

---

**PLAN ESTRUCTURANTE DE ORDENACIÓN DEL SUELO  
EMPRESARIAL DEL POLÍGONO INDUSTRIAL DE BÉRTOA FASE  
II, SECTORES A Y B (CARBALLO)**

---

**DOCUMENTO PARA APROBACIÓN INICIAL**

**MEMORIA JUSTIFICATIVA**

**Anexo II. Estudio de evaluación de la movilidad**

1.	INTRODUCCIÓN .....	3
2.	OBJETIVOS Y CRITERIOS .....	3
3.	CONEXIÓN EXTERIOR. MOVILIDAD MOTORIZADA.....	4
3.1.	INTRODUCCIÓN .....	4
3.2.	SITUACIÓN ACTUAL .....	5
3.3.	SITUACIÓN FUTURA.....	7
3.4.	TRANSPORTE COLECTIVO.....	9
4.	SISTEMA VIARIO INTERIOR. MOVILIDAD MOTORIZADA.....	10
4.1.	SISTEMA VIARIO .....	10
4.2.	APARCAMIENTO .....	12
5.	SISTEMA DE MOVILIDAD NO MOTORIZADA.....	13
6.	ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.....	17

## 1. INTRODUCCIÓN

En este apartado se analizan todos los aspectos relacionados con el transporte de mercancía y la movilidad de la ciudadanía en los distintos modos (vehículos, ciclistas, peatones) y la accesibilidad, así como las interacciones entre los distintos modos de desplazamiento y las conexiones exteriores del parque empresarial. En base a este análisis se describirán las propuestas de actuación para optimizar la movilidad y accesibilidad tanto en el interior del ámbito como en su relación con el entorno.

## 2. OBJETIVOS Y CRITERIOS

El objetivo de este análisis y propuesta es el de abordar un nuevo tratamiento de la movilidad y la accesibilidad universal que favorezca **entornos más habitables y con un menor impacto ambiental**. Para ello se han aplicado los siguientes criterios:

- **Analizar y diagnosticar** la movilidad en el ámbito y su entorno **como base** para una correcta planificación:
  - Se ha analizado la **demanda**: factores determinantes (población, equipamientos, distribución espacial de usos...), análisis de la demanda (flujos, intensidades, reparto modal...), demanda de aparcamiento, etc.
  - Se ha analizado la **oferta** existente: red peatonal, redes ciclistas, infraestructuras y servicios para el transporte público y privado, intercambiadores, oferta y regulación de plazas de aparcamiento.
  - Se ha analizado el **impacto** y las **externalidades provocadas por las infraestructuras de transporte**: seguridad, contaminación, ruido, efecto barrera, intrusión visual de los automóviles, congestión circulatoria, etc.
- **Planificar de forma integrada** los usos del suelo y la movilidad:
  - Generar **proximidad** y reducir la movilidad forzada.
  - Favorecer el **reparto modal de transporte de mercancías** (tren, camión)
  - Favorecer el **reparto modal de las circulaciones de la población** (a pie, bicicleta, transporte público, vehículo particular).
- Diseñar una **red eficaz de transporte de personas y mercancías** para el tráfico asociado a las áreas empresariales existentes y previstas, favoreciendo su fluidez y minimizando las interferencias con los tráficos de distinta naturaleza.
  - Buscar la **integración en red con la red de alta capacidad existente o prevista** en el entorno.
  - **Garantizar la conectividad con los elementos clave del territorio** (núcleos residenciales, otras áreas empresariales,...).
  - **Optimizar la calidad, la seguridad y el confort** de la circulación de vehículos pesados adoptando los anchos y radios de giro necesarios, ...

- Prever **aparcamientos para camiones y para trabajadores del área empresarial**
- Diseñar una **red eficaz** de itinerarios peatonales y ciclistas como elemento prioritario en la articulación del ámbito con su entorno:
  - Buscar la **integración en red con la trama de movilidad peatonal y ciclista existente o prevista** en el entorno.
  - Acortar y **facilitar los itinerarios a pie y en bicicleta**: suturando la red existente mediante la dotación de los itinerarios necesarios para **potenciar la conectividad**.
  - **Garantizar la conectividad con los elementos clave de la trama urbana**: equipamientos deportivos, culturales, administrativos, comerciales, parques y zonas verdes y con el transporte público.
  - **Mejorar la calidad, la seguridad y el confort** de los recorridos peatonales y ciclistas: ampliar anchos de los itinerarios, incrementar el arbolado, cuidar el pavimento, evitar la invasión del automóvil, regenerar los espacios degradados del entorno, ...
  - Prever **aparcamientos para bicicletas**
- **Dotación de equipamiento para fomentar el empleo de transporte público**, como marquesinas de espera en los viales principales de acceso al entorno.
- **Introducir medidas de calmado de tráfico en el entorno** del ámbito cuando sea necesario (reducción de la velocidad, protección del espacio público: dimensionamiento estricto de la calzada, pasos de cebra elevados, cambios de pavimento, semáforos, bolardos o pivotes,...)
- **Ordenar el estacionamiento de vehículos** para hacerlo más compatible con el uso y disfrute del espacio público, evitando interferencias con peatones y ciclistas y evitando impactos negativos sobre el medio.
- **Regular las especificaciones técnicas mínimas** (dimensiones, radios de giro, señalización, cruces...) para la ejecución de los viales, así como de los **itinerarios peatonales y ciclistas**.
- Previsión de **puntos de recarga de vehículos eléctricos**.

El análisis de la movilidad y accesibilidad se plantea desde una perspectiva integral de sostenibilidad abarcando tanto la movilidad motorizada (turismos, transporte colectivo, transporte de mercancías) como la no motorizada (peatones y ciclistas).

### 3. CONEXIÓN EXTERIOR. MOVILIDAD MOTORIZADA

#### 3.1. INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente apartado es describir la conexión exterior del sistema de carreteras y vías de la actuación objeto del presente PEOSE, en cumplimiento de lo establecido en el art.33.1.c.3 de la *Ley 3/2022, de 18 de octubre, de áreas empresariales de Galicia*.

### 3.2. SITUACIÓN ACTUAL

La Fase II del Polígono Industrial de Carballo está compuesta por dos sectores A y B no contiguos, de 524.539 m<sup>2</sup> y 114.025 m<sup>2</sup> de superficie respectivamente, localizados al oeste y sudeste respectivamente del actual polígono industrial de Carballo que presenta una superficie aproximada de 1.218.000 m<sup>2</sup> y que a su vez se ha urbanizado en dos fases temporales diferenciadas: la primera, al sur, de aprox. 500.000 m<sup>2</sup> y la Fase I de ampliación de 718.482 m<sup>2</sup>.

La conexión viaria del actual polígono industrial de Carballo se realiza como sigue:

- Al este, se conecta en el enlace existente en el ramal de acceso a la autopista autonómica AG-55 A Coruña – Carballo, situada en el extremo este de la rúa do Volframio que dispone de 2 carriles de 4 m de ancho por sentido. En el ramal de enlace la conexión está formada por una glorieta de 38 m de diámetro interior y 54 m de diámetro exterior
- Al sur, a través de la rúa do Cobre y rúa Isaac Albéniz, se conecta con la carretera autonómica AC-552 A Coruña – Cee en una glorieta de 38 m de diámetro interior y 54 m de diámetro exterior



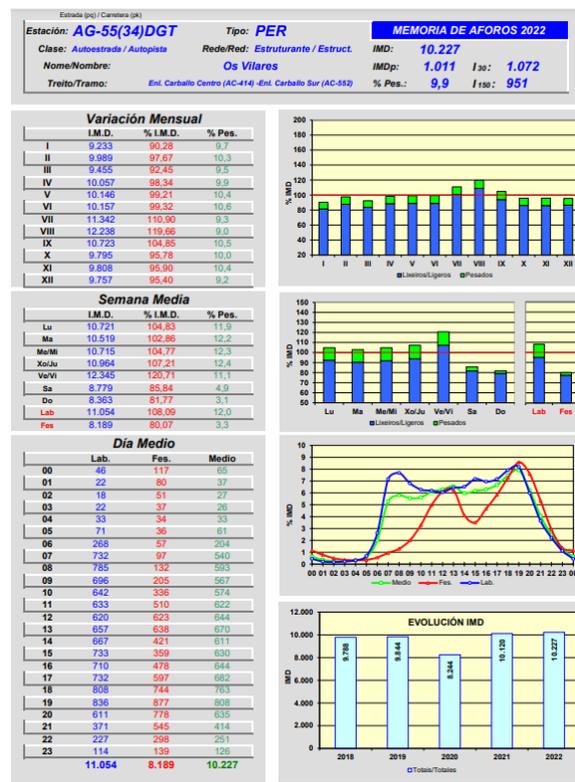
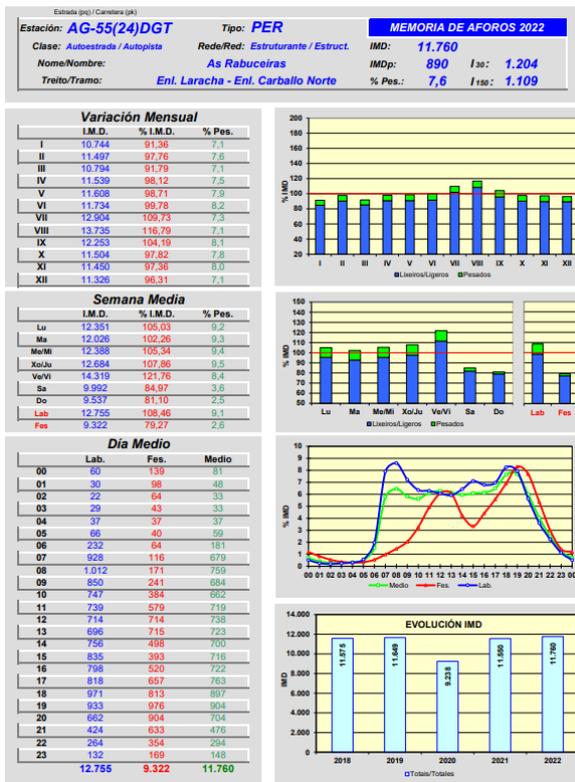
Glorieta de conexión del Polígono Industrial en la AC-552



Glorieta de conexión del Polígono Industrial con el ramal de enlace con la AG-55

En las fuentes oficiales, solamente se ha encontrado información de tráfico actualizada para la AG-55 en el Mapa de Aforos del año 2022 editado por la *Consellería de Infraestruturas e Mobilidade* de la *Xunta de Galicia*:





No existe información de tráfico actualizada para la AC-552, en los tramos de interés para el propósito del presente documento, ni para la DP-1902.

La ausencia de aforos de tráfico de las vías en las que se conecta el actual polígono industrial de Bértoa (AC-552 y DP-1902) no permite evaluar el nivel de servicio de las citadas carreteras.

### 3.3. SITUACIÓN FUTURA

La conexión viaria de los nuevos desarrollos será como sigue:

- En el caso del Sector A, los tres nuevos viales estructurantes se comunican por el este con los existentes en el polígono de Bértoa contiguo; a saber, rúa do Seixo, rúa do Volframio e rúa do Estaño. A través de la red viaria del parque existente se accede al enlace de acceso a la AG-55 autopista autonómica A Coruña - Carballo o a la carretera autonómica AC-552 A Coruña – Cee, que posibilita el acceso al núcleo urbano de Carballo en poco más de un kilómetro.

Por el oeste, los tres nuevos viales se conectan asimismo con la red viaria existente a partir de la cual se accede a la carretera provincial DP-1902 Carballo – Razo, desde la cual es posible también el acceso al núcleo urbano de Carballo.

- Por su parte, el nuevo vial estructurante del sector B conecta al norte con la rúa do Volframio y al oeste con la rúa do Cobre, desde las cuales se accede, en dirección N, al antedicho ramal de acceso con la AG-55 y en dirección S a la AC-552 A Coruña – Cee.

Con relación a la movilidad motorizada, en el área funcional en la que se localiza el ámbito, se identifican dos relaciones origen-destino principales:

- La conexión de las áreas empresariales con la vía de alta capacidad AG-55, cuya conexión se realizará, a través de la rúa do Volframio (que cuenta con 2 carriles de 4 m por sentido), por la glorieta existente en el ramal de enlace con la autopista
- La conexión de las áreas empresariales con el núcleo de Carballo, ubicado al sur del ámbito se realizará, para el sector A preferentemente a través de la DP-1902 y para el sector B a través de la AC-552

Para el análisis de la movilidad generado por un parque empresarial la principal variable es la generación de tráfico por tipo de suelo, que asigna viajes totales por actividad.

Con objeto de obtener unos valores realistas de las intensidades de tráfico soportadas por los viales de acceso en polígonos de características similares, XESTUR ha realizado a lo largo del año 2022 diferentes campañas de aforo en los parques empresariales de Lalín 2000, O Corgo y Palas de Rey.

En la siguiente tabla se incluyen las principales características de cada polígono aforado, la intensidad media diaria obtenida con los aforos y el ratio de veh./día por superficie ocupada:

POLÍGONO	Superficie ocupada (m <sup>2</sup> )	Superficie ocupada (m <sup>2</sup> )	Ocupación (%)	IMD aforos (veh./día)	RATIO (veh./día /100 m <sup>2</sup> )
Parque Empresarial Lalín 2000	297.698	224.557	75	4.960	2,2
Parque empresarial O Corgo	90.257	60.627	66	614	1,0
Parque empresarial Palas de Rey	47.499	26.216	55	522	2,0

En los tres casos aforados el uso principal será el industrial.

El ratio más desfavorable coincide con el obtenido para el PE Lalín 2000, que se encuentra actualmente al 75% de su ocupación. Dado que el ratio de generación de tráfico para dicho parque es además el mayor de los tres analizados, del lado de la seguridad se toma como referencia de cálculo el **ratio de 2,2 veh/día / 100m<sup>2</sup> de superficie de parcela lucrativa**.

Aplicando el ratio indicado sobre la superficie de parcelas empresariales en el polígono industrial, presente y futuro, se obtiene la siguiente IMD estimada:

	Superficie de ocupación de parcelas empresariales (m <sup>2</sup> )	IMD
Polígono Industrial de Bértoa (original)	220.000	4.840
Parque empresarial de Carballo. Fase I (año 2008)	458.672	10.091
<b>TOTAL ACTUAL</b>	<b>678.672</b>	<b>14.931</b>
Fase II. Sector A	Entre 276.129 y 304.914	Entre 6.075 y 6.708
Fase II. Sector B	74.786	1.645
<b>TOTAL AMPLIACIÓN PEOSE</b>	<b>Entre 350.915 y 379.700</b>	<b>Entre 7.720 y 8.353</b>
<b>TOTAL SITUACIÓN FUTURA</b>	<b>Entre 1.029.587 y 1.058.372</b>	<b>Entre 22.651 y 23.284</b>

NOTA: El Sector A cuenta con un ámbito con determinaciones de ordenación de eficacia diferida. En función del escenario de ordenación detallada finalmente establecido varía la superficie de ocupación de parcelas empresariales.

### 3.4. TRANSPORTE COLECTIVO

Con relación al transporte colectivo, la zona en la que se localiza la actuación no cuenta con un servicio adecuado que fomente su utilización para los movimientos de trabajo a casa.

Según información extraída de la web de Transporte Público de Galicia ([www.bus.gal](http://www.bus.gal)) la línea de autobús con código XG848 explotada por Autos Carballo, S.L.U. conecta, con una frecuencia variable de entre 30 min y 1 h, la parada más próxima al sector B, situada en la AC-552 en el cruce con la rúa Pau Casals (denominada “Bértoa”; ID de parada: 3002531) con la estación de autobuses de Carballo, situada en el núcleo urbano, en apenas 6 minutos, existiendo en dicho recorrido cuatro paradas intermedias en distintos puntos del centro urbano. No obstante, la distancia hasta dicha parada desde la rúa do Cobre, en su conexión con la nueva rúa C, es de 1 km aproximadamente lo que representa una duración del trayecto a pie del orden de 12 minutos.

Desde el sector A la situación es aún peor, puesto que exige un trayecto a pie (desde la nueva glorieta prevista en la intersección de la nueva rúa C con la DP-1902) hasta la parada de bus más próxima (denominada “Centro Médico”, situada en el Centro de Salud de Carballo; ID de parada 1039697) de aproximadamente 2 km (25 minutos) a lo largo de la mencionada DP-1902, que cuenta con aceras en dicho tramo. Desde la citada parada, la línea XG632 explotada por la UTE Galicia conecta, con una frecuencia variable de entre 30 min y 1 h, con la estación de autobuses de Carballo en aproximadamente 5 minutos.

La mejora de la situación descrita exigiría el trayecto de una nueva línea de autobuses por el interior del polígono industrial, con frecuencia incrementada en las franjas horarias de inicio y fin de la jornada laboral en periodo de mañana y de tarde. Ello conllevaría la necesidad de prever la localización y reserva de espacios destinados a la circulación y parada del transporte colectivo y la conexión viaria con la red existente.

Más allá de dicha previsión, la utilización del transporte colectivo para el acceso a las áreas empresariales requerirá de otras acciones de concienciación social e incentivado.

## 4. SISTEMA VIARIO INTERIOR. MOVILIDAD MOTORIZADA

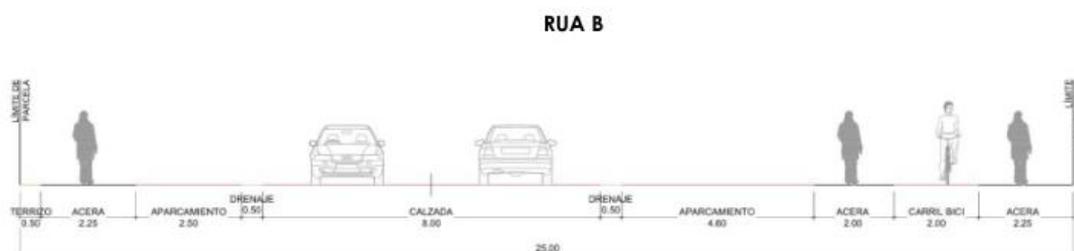
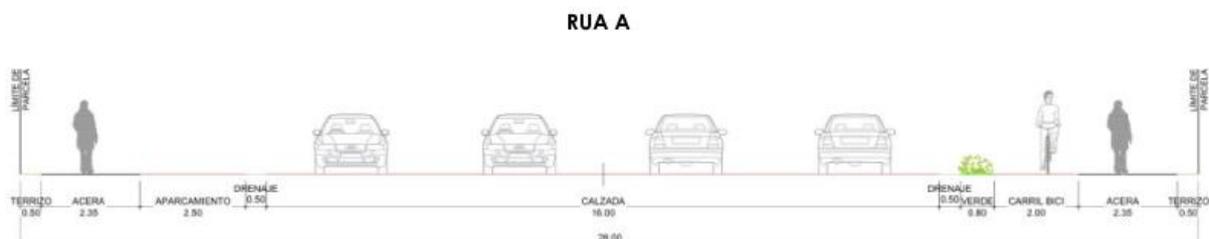
### 4.1. SISTEMA VIARIO

El sistema viario propuesto actúa como elemento estructurador del ámbito y de éste con su entorno. Con la propuesta de rasantes indicada, se persigue la adaptación a la orografía existentes en la búsqueda de la compensación de tierras (racionalidad económica e integración paisajística en el perfil territorial), pero teniendo en consideración la optimización de aprovechamiento de las parcelas empresariales y la necesaria conexión con las vías del entorno a las cuales la nueva red viaria da continuidad.

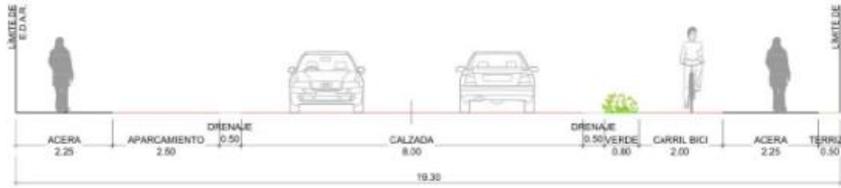
Se parte de la jerarquización viaria del tráfico rodado como herramienta equilibradora de la utilización del espacio público, estableciendo una clasificación funcional de los viales para gestionar la movilidad y ajustar su reparto modal.

Como elemento articulador de las tres manzanas que organizar el trazado del Sector A, se desarrollan tres viales estructurantes:

- RÚA A: Manzana B
- RÚA B: Manzana A
- RÚA C: Manzana C



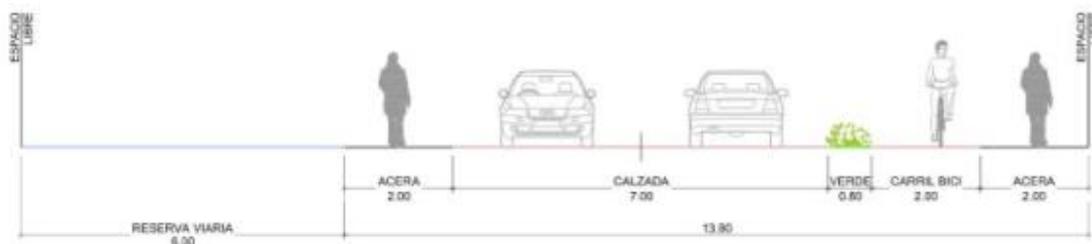
### RUA C



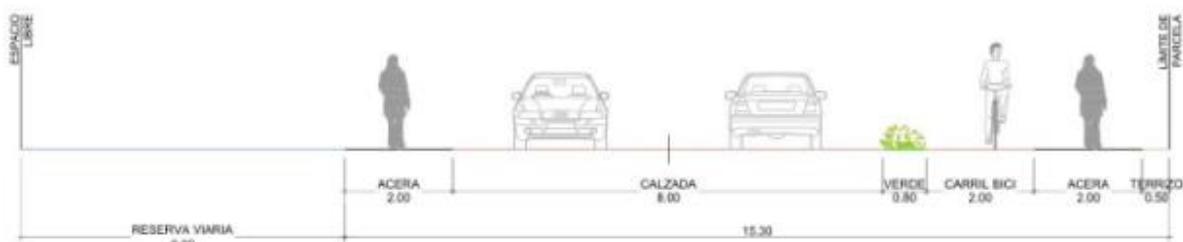
Las rúas A y B, desembocan en su margen oeste en glorietas con características diferentes teniendo en cuenta la sección viaria que acogen y que sirven como elemento articulador de las rúas E y D, respectivamente. Estos viales son de menor entidad ya que se proyectan como elementos de cosido con los pasos elevados existentes sobre la AG-55, lo que permiten la conexión del ámbito con el viario existente proveniente del otro margen. No obstante lo dicho, en el margen norte de ambas vías se prevé el crecimiento de su sección transversal mediante la dotación de una franja de reserva viaria de 6 m de ancho, en previsión de un posterior desdoblamiento de los pasos superiores sobre la AG-55.

Las características en cuanto a anchos de cada uno de los elementos que conforman la sección viaria se encuentra recogido en el documento correspondiente a la memoria justificativa en el apartado 2.5 SECTOR A y 2.6 SECTOR B.

### RUA D



### RUA E



En el **sector A**, ya en el ámbito de determinaciones de eficacia diferida, en el primer nivel de jerarquía podría generarse un nuevo vial (**RÚA F**) ortogonal a las calles A y C, que permite, en función de la ordenación detallada seleccionada, ejecutar dos posibles alternativas para los viales del segundo nivel de jerarquía (**RUAS H o G**), que en todo caso son ortogonales a la rúa F y paralelos a las rúa A y C, y dando lugar a manzanas con tipologías diferentes.

En el **sector B**, la estructura se organiza con un viario principal en dirección norte-sur **RÚA A**, que sirve a todo el tejido empresarial y garantiza la permeabilidad, conexión y continuidad por el norte con el área empresarial existente, continuando el trazado de una de las calles de éste. Además de ello se produce una conexión de manera perpendicular al vial existente (Rúa do Cobre) a través de la **RÚA C**, de manera que la circulación que se produzca tenga la posibilidad de tener un sentido circular y por tanto se disminuya el riesgo de atascos que puedan generarse.

## 4.2. APARCAMIENTO

Se prevé la dotación de aparcamiento de dominio público necesaria (1 plaza cada 100m<sup>2</sup> de las que, al menos la cuarta parte, ha de ser de dominio público) en los viales del sistema viario interior, así como en las áreas específicas de aparcamiento reflejadas en los planos de ordenación. Un porcentaje de estas (al menos 1 plaza cada 40 o fracción), atendiendo a la normativa vigente, será reservada para personas con problemas de movilidad.

En este sentido, tal como se ha descrito en apartados anteriores, se proponen actuaciones como la localización estratégica de áreas de aparcamiento que puedan dar servicio tanto al parque empresarial como a los espacios dotacionales, con acceso desde ambos, de modo que puedan funcionar como áreas de transición.

Se proyectan las siguientes áreas diferenciadas de aparcamiento vinculadas a cada uno de los sectores:

- En el **Sector A**, debido a la configuración formal condicionada por la integración de los elementos de paisaje en cuanto a la ordenación, se proyectan 3 manzanas por tanto se vinculará un área de aparcamiento a cada una de ellas.

En el caso de la **manzana A**, el aparcamiento se aloja en el viario de acceso, **RÚA B**, a través de aparcamiento en línea en uno de sus márgenes acompañado de una pequeña área de aparcamiento en espina en el margen sur del mismo. Se pretende garantizar las necesidades de esta zona industrial ligada a la zona verde vinculada al molino existente.

En una posición centrada del ámbito, en el acceso desde la rúa do Volframio, se proyecta un área de aparcamiento **AP01**, con acceso desde la **RÚA A**, y que pretende dar servicio a los usuarios de la zona verde vinculada o Rego da Balsa junto al tejido industrial vinculada a las **manzanas A y B**.

Finalmente se proyecta el área **AP02**, vinculada a la **manzana C**, alcanzando un área mayor dentro del ámbito. Dicha bolsa se ubica en el margen este del sector, en el área destinada a Sistema General

Viaro y por tanto dentro de la franja delimitada por la LLE, y con acceso desde la glorieta propuesta de acceso con la AG-55.

- En cuanto al **Sector B**, además del aparcamiento que aloja el viario se proyectan dos bolsas de aparcamiento:

La primera de ellas, **AP01**, se ubica en la entrada de la **RÚA A**, en contacto con el tejido del polígono existente.

La otra, **AP02**, se localiza en el extremo sur de la **RÚA A** conectado con la rotonda que permite el cambio de sentido, y se encuentra ligada al equipamiento proyectado y a la zona verde del sector.

El trazado del Sector B, genera una conexión con la rúa do Cobre a través de la **RÚA C**. Dicho vial aloja en su margen norte aparcamiento en línea y en el sur aparcamiento en espina.

## 5. SISTEMA DE MOVILIDAD NO MOTORIZADA

La propuesta prevé un sistema de movilidad no motorizada a través de los espacios verdes existentes y previstos, que favorezca la creación de corredores verdes de articulación territorial entre los núcleos (residencia), las áreas empresariales (trabajo) y las áreas naturales (ocio).

El sistema de espacios libres se concibe como un sistema en red, bien conectado con el sistema de equipamientos y accesible para la población desde sus lugares de residencia.

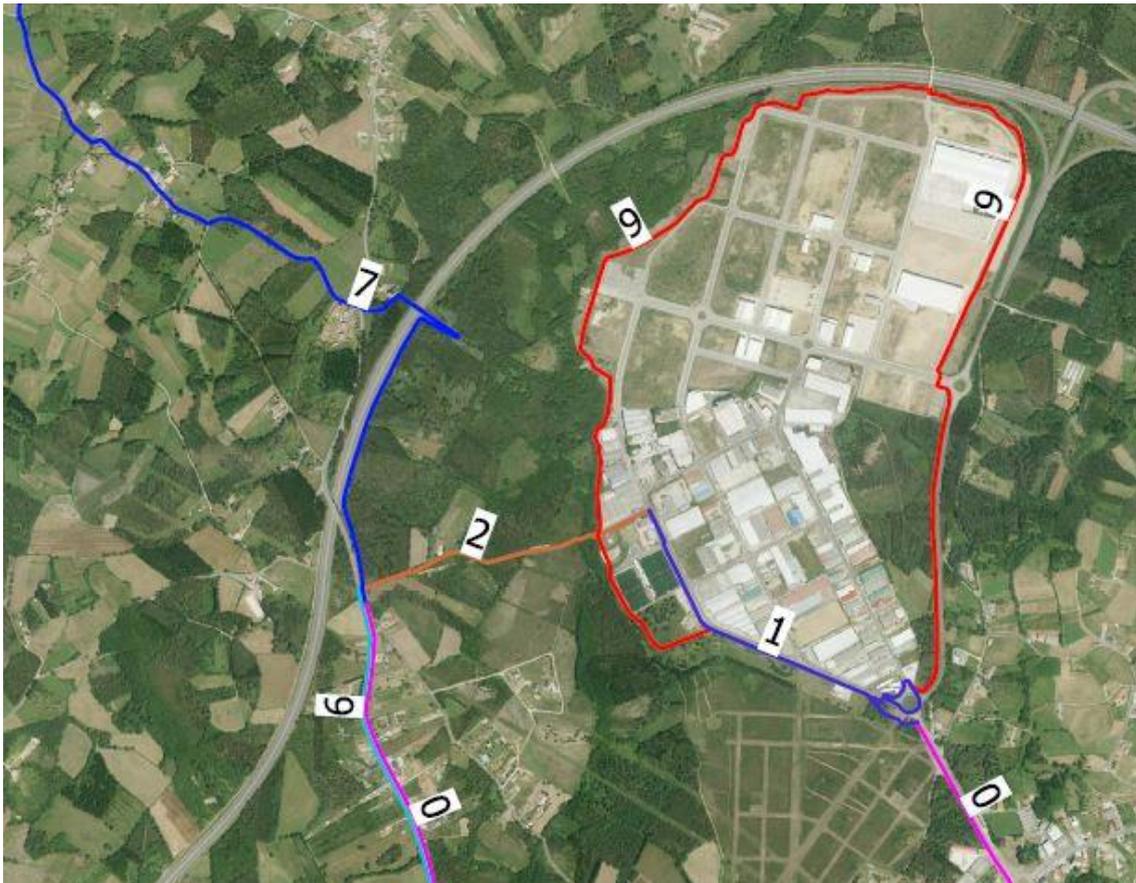
En relación con los itinerarios peatonales y ciclistas, se proponen los siguientes criterios generales de actuación:

- Sutura de la red nueva, proponiendo acciones de continuidad fuera de ambos sectores para evitar las “vías muertas” y generar un sistema de movilidad bien articulado y funcional. La propuesta principal consiste en la dotación de un carril ciclista por las vías estructurantes de ambos sectores, proponiendo su articulación **dándole continuidad al carril bici por las calles del área empresarial existente**, adecuando una de las franjas de aparcamiento en línea y reubicando las plazas de aparcamiento. Por otro lado, la red ciclista del área empresarial se conecta con el **corredor verde del rego da Balsa**, que podría continuar el itinerario peatonal y ciclista hasta el núcleo de Carballo, potenciando la movilidad no motorizada entre los centros de trabajo y residencia.
- Ancho mínimo de 2,00 m en aceras del sistema viario perteneciente al ámbito de ordenanzas diferidas, incrementándolo a un mínimo 2,25 m en caso de los viales estructurantes y llegando a las 4,75 metros en los casos de plantación de arbolado.
- Situación del carril bici, con un ancho de 2,00 metros, en colindancia con la calzada con un separador vegetal de unos 80 cm hacia aquella. Esta ubicación facilita la transición hacia zonas que no disponen de carril ciclista específico, en las que la bicicleta podría convivir con el tráfico rodado llevando a cabo

actuaciones de limitación de la velocidad. Esto favorecería la ausencia de interferencias entre ciclistas y peatones.

- Evitar la colindancia del carril bici con zonas de aparcamiento en línea, evitando así las interferencias con los ciclistas al abrir la puerta del vehículo.

Para la redacción del presente PEOSE se ha tenido en cuenta la existencia de una serie de sendas peatonales y ciclistas existentes en el entorno y que conforman el proyecto CICL-ANDO Carballo.



Plano Proyecto-Cicl-ando Carballo

Así, en el desarrollo del PEOSE se ha perseguido la integración dentro del trazado proyectado de las sendas que recorren el ámbito de actuación y que lo comunican con Carballo.

En concreto los tramos que discurren por el polígono o próximos a él, y cómo el PEOSE los ha tenido en consideración, son los siguientes:

- **Tramo 2. Carril bici existente en Avda. Razo (DP1902) - Polígono industrial Bértoa:**

Se coserá con el sector A en la parte sur del mismo, siendo coincidente con la **RÚA C** que es uno de los tres viales estructurantes de este sector. Este carril bici se interseca hacia el oeste con el tramo 6 y 0 hacia el sur y el tramo 7 hacia el norte; por su parte hacia el este, comunica con los tramos 9 y 1,

dependiendo de la dirección norte o sur respectivamente que se tome. Por tanto, se produce un cosido de la totalidad de las sendas.

Se proyecta **un nuevo tramo de senda** que discurre por la zona verde vinculada al Rego da Balsa y que pretende coser a través de este espacio, el tramo 2 con la Rúa A por el margen oeste del rego da Balsa. Este tramo se desarrolla en su inicio de manera paralela al AP-01, ya que se considera que puede ser el punto donde los usuarios dejen su vehículo para hacer uso de la zona verde y por tanto de esta senda.



Nuevo tramo de la senda 2 para la conexión de las rúas C y A por el margen oeste del rego da Balsa

- **Tramo 7. Senda ciclo turística Carballo-Razo**

Esta senda discurrirá por el espacio de amortiguamiento existente entre el tejido industrial y la AG-55, suelo definido en los planos y memoria como sistema general viario. A la senda 7 existente se le dará continuidad a través de esta zona y se conectará al sureste del sector A en el punto donde se produce su encuentro con la glorieta que permite el enlace con la AG-55 de un modo directo. En dicho punto se coserá con las sendas 6 y 0.

Con el presente PEOSE se proyecta **una nuevo tramo** para esta **senda 7** (Cicloturística Carballo-Razo) que la cose con la **senda 9** (senda perimetral polígono industrial) a través del espacio reservado como sistema general viario, como respuesta a la necesidad de establecer un sistema de sendas que articule la totalidad del ámbito.



Nuevo tramo de la senda 7 para su conexión con la senda 9

- **Tramo 9. Senda perimetral Polígono industrial de Bértoa**

A través de este tramo se genera la conexión del casco urbano y los núcleos de Mirón y O Fondal con el polígono industrial de Bértoa. El trazado discurre por una senda existente en la zona verde pública del Polígono Industrial vinculada al Rego da Balsa, por el margen este del este cauce. En el sector B, la senda discurre por el espacio reservado como sistema general viario vinculado al ramal de enlace con la AG-55 al este del ámbito del sector.

En el sector A, el diseño de las conexiones viarias necesarias para coser la nueva red con el tejido del polígono existente, provoca que esta senda se vea afectada en tres puntos, coincidiendo con los cruces con las nuevas calles A, B y C. En estos puntos, el proyecto de urbanización adoptará medidas que impliquen que el cruce peatonal o ciclista tenga prioridad sobre el tráfico rodado. Para ello se utilizarán estrategias en el diseño que conlleven la reducción de velocidad, tal y como es la ejecución de pasos elevados, cambio de texturas y color de pavimentos,...



Intersecciones de la senda 9 con el nuevo viario del sector A

## 6. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Las directrices de la normativa en materia de accesibilidad y no discriminación se concentran fundamentalmente en las siguientes figuras:

- Decreto 35/2000, de 28 de enero, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo y ejecución de la Ley de accesibilidad y supresión de barreras en la Comunidad Autónoma de Galicia, y la citada Ley 8/1997.
- Orden TMA/851/2021, de 23 de julio, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados.

El trazado propuesto cumple las exigencias de las mismas, adoptando siempre el criterio más restrictivo como mínimo.