.

As accións necesarias dependen da existencia previa de vías, do tipo de vía xa existente e da necesidade de crear novas vías. En concreto, existen 4 casos:

- Trazado e sinalización de carril bici exclusivo en vías xa existentes, a custo de estreitamento de calzada para vehículos e/ou eliminación de aparcamentos
- Trazado e sinalización de carril compartido con peóns
- Sinalización de carril compartido con coche, Temperado do tráfico
- Creación de nova senda exclusiva para bicicleta ou compartida con peón

Á parte da creación/adaptación de vías, é totalmente imprescindible a priorización da circulación das biciletass nas interseccións das rutas propostas.

Propóñense catro rutas:

Redondela centro urbano

Redondela-Cesantes

Redondela- O Muro- Quinteiro

Chapela centro urbano

ruta verde bici

Redondela centro urbano

Variante 1

Carril compartido con coche, N-550 ao seu paso polo centro

Vías afectadas:

- N-550. Sinalización de carril compartido con coche, temperado do tráfico.
- PO- 363. Trazado e sinalización de carril bici exclusivo
- Priorización da circulación das bicicletas en todas as interseccións

Variante 2

Carril á beira do río Maceiras-Alvedosa

Vías afectadas e accións a tomar:

- Vías municipais. Sinalización de carril compartido con coche, temperado do tráfico
- Aparcamento da feira e depuradora. Trazado e sinalización de carril bici exclusivo
- Zonas peonís de alameda e xunqueira. Trazado e sinalización de carril compartido con peóns
- PO-363. Trazado e sinalización de carril bici exclusivo
- Priorización da circulación das bicicletas en todas as interseccións

RUTAS VERDES

Bici

Redondela

casco urbano



ruta verde bici

Redondela-Cesantes

Variante 1

Carril exclusivo bici nas vías PO-363, EP-2903

Vías afectadas e accións a tomar:

- PO-363. Trazado e sinalización de carril bici exclusivo
- EP-2903. Trazado e sinalización de carril bici exclusivo
- Priorización da circulación das bicicletas en todas as interseccións

Variante 2

Carril compartido con coche na vía de Zancade e senda da Marisma.

Vías afectadas e accións a tomar:

- Vías municipais. Sinalización de carril compartido con coche, temperado do tráfico
- Senda da marisma. Trazado e sinalización de carril compartido con peóns
- PO-363. Trazado e sinalización de carril bici exclusivo
- Priorización da circulación das bicicletas en todas as interseccións

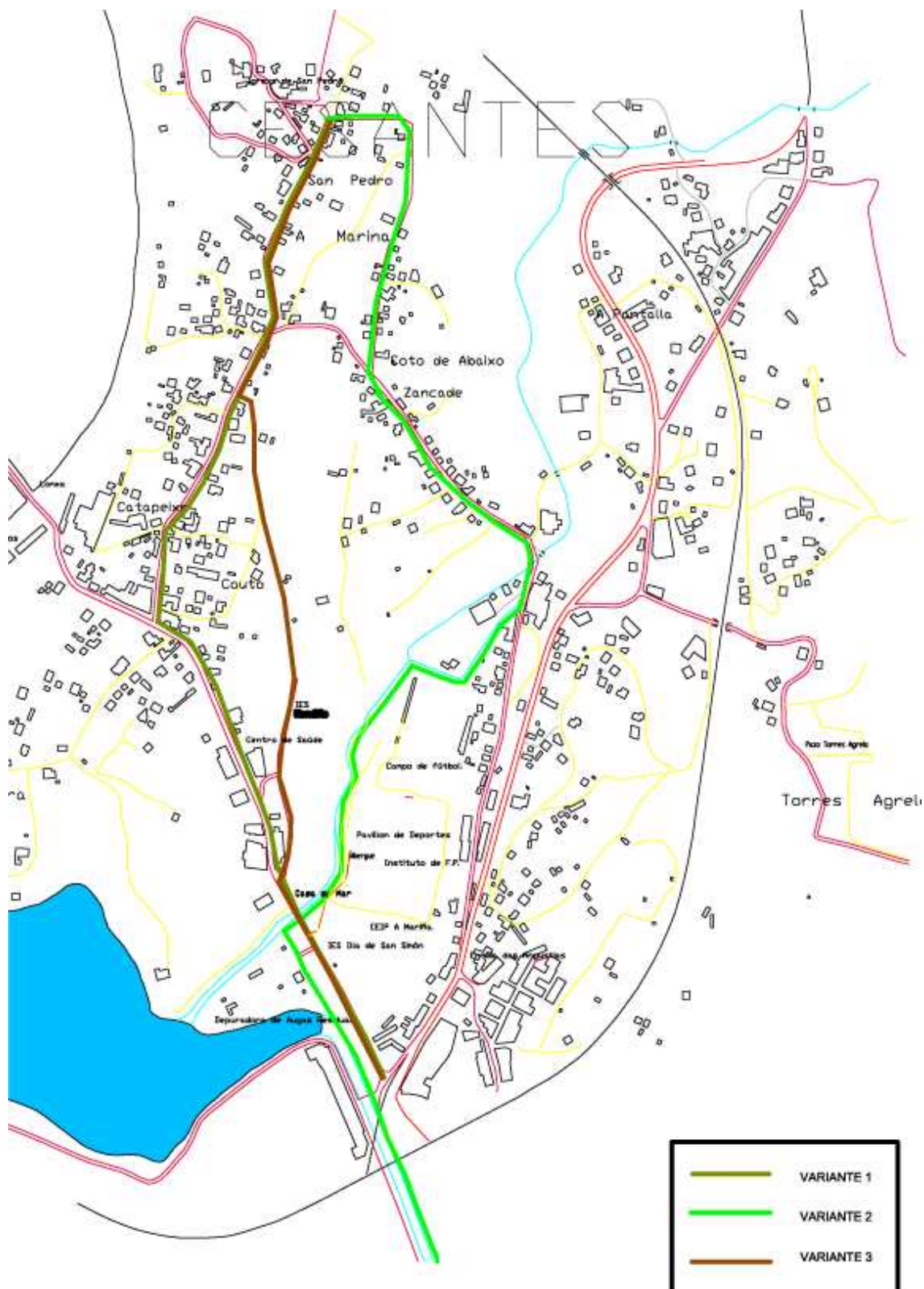
Variante 3

Carril compartido con peóns, mesmo trazado variante 2 peonil

Vías afectadas e accións a tomar:

- EP- 2903 e vías municipais. Sinalización de carril compartido con coche, temperado do tráfico
- Senda existente, trazado e sinalización de carril compartido con peóns
- Creación nova senda compartida con peóns

- Vía acceso IES Mendiño e PO-363, trazado e sinalización de carril bici exclusivo
- Priorización da circulación das bicicletas en todas as interseccións



RUTA VERDE BICI

Redondela- O Muro-Quinteiro

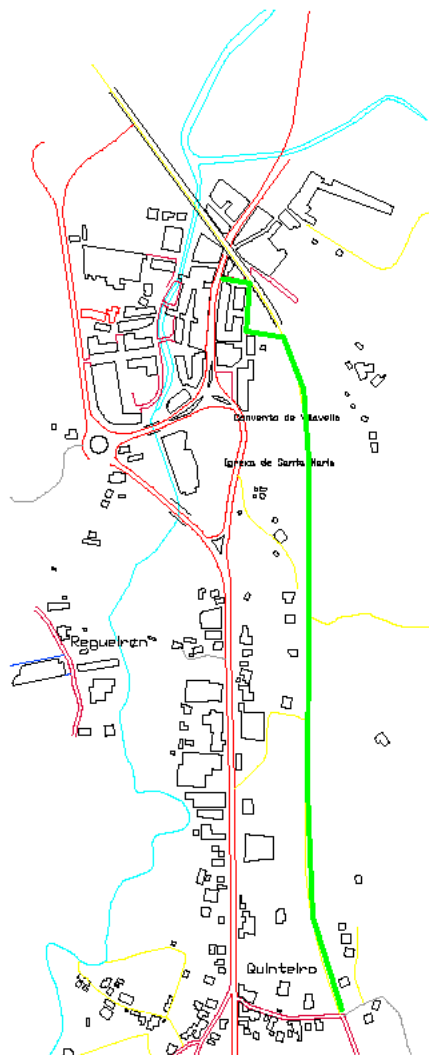
Redondela-O Muro-Quinteiro

Antiga vía do tren

Vías afectadas e accións que se tomarán:

- Antiga vía do tren, acondicionar unha plataforma para bicicleta e outra para peón, coa correspondente sinalización
- Creación nova senda de conexión co centro urbano de Redondela
- Sinalizar conexión coa ruta verde bici do centro
- Priorización da circulación das bicicletas en todas as interseccións

RUTAS VERDES
Bici
Redondela-O Muro



RUTA VERDE BICI

Chapela centro urbano

VARIANTE 1

Paseo marítimo, vías oeste da vía do tren de mercadorías

Vías afectadas e accións que se tomarán:

- Vías municipais. Sinalización de carril compartido con coche, temperado do tráfico
- Paseo marítimo, trazado e sinalización de carril compartido con peóns
- Priorización da circulación das bicicletas en todas as interseccións

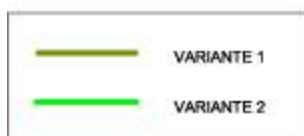
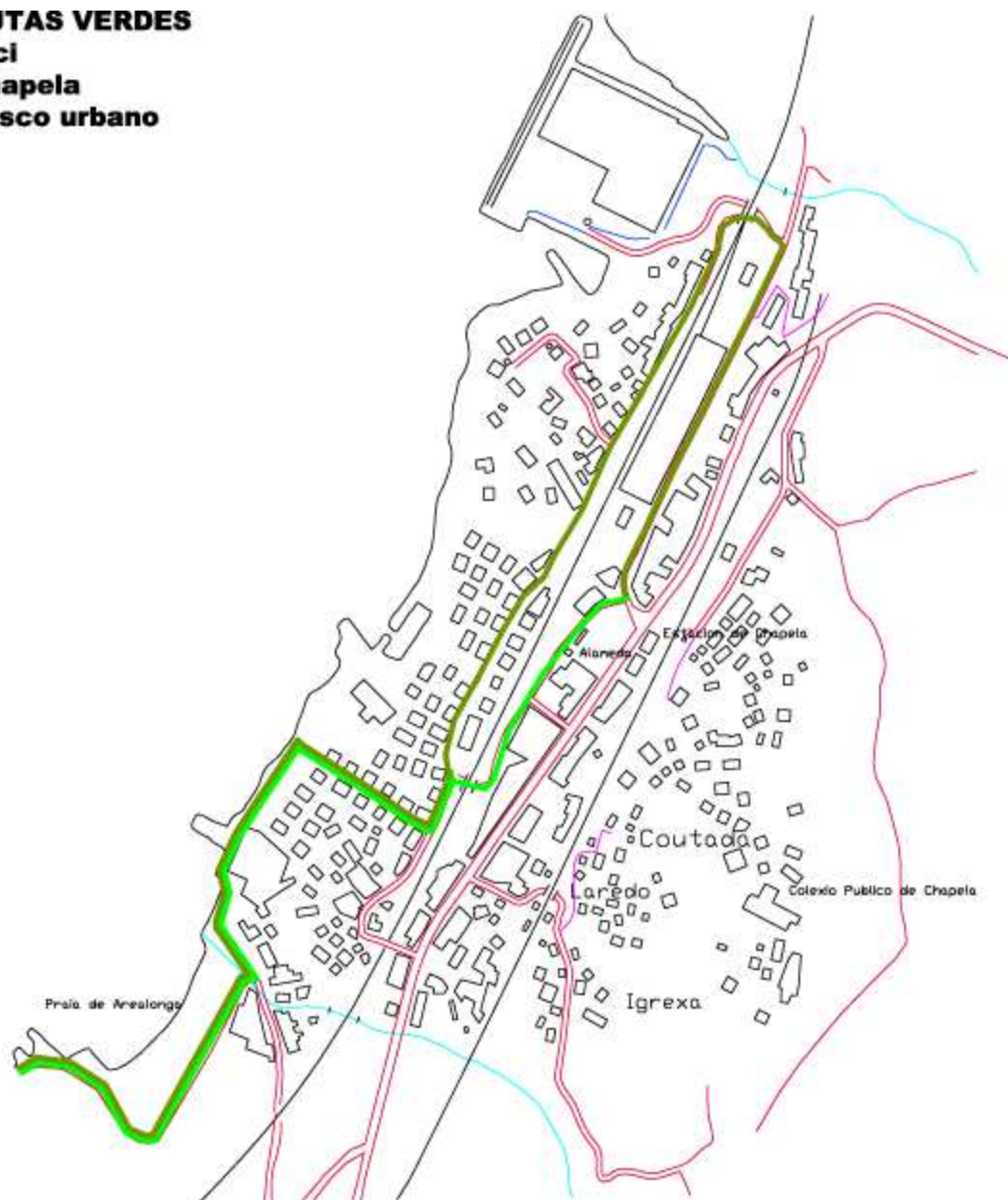
VARIANTE 2

Paseo marítimo, vías, leste da vía do tren de mercadorías.

Vías afectadas e accións a tomar:

- Vías municipais. Sinalización de carril compartido con coche, temperado do tráfico
- Paseo marítimo, trazado e sinalización de carril compartido con peóns
- Priorización da circulación das bicicletas en todas as interseccións

RUTAS VERDES
Bici
Chapela
casco urbano



CAPÍTULO IV

TRANSPORTE PÚBLICO E COLECTIVO

Os servizos de transporte público e colectivo cos que conta actualmente o concello de Redondela non satisfan as necesidades da poboación.

Neste capítulo propóñense 8 proxectos concretos nos que se podería concentrar o traballo para a mellora e promoción do uso do transporte público e colectivo. Cada proxecto conta cunha descrición, xustificación da súa existencia, obxectivos que se perseguen, accións necesarias, actores principais e o papel concreto do Concello.

Os proxectos son:

Proxecto 4.1 – Mellora do servizo de transporte público intramunicipal actual

Proxecto 4.2 – Implantación do sistema de transporte á demanda. Chama o bus

Proxecto 4.3 –Estratexia de información sobre os servizos de transporte público municipais

Proxecto 4.4 – Mellora da dotación de paradas de transporte público

Proxecto 4.5 – Mellora transporte metropolitano

Proxecto 4.6 – Mellora dos servizos ferroviarios

Proxecto 4.7 – Promover o servizo Comparte o coche

Proxecto 4.8 – Potenciación de autobuses de empresa/zonas industriais.

Proxecto 4.1

Mellora do servizo de transporte público intramunicipal actual

DESCRICIÓN

Evidenciar, abaratar e aumentar os servizos de transporte público intramunicipal actuais, mediante a correcta sinalización e dotación de información das paradas, a implantación dun sistema de bonificación e a petición, ás autoridades competentes, de servizos máis regulares, sobre todo daquelas liñas que serven núcleos de poboación máis importantes

XUSTIFICACIÓN

O servizo de transporte público intramunicipal, agás os lugares servidos pola liña Redondela-vigo, é moi pobre, con frecuencias de ata 1 servizo cada 2 ou 3 días. A gran maioría da poboación nin sequera coñece a existencia destes servizos.

OBXECTIVO

- Promover o uso do transporte público dentro do territorio do concello
- Facilitar e abaratar o uso dos servizos de transporte público intramunicipais
- Crear hábito do uso de transporte público, polo menos para certos usos.

ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- 1 Estudar os pasos que se deben seguir para a consecución das melloras descritas anteriormente
- 2 Priorizar accións e recursos relacionados coas melloras
- 3 Buscar financiamento externo ao concello

ACTORES

- 1 Concellería de Transporte
- 2 Deputación de Pontevedra
 - Operadores de servizos de transporte colectivo

PAPEL DO CONCELLO

Iniciación e coordinación do proceso para que as melloras se leven adiante

Proxecto 4.2

Implantación do sistema de transporte á demanda. Chama o bus

DESCRICIÓN

Implantar no concello o sistema de transporte colectivo: Chama o bus, que consiste nun sistema de microbuses ou incluso taxis, planificado de tal xeito que o servizo se presta exclusivamente cando o usuario interactúa co operador facéndolle chegar as súas necesidades de transporte a través de medios telefónicos ou telemáticos.

XUSTIFICACIÓN

Redondela é un concello típico de Galicia, que conta cunha poboación moi dispersa, agás nos núcleos urbanos. O servizo intramunicipal ofertado actualmente entre os núcleos e o resto do territorio é moi pobre, escasamente utilizado e economicamente totalmente inviable.

É necesario entón optar por un sistema con máis uso para a poboación e economicamente máis saudable, un servizo que cubra a demanda dun xeito máis eficiente.

OBXECTIVO

- Cubrir a demanda de mobilidade en zonas e/ou franxas de horario nos que o servizo de transporte público non resulte economicamente rentable e que, polo tanto, non se xustifique a creación dun servizo de autobús convencional
- Ofertar un servizo de transporte colectivo máis acorde coas necesidades do territorio e do usuario, que complemente o servizo convencional actual

ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- Facer un estudo das necesidades e custos para a implantación de tal servizo en Redondela
- Buscar financiamento externo parello ao financiamento municipal



ACTORES

- Concellería de Transporte
- Consellería de Transporte
- Operadores de servizos de transporte colectivo

PAPEL DO CONCELLO

Coordinar a implantación do servizo Chama o Bus e asegurar o seu financiamento a medio e a longo prazo.

Proxecto 4.3

Estratexia de información sobre os servizos de transporte público municipais

DESCRICIÓN

Crear e colocar distintos soportes físicos e dixitais que ofrezan unha información clara, sistematizada, actualizada e accesible da oferta do transporte público no concello

XUSTIFICACIÓN

Actualmente hai un descoñecemento xeralizado entre a poboación de Redondela e os servizos de transporte público cos que se conta no concello. O acceso á información, física ou dixital, é caótico e totalmente desvertebrado, por medio dos operadores, e non existindo ningún punto de información xeral e total

OBXECTIVO

- Facerlle chegar á maioría da poboación, por diferentes medios, a oferta do transporte público co que conta o concello
- Facilitar o uso e a comodidade do transporte público
- Familiarizar a poboación de Redondela co uso do transporte público

ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- 3 Deseño dunha estratexia de información sobre os servizos de transporte público municipais a diferentes niveis.
 - Implantar a estratexia no concello e asegurarse da súa continua actualización

ACTORES

Concellería de transporte

Operadores de servizos

PAPEL DO CONCELLO

Coordinar o deseño e a implantación da estratexia de información e asegurar a súa actualización continuada.

Conseguir financiamento para a consecución do proxecto.

Proxecto 4.4**Mellora da dotación de paradas de transporte público****DESCRICIÓN**

Identificar e sinalizar apropiadamente todas as paradas de transporte público do concello, así como dotalas da infraestrutura e información apropiada e actualizada

XUSTIFICACIÓN

A identificación das paradas de transporte público no concello é moi difícil en termos xeralizados, agás de certos tramos dos servizos que transcorren pola N-552 e a N-550. A calidade das dotacións das paradas si identificadas é moi pobre e con total inexistencia de información sobre os servizos relevantes.

OBXECTIVO

- 3 Facer os servizos de transporte público máis visibles á poboación
- 4 Darlle espazo, importancia e status ás infraestruturas relacionadas co transporte público
 - Facilitar e, polo tanto, promover o uso de transporte público

ACCÍONS QUE CÓMPRE TOMAR

- Facer un inventario das infraestruturas nas paradas, así como das paradas de todos os servizos de transporte público do concello
- Facer un plan de dotación das paradas, nas que se reflectan prioridades e vías de financiamento.

ACTORES

- Concellaría de Transporte
- Operadores dos servizos de transporte público
- Deputación de Pontevedra

PAPEL DO CONCELLO

- 1 Comezar o proceso das melloras coa realización dos inventarios oportunos
- 2 Asegurar a consecución do deseño e implantación do plan de melloras en cooperación con outras entidades, coma Deputación de Pontevedra e a COTOP da Xunta de Galicia.

Proxecto 4.5**Mellora do transporte metropolitano****DESCRICIÓN**

Ofertarlle á poboación do concello un servizo de transporte público eficiente, competitivo e que supoña unha verdadeira opción á utilización do coche privado cando se teña que desprazar a Vigo principalmente e a todo o resto da mancomunidade.

OBXECTIVO

- 1 Redución de tarifas
- 2 Redución de tempos de viaxe
- 3 Integración de billetes
- 4 Intercambiadores, lugares de articulación de redes interurbanas/urbanas
- 5 Aumento de frecuencias
- 6 Creación de novas rutas

ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- Asegurar unha vía de contacto continua coa COTOP con relación ao proxecto de transporte metropolitano de Vigo.
- Facilitar o labor da COTOP no concello e coas empresas concesionarias que cobren as rutas de transporte público que interesen.

ACTORES

Concellerías de Transporte

Concello de Vigo

COTOP

Empresas concesionarias de servizos de transporte público

Proxecto 4.6**Mellora dos servizos ferroviarios****DESCRICIÓN**

Ofertar un servizo de transporte ferroviario acorde coa demanda de mobilidade da poboación do concello e coa provisión das infraestruturas actuais e en construción.

OBXECTIVOS

- 7 Aumento de frecuencias
- 8 Redución de tarifas
- 9 Redución de tempos de viaxe
- 10 Integración de billetes
- 11 Creación de novas rutas

ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- 1 Manter unha vía de consulta continua coas entidades competentes
- 2 Tomar as accións de presión procedentes para a consecución dos obxectivos
 - Dinamizar un grupo de traballo cos concellos de Vigo e Pontevedra e as entidades relevantes para presionar sobre un servizo ferroviario digno da zona

ACTORES

Concellerías de Transporte, Participación Cidadá e Medio Ambiente

Renfe

Ministerio de Transporte

Proxecto 4.7**Promover o servizo Comparte o coche****DESCRICIÓN**

Activar e facer o seguimento do servizo Comparte o coche, actualmente ofertado polo Concello, mediante unha avaliación do seu funcionamento e uso e unha posterior campaña de promoción. Tamén achegamento do servizo á poboación que non sexa usuaria de Internet, mediante un punto municipal informativo.

XUSTIFICACIÓN

O servizo Comparte o coche naceu no concello a principios do 2008, pero desde entón advírtese unha falta de repercusión no xeito de moverse dos redondeláns

OBXECTIVO

- Aumentar a media de ocupantes por coche no concello.
- Facilitar o uso dun servizo cara a unha mobilidade máis sostible xa existente, pero pouco usado

ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- 4 Avaliación do servizo actual
- 5 Deseño dunha campaña de activación e seguimento do servizo Comparte o coche, baseada nas conclusións da avaliación anterior

ACTORES

Concellerías Transporte e Medioambiente

PAPEL DO CONCELLO

Coordinación do proxecto.

Proxecto 4.8**Potenciación de autobuses de empresa/zonas industriais****DESCRICIÓN**

Establecer un servizo de transporte colectivo de baixo custo cos itinerarios e horarios axeitados, para dar posibilidades reais do seu uso nas zonas e polígonos industriais (de dentro e fóra do concello) e nas empresas cun maior número de empregados

XUSTIFICACIÓN

As empresas de gran capacidade e as zonas/polígonos industriais xeran unha gran cantidade de desprazamentos, con horarios e destinos comúns ou semellantes.

OBXECTIVO

- Fomentar o uso do transporte colectivo entre o sector laboral con horarios e destinos semellantes.

ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- Facer un pequeno estudo para establecer horarios e itinerarios axeitados á demanda.
- Diseñar o servizo, buscar financiamento e contactar operadores.
- Dar a coñecer o servizo

ACTORES

Concellería de Transporte e Emprego

PAPEL DO CONCELLO

Iniciación e coordinación do proxecto



CAPÍTULO V

SENSIBILIZACIÓN

A cidadanía é a parte central de calquera traballo que supoña cambios máis ou menos radicais dentro dun concello. A cidadanía é parte do camiño e sempre debera de ser imperativa a execución de programas paralelos de, polo menos, comunicación, máis idealmente sensibilización, en calquera proxecto innovador que acolla un concello.

A mobilidade é un asunto que afecta as vidas cotiás de todas e todos. As decisións que cada persona tome con relación a este tema están informadas e afectadas por todo tipo de experiencias e coñecemento.

Nun mundo de cambios vertixinosos coma o actual faise necesario manter informada á poboación sobre as vantaxes e inconvenientes das súas accións diarias.

O traballo de sensibilización e concienciación sobre temas de importancia mundial, mais aplicadas no eido local, é, sen lugar a dúbidas, o de maior calidade cando falamos de educación mediambiental.

Por todo o exposto, dentro deste Plan de mobilidade sostible consideramos esencial engadir un apartado de sensibilización, que contaría cos seguintes proxectos:

Proxecto 5.1 – Creación dunha oficina/departamento de mobilidade.

Proxecto 5.2 – Campaña anual sobre un tema específico de mobilidade sostible.

Proxecto 5.3 – Consolidación de proxectos de sensibilización nos IES.

Traballar cos centros educativos, IES. Desenvolvemento da unidade didáctica, formación con profesores, a partir dun traballo previo.

Proxecto 5.1

Creación dunha oficina de Mobilidade

DESCRICIÓN

Creación dunha oficina/departamento/punto de mobilidade, con dúas funcións principais:

- 1 Servir de punto de información sobre calquera tipo de cuestión relacionada coa mobilidade: transporte público, aparcamentos, dotación de beirarrúas, servizo Comparte coche...
- 2 Recibir e xestionar suxestións da cidadanía en xeral ou entidades que a representen, con relación á mobilidade sostible.

XUSTIFICACIÓN

A mobilidade é un campo que abarca diferentes departamentos municipais e non conta cun punto de referencia ao que dirixirse para calquera tipo de consulta ou suxestión.

OBXECTIVO

- Darlle ao tema da mobilidade unha prioridade inexistente actualmente dentro dos servizos municipais.
- Facilitar a participación cidadá en temas relacionados coa mobilidade
- Crear un punto de información no que promover modos de transporte alternativos ao coche privado.

ACCÍONS QUE CÓMPRE TOMAR

- 6 Decidir no formato e funcionamento da Oficina da Mobilidade
- 7 Apertura e mantemento da oficina

ACTORES

- 3 Concellerías de Transporte e Medio Ambiente.

Proxecto 5.2**Campaña anual nun tema de mobilidade sostible****DESCRICIÓN**

Lanzar unha campaña de sensibilización dirixida ao público xeral ou a un público específico a decidir, cunha periodicidade anual.

Cada ano trataríase unha temática diferente, sempre dentro do tema xeral de mobilidade sostible.

Intentar enlazar a campaña co traballo realizado por diferentes entidades: centros de ensino, consellerías e outros.

OBXECTIVO

- 1 Aumentar os niveis de coñecemento e conciencia sobre a mobilidade sostible, no ámbito local e global.
- 1 Aumentar a concienciación sobre o impacto ambiental das nosas vidas no ámbito local e global, e fomentar a responsabilidade ambiental entre a cidadanía.

ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- 8 Planificar anualmente a campaña concreta, contidos, calendario e orzamento.
- 9 Buscar financiamento.
- 10 Manterse informados das liñas de financiamento autonómicas e estatais, en canto a este tema.

ACTORES

- 4 Concellería de Medio Ambiente.

Proxecto 5.3

Consolidación de proxectos de sensibilización en IES

DESCRICIÓN

Creación de unidades didácticas para o alumnado de IES e organización de obradoiros de formación para o seu profesorado, arredor da temática da mobilidade sostible.

Pode tratarse dun material de temática xeral ou poderían deseñarse monográficos específicos e concretos dos diferentes elementos.

XUSTIFICACIÓN

No ano 2007 desenvolveuse un programa de educación cara á sustentabilidade, centrada no transporte, nos IES do concello, que tivo moi boa acollida, tanto pola mocidade participante como polo equipo docente dos centros e polo público que visitou a exposición resultado do proxecto.

OBXECTIVO

- 2 Concienciar o profesorado dos institutos sobre temas de mobilidade sostible.
- 3 Capacitar ao profesorado para realizar actividades de sensibilización en mobilidade sostible sen axuda externa.
 - 2 Complementar os programas de educación ambiental existentes das consellerías de Medio Ambiente e Educación.

ACCÍONS QUE CÓMPRE TOMAR

- 2 Deseñar e distribuír materiais didácticos.
- 3 Deseñar e distribuír materiais didácticos para cada actividade de mobilidade sostible, para que sexan repetibles por profesores e con actividades de seguimento.
- 4 Desenvolver un programa de formación para profesores dos IES do concello, impartidos por profesionais de educación ambiental.

ACTORES

- 5 Concellerías de Transporte e Medio Ambiente.

MONOGRÁFICOS

MONOGRÁFICO

Andando ao cole

DESCRICIÓN

Un programa para favorecer a mobilidade a pé aos centros de ensino, daqueles rapazes/as que non contan co servizo de transporte público e que, por unha banda, dificultaría a circulación e aparcamento de vehículos privados nas inmediacións dos centros e, por outra banda, implantaría sistemas que faciliten a mobilidade a pé como...

OBXECTIVO

Facilitar o modo a pé, de cara a mobilidade dos centros de ensino.

ACCIÓNS QUE CÓMPRE TOMAR

- Habilitar un espazo libre de coches nun radio de 5m??? dos centros de ensino, nas horas de entrada e saída
- Priorizar a creación/mellora de plataformas peonís nas rutas máis comúns de acceso aos centros
- Nas aulas dos máis pequenos (infantil) permitir cambio de calzado nos días de chuvia á entrada e saída
- Facer algún sistema de premio aos que cheguen a pé??
- Crear un sistema piloto de tutela compartida de nenos para ir e voltar andando ao cole:
 - o En tres recorridos diferentes, crear grupos con un ratio de 3 nenos por adulto.
 - o Os adultos organízanse entre eles, a turnos, para a viaxes de ida e volta
 - o A confianza, responsabilidade e comunicación entre adultos debe ser a máxima
 - o Apoio municipal favorecendo o tráfico de peóns nas interseccións máis relevantes e que aínda non exista.

MONOGRÁFICO**Á praia sen coches**

DESCRICIÓN

Un programa estival de fomento dos transportes limpos en relación á mobilidade xerada arredor das praias. En concreto, medidas de fomento do transporte colectivo, penalización do aparcamento de coches, creación/adecuación de plataformas onde os modos bici e pé sexan prioritario, entre outros.

OBXECTIVO

Disminuír a circulación de vehículos privados na época estival na estrada de acceso á praia da punta de Cesantes, praia de Arealonga???, e polo tanto, a presenza de coches nas inmediacións do areal.

ACCÍONS QUE CÓMPRE TOMAR

- Facer todos os aparcamentos de pago, zona azul, na época estival
- Conveniar un servizo de transporte colectivo asequible, máis frecuente nas horas punta, e que chegue tamén á parroquia de Reboreda?? Campaña de información masiva sobre o servizo.
- Programa de comparte o coche específico para as praias.
- Priorizar a circulación de bicis e peóns en toda a estrada. Implantando unha calzada de anchura somentes de un vehículo e con certos lugares de paso???. Tamén pódense acondicionar/crear rutas alternativas para os modos limpos, aproveitando de vellos carreiros/camiños, ou como paseo marítimo seguindo a liña de costa????
- Instalar aparcabicis na praia da punta
- Crear un sistema de aluguer de bicis