

## DOCUMENTO VII

### MOBILIDADE

O presente documento forma parte do PROXECTO SECTORIAL PARA A AMPLIACIÓN DO PARQUE TECNOLÓXICO E LOXÍSTICO DE VIGO. O mesmo estrutúrase segundo o seguinte esquema:

#### ÍNDICE

1.	ANÁLISE DA MOBILIDADE ACTUAL DO SECTOR E A SÚA CONTORNA.....	2
1.1.	INTRODUCCIÓN .....	2
1.2.	CARACTERIZACIÓN DA DEMANDA: ANÁLISE DA XERACIÓN-ATRACCIÓN DE DESPRAZAMENTOS.....	2
a)	Poboación actual e proxeccións .....	2
b)	Centros atractores-xeradores de mobilidade. ....	4
1.3.	ANÁLISE E DETERMINACIÓN DO TRÁFICO EXISTENTE .....	7
	Este apartado xa foi estudado en profundidade no capítulo 6, estudo de tráfico, polo que nos remitimos aos datos alí obtidos. ....	7
1.4.	ANÁLISE DOS DIFERENTES MEDIOS DE MOBILIDADE, DISTINTOS DO COCHE, E REPARTICIÓN MODAL .....	7
1.5.	SISTEMA DE APARCADOIROS .....	10
1.6.	ESTUDO E ANÁLISE DE PLANS E PROXECTOS PREVIOS RELACIONADOS CO PLANEAMENTO URBANÍSTICO E A MOBILIDADE.....	11
1.7.	DEFICIENCIAS DETECTADAS.....	11
2.	IMPACTO SOBRE A MOBILIDADE DA IMPLANTACIÓN DA AMPLIACIÓN.....	12
3.	MEDIDAS ENCAMIÑADAS A FOMENTAR A MOBILIDADE SUSTENTABLE .....	13
3.1.	OBXECTIVOS XERAIS .....	13
3.2.	ESTRATEXIAS PROPOSTAS .....	13
3.3.	MEDIDAS RECOLLIDAS NO PLANEAMENTO .....	14
3.4.	MEDIDAS A PROPOÑER Á ADMINISTRACIÓN COMPETENTE EN MATERIA DE TRANSPORTE ....	14
3.5.	MEDIDAS A PROPOÑER ÁS EMPRESAS QUE SE INSTALEN .....	14



## 1. ANÁLISE DA MOBILIDADE ACTUAL DO SECTOR E A SÚA CONTORNA

### 1.1. INTRODUCCIÓN

Os Solos que van formar parte da Ampliación do Parque Tecnolóxico e Loxístico de Vigo sitúanse no Termo Municipal de Vigo, entre as parroquias de Beade e Valadares, sendo a súa distancia ao centro urbano menor de 7,5 quilómetros.

O emprazamento da Ampliación do Parque Tecnolóxico e Loxístico de Vigo, ten unha posición estratéxica ao estar nunha situación privilexiada respecto ao viario que articula a área metropolitana de Vigo.

Conecta ao Norte co segundo cinto de Vigo ( VG-20), existindo dúas ligazóns (un en cada sentido de circulación) que conflúen nunha glorieta do interior do PTL.

A menos de 1 km de distancia a VG-20 conéctase coa Autovía do Val Miñor (AG-57) e a uns 3 kms do PTL atópase a ligazón coa Autoestrada do Atlántico (AP-9), que á súa vez conecta coa Autovía A-55 que une Vigo con Portugal e a Autovía das Rías Baixas (A-52) que comunica Vigo con Ourense – Benavente.

O límite Oeste do ámbito do presente proxecto é o viario de Clara Campoamor, desde o que se accede en sentido Sur, á Universidade situada a uns 3,5 km de distancia. Desde este viario cara ao Norte e tras atravesar a glorieta situada baixo a VG-20, atópase o Hospital Álvaro Cunqueiro e a uns 3 km de distancia a zona consolidada da cidade de Vigo.

O aeroporto de Peinador atópase a 10 km do ámbito, o Porto de Vigo a uns 8 km aproximadamente e a fronteira con Portugal a 26 km.

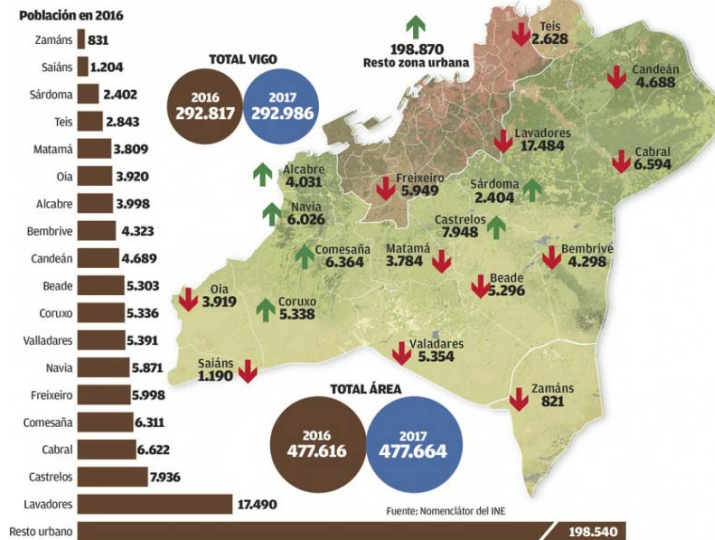
### 1.2. CARACTERIZACIÓN DA DEMANDA: ANÁLISE DA XERACIÓN-ATRACCIÓN DE DESPLAZAMENTOS

#### a) Poboación actual e proxeccións

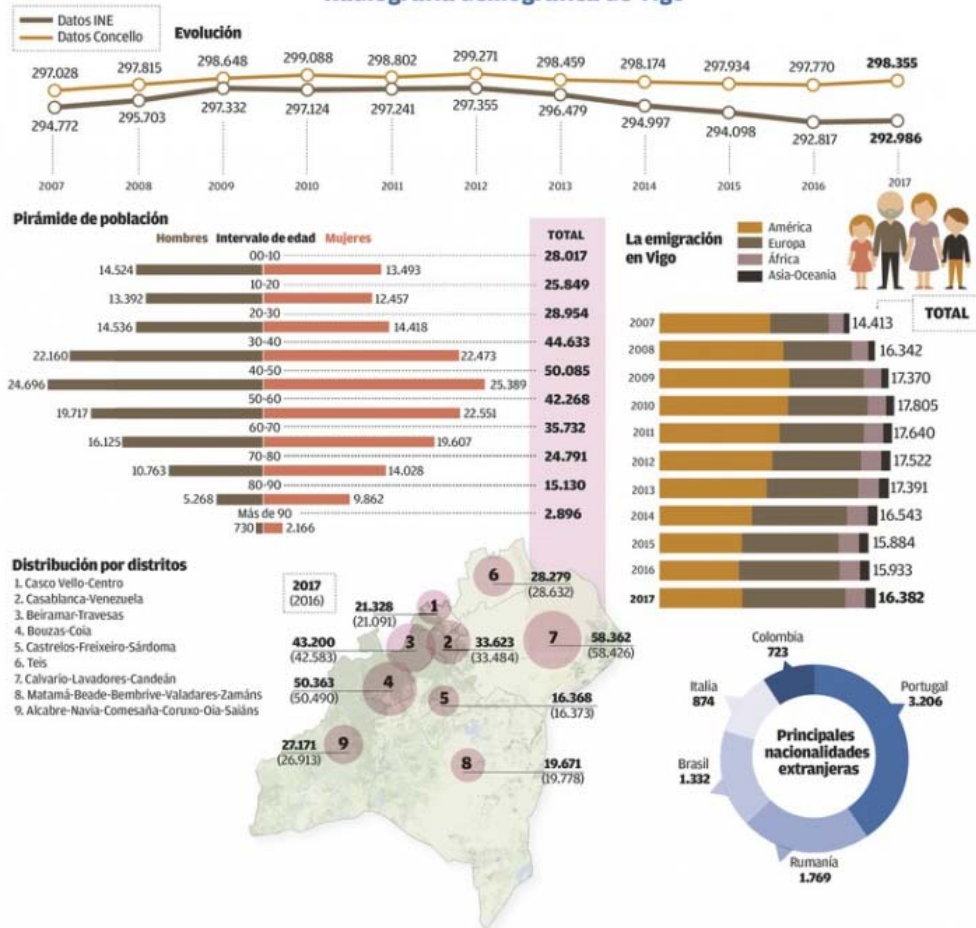
Na contorna da ampliación atopamos as parroquias de Beade e Valadares, cada unha delas con varios grupos residenciais. Se observamos a imaxe adxunta (elaborada polo Faro de Vigo a partir de datos obtidos do INE), podemos ver como nas parroquias nas que se insire o ámbito da ampliación a poboación decrece. O mesmo que sucede de modo global no municipio, como podemos observar na segunda imaxe (radiografía demográfica de Vigo, elaborada tamén polo Faro de Vigo con datos do INE).



## Radiografía de la población de Vigo



## Radiografía demográfica de Vigo



Isto lévanos a pensar que a presión en desprazamentos da poboación residente na zona tenderá a estabilizarse ou a reducirse lixeiramente.

Non temos datos segregados por parroquias do índice de motorización, polo que só podemos traballar cos datos do municipio completo que nos facilita a DXT.



Neste sentido, no mes de febreiro de 2018 había 182.496 vehículos cuxos propietarios eran residentes en Vigo, dos cales 148.354 corresponden a turismos. A cifra de condutores é lixeiramente superior, chegando aos 178.433, dos cales 96.024 son homes e 82.409 mulleres.

Se comparamos esta cifra coa poboación desagregada por sexos teremos que o 89% dos homes con idades entre 18 e 80 anos teñen carné de conducir, mentres que no caso das mulleres esta porcentaxe non chega ao 70%.

b) Centros atractores-xeradores de mobilidade.

Ademais da poboación residente debemos analizar os centros atractores e xeradores de mobilidade da contorna, xa que é os que vai conformar o maior número de desprazamentos, e moitos deles concentrados é determinadas horas do día.

Neste sentido temos que destacar os seguintes centros:

CIUDADE UNIVERSITARIA DE VIGO (LAGOAS, MARCOSENDE)



Situado aproximadamente a 15 km da cidade de Vigo, o campus universitario Lagoas- Marcosende é o principal enclave académico-administrativo da Universidade de Vigo. O campus universitario sitúase nunha contorna natural singular, estendéndose pola ladeira sur dunha zona montañosa na que se sitúa a parroquia de Zamáns, a unha altitude de entre 390 e 450 m sobre o nivel do mar.

O campus universitario alberga nove facultades, así como o edificio do Reitorado e o edificio de servizos centrais, varios edificios de investigación, unha gran biblioteca central do campus, unha residencia de estudantes e o amplo complexo comercial que conforma a denominada Cidade Universitaria. Conta coa posibilidade de practicar diferentes deportes, tanto en instalacións ao aire libre (pistas de atletismo e fútbol, pistas de tenis, etc.) como no interior de recintos (piscinas, ximnasio, etc.).

O principal punto de acceso ao CUVI é polo viario de Clara Campoamor, polo tanto, poderíamos estimar que a maioría dos usuarios chega por este viario.

Para chegar ao CUVI pódese facer en transporte privado e en transporte público colectivo a través das liñas de autobús U1 e U2. A posibilidade de chegar camiñando ou en bicicleta é inexistente xa que non hai infraestruturas preparadas para iso.

Fai xa case 10 anos, a Universidade de Vigo redactou o Plan de Sustentabilidade e Medio Ambiente, recollendo varias iniciativas para reducir a pegada de carbono que deixa o campus universitario. Parte deste programa estaba dirixido aos medios de transporte, denominouse Plan Suma. Por unha banda,



fíxose un programa de conducción eficiente, por outro avaliáronse os aparcadoiros, que en total chegan a 2.083 prazas, púxose en marcha un circular que facía un percorrido dentro do propio campus, que pola súa magnitude e desniveis era necesario e por último o día 22 de setembro do 2009 celebrouse o día sen coches.

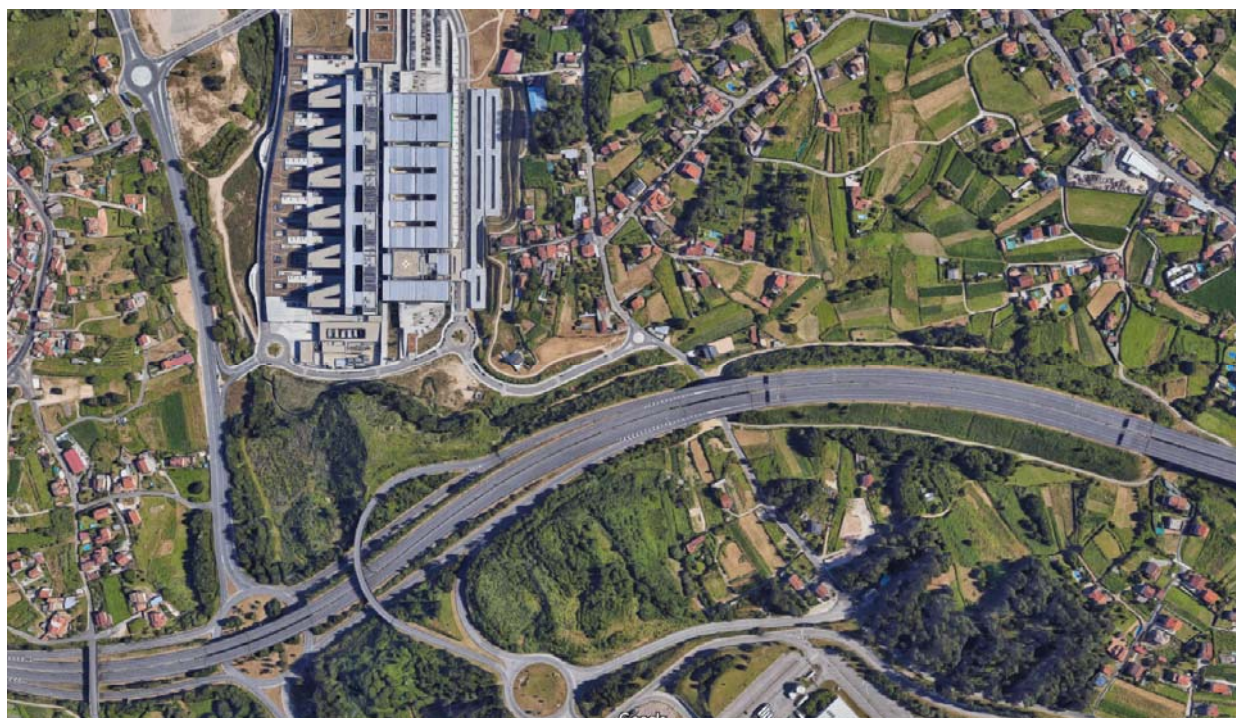
Noutra ocasión púxose en marcha unha campaña denomina “Cheo, por favor” para fomentar o uso do coche compartido, xa que se detectou que máis do 75% dos vehículos que chegan ao campus fano cun só usuario. Actualmente segue en funcionamento.

### HOSPITAL ÁLVARO CUNQUEIRO

O Hospital Álvaro Cunqueiro forma parte da estrutura organizativa de Xestión Integrada da área de Vigo do Sergas, onde ademais de ser o maior hospital, aparece como o centro de referencia para moitas especialidades, cirurxías e hospital de día, e é o maior centro de cirurxía ambulatoria de Galicia. Actualmente cobre unha área onde residen 565.764 persoas.

Segundo datos facilitados pola concesionaria do Centro Hospitalario, conta con 1.475 camas, que moven a unhas 2.500 persoas na quenda de mañá, entre acompañantes, persoal e pacientes. E unhas 1.000 persoas na quenda de tarde, reducíndose a un 10% no de noite.

O hospital de día e consultas externas move diariamente entre pacientes, acompañantes e persoal do hospital a unhas 3.200 persoas. E o servizo de urxencias unhas 1.000 persoas diarias. En total ao día poderíamos estar a falar de máis de 7.500 persoas repartidas nas diferentes quendas hospitalarias.



Os horarios de entrada e saída destas quendas son:

	Concesionaria	SERGAS
<b>Quenda de mañá</b>	7:00 a 15:00	8:00 a 15:00
<b>Quenda de tarde</b>	15:00 a 23:00	15:00 a 22:00
<b>Quenda de noite</b>	23:00a 7:00	22:00 a 8:00



Ao hospital pódese acceder en vehículo privado, para o que hai destinado un aparcadoiro de pago cun total de 3.540 prazas repartidas en varias zonas. O Concello, pola súa banda está a construír outro de 360 prazas. En transporte público colectivo pódese chegar nas liñas H, H1, H2, H3 e as L12 B, L6 e L18. Desde as parroquias próximas poderíase chegar camiñando, aínda que as beirarrúas da zona son inexistentes, polo que non existe unha solución segura e apropiada para este tipo de desprazamentos.

### PARQUE TECNOLÓXICO E LOXÍSTICO

No PTL hai na actualidade en total uns 3.500 empregados repartidos en 80 empresas.

A propia Entidade Urbanística de Conservación do PTL fixo no seu día un Estudo de Mobilidade para resolver algún problema de retención que se producía na glorieta sur á hora de saída da quenda de oficinas, ás 14:00 horas.

E ademais elaborou un estudo para solicitar ao Concello de Vigo a implantación dunha liña de autobús urbano que cubra as necesidades dos traballadores, xa que se detectou que máis do 75% dos empregados residen en Vigo.

Os tipos de movementos xerados polo PTL son:

1.- Por unha banda, temos o movemento dos empregados que entran a traballar, en moitas das empresas por quendas, de entrada e saída ao traballo. Que segundo os horarios que nos facilitaron desde a EUC son variables dependendo se traballan en oficina, quendas rotativas ou quendas fixas. Os de oficina concéntranse máis ou menos de 8:00 a 17:00, en xornada partida de 8:00 a 14:00 e de 15:30 a 17:30. As quendas dos operarios son de 6:00 a 14:00, de 14:00 a 22:00 e de 22:00 a 6:00. Coincidindo así nas empresas con máis traballadores por quendas.

2.- A isto hai que sumarlle o transporte de mercadorías e a actividade loxística, dos que non temos datos globais de aí que varían moito ao longo da semana e da época do ano.

Este movemento desenvólvese ao longo do día, aínda que os principais picos de movementos de vehículos son normalmente ás horas de saída das quendas entre as 14:00 e as 15:00 horas e entre as 19:00 e as 20:00, exclusivamente os días de diario. As fins de semana non se producen acumulación de vehículos nin á entrada nin á saída.

Ao PTL accédese case exclusivamente en vehículo privado, xa que ata o momento non había liñas de autobús urbano que entrasen dentro do parque, excepto unha liña especial para a zona de Tex Vigo cun servizo de ida e outro de volta e que é empregado por menos de 25 persoas diariamente.

O Concello de Vigo puxo en marcha un servizo experimental de transporte público ao PTL, que se atopa en funcionamento este mes de xuño de 2018 e que se implantará de forma regular no caso de que se chegue ao número mínimo de viaxeiros.

### CONCLUSIÓN

En xeral vemos que a repartición modal e a xeración de mobilidade dos centros atraccións non é equilibrado, o que nos leva a unha mobilidade que non chega aos límites do desexado para poder ser considerada unha mobilidade sustentable, xa que se centra principalmente no emprego do vehículo particular.



Independientemente da mobilidade xerada polos residentes, que en comparación coa xerada polos centros atraccións representa unha porcentaxe mínima, vemos que nos tres puntos os horarios punta son moi similares, con todo, exceptuando retencións de carácter puntual na glorieta do viario de Clara Campoamor baixo a VG-20 sobre as 8:00 da mañá, o tráfico na zona pódese considerar fluído.

### 1.3. ANÁLISE E DETERMINACIÓN DO TRÁFICO EXISTENTE

Este apartado xa foi estudado en profundidade no capítulo 6, estudo de tráfico, polo que nos remitimos aos datos alí obtidos.

### 1.4. ANÁLISE DOS DIFERENTES MEDIOS DE MOBILIDADE, DISTINTOS DO COCHE, E REPARTICIÓN MODAL

Aínda que no apartado onde se estudou a caracterización da demanda xa vimos someramente como é a repartición modal, é necesario facer un estudo máis profundo de cada un dos medios que son susceptibles de uso na zona.

Para iso temos os seguintes datos:

#### DATOS DE LIÑAS DE AUTOBUS:

Neste apartado, e a falta de coñecer o número de usuarios por liña e franxa horaria só podemos indicar que a frecuencia, segundo as investigacións realizadas no tema, lévannos a pensar que non representan unha alternativa real ao uso do coche aquelas liñas cuxa frecuencia de paso é superior a 15 minutos. Polo que a maioría dos usuarios destas liñas son cidadáns sen outra alternativa de modo de mobilidade, non persoas que poden elixir entre un ou outro modelo, como sería desexable en aras dun incremento da mobilidade sustentable.

NUEVO SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO AL PTL
PROVISIONAL 1 MES

**¿NOS LO QUEDAMOS?**

Del 1 al 30 de junio de 2018 se pone en marcha el **nuevo servicio experimental de transporte público al PTL**

**¿CUÁLES SON LAS VENTAJAS DEL NUEVO SERVICIO?**

**Ahorro económico**

**Respeto al medioambiente**

**Sin aparcamiento**

**RECORRIDO DEL AUTOBÚS DENTRO DEL PTL**

Se hará una primer recorrido por el interior del PTL para dejar al personal que comienza su jornada de trabajo y, un segundo recorrido, para recoger al que lo finaliza.

**IMPORTANTE**

El servicio se implantará de manera regular en función del uso que los trabajadores hagan de él. En el caso de no llegar al mínimo necesario de viajeros se retirará. Las tarifas son las mismas que aplica el transporte urbano de la ciudad de Vigo.

**Vitrassa:**  
986 291 600

CONCELLO DE VIGO

VITRASSA

PTL



# LINEAS HABILITADAS

Doble transbordo gratuito con la **PASSVIGO**



## ENTRADA TURNO DE MAÑANA



## SALIDA TURNO DE NOCHE



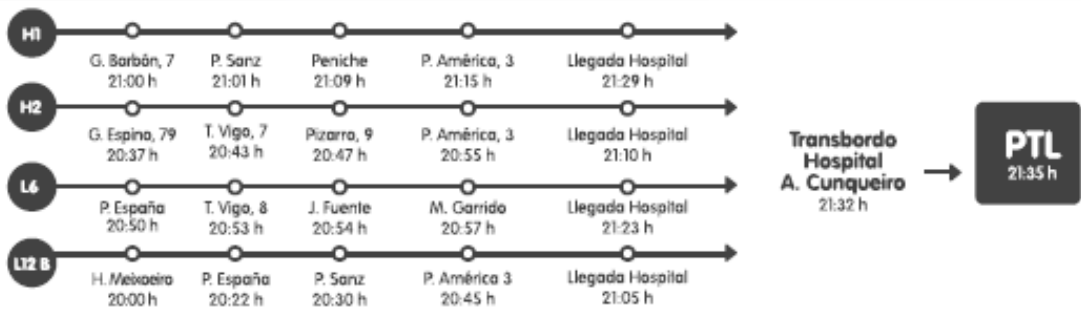
## ENTRADA TURNO DE TARDE



## SALIDA TURNO DE MAÑANA



## ENTRADA TURNO DE NOCHE



## SALIDA TURNO DE TARDE





## BEIRARRÚAS E SENDAS PEONÍS

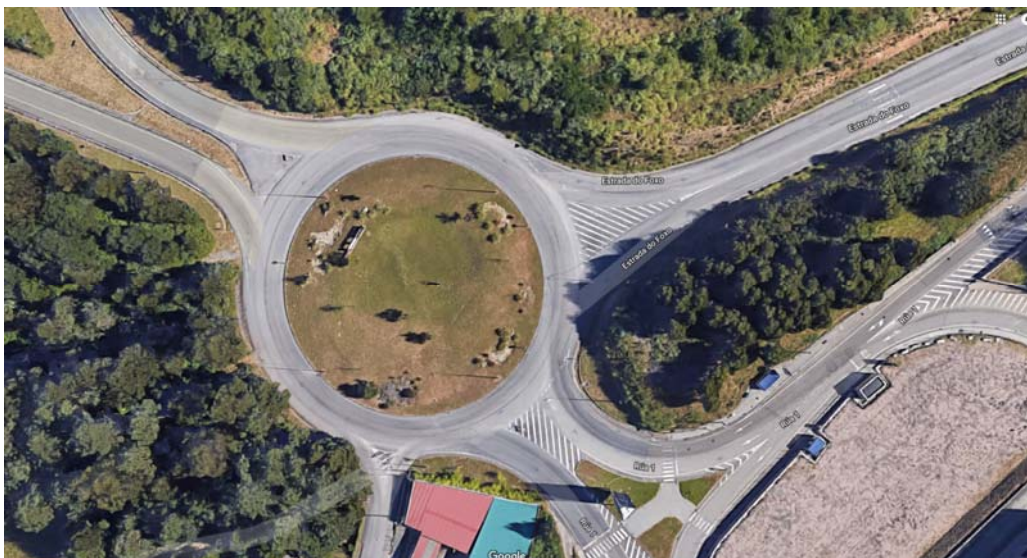
É interesante resaltar que na zona da ampliación e arredores a mobilidade peonil é practicamente nula, entre outras cuestións porque non existen itinerarios peonís executados, nin paralelos ás vías para o tráfico rodado nin independentes.

Se nos fixamos nas vías principais que dan acceso á zona de ampliación temos que mesmo as beiravías, ademais de ser un lugar perigoso para o tránsito peonil, son moi escasas como se poden ver nas imaxes adxuntas:

### Viaro de Clara Campoamor:



### Estrada de Foxo:



Na estrada de Foxo, vemos do mesmo xeito que na anterior imaxe que aparecen pasos de peóns que non conducen a ningún percorrido peonil seguro, aínda que neste caso as beiravías son un pouco máis amplas que no viario anterior.



Viario de Venda:



A estrada de Venda, é a que une o ámbito do hospital e a zona da parroquia de Venda coa zona de ampliación. Na imaxe podemos ver que existe unha beirarrúa no viario que discorre ao Sur do hospital e que dá acceso á zona de urxencias, que finaliza ao atoparse co viario de Venda. Esta comunicación entre o hospital e a ampliación, que se atopan a escasos 100 metros, carece por completo dunha beiravía de tamaño mínimo para que sexa seguro para os peóns.

Senda peonil:

A única infraestrutura especificamente proxectada para os peóns é a senda peonil existente no Parque Tecnolóxico que discorre principalmente en paralelo a canle de auga, pero que comeza e remata dentro do propio PTL.

**1.5. SISTEMA DE APARCADOIROS**

Os aparcadoiros en todo o ámbito que rodea á zona de ampliación resólvense de modo xeral dentro de cada actuación, non hai liñas de aparcadoiro paralelo a viarios ou plataformas de aparcadoiro.

O Hospital ten varios aparcadoiros, un baixo o edificio principal con 2.564 prazas, outro baixo o denominado bloque técnico de 726 prazas e un último, este ao aire libre, de 250 prazas fronte a urxencias. Ademais, o Concello de Vigo, está a construír un aparcadoiro gratuíto de 360 prazas.

O Parque Tecnolóxico en servizo ten os aparcadoiros resoltos de varios modos, de modo paralelo aos viarios, con prazas de aparcadoiro e algunhas empresas dentro das súas propias parcelas. Con todo, obsérvase que a distribución non é homoxénea, xa que hai zonas onde as prazas son escasas e outras onde sobran. En total, e segundo o documento do Plan Parcial Refundido conta con máis de 5.000 prazas, en concreto 5.045.

En relación ao aparcadoiro de camións ou vehículos de gran tonelaxe indicar que só no PTL aparecen algunhas zonas destinadas a este uso, non habendo nas inmediacións ningún espazo máis reservado para iso.



## 1.6. ESTUDO E ANÁLISE DE PLANS E PROXECTOS PREVIOS RELACIONADOS CO PLANEAMENTO URBANÍSTICO E A MOBILIDADE

O Concello de Vigo ten un Plan de Mobilidade Urbana Sustentable vixente desde o ano 2014. Entre os seus programas de mellora de accesibilidade a grandes centros atractores, recolle no punto I.1 o servizo de transporte colectivo á Universidade, no punto I.2, o mesmo en relación ao transporte colectivo para o PTL e o Hospital Álvaro Cunqueiro, e por último no apartado I.3, unha acción para o Meixoeiro relativa ao incremento de aparcadoiro.

Como indica o propio PMUS e xa se comentou no texto deste PS, para que as liñas de autobús representen realmente unha alternativa ao coche, require que a frecuencia diminúa, e é isto o que propón o PMUS para as liñas U1 e U2.

Tanto para o PTL como para o novo hospital propónse facer unha efectiva rede de transporte público colectivo ademais dunha campaña de fomento do uso do devandito transporte.

## 1.7. DEFICIENCIAS DETECTADAS

Tras o estudo do ámbito que rodea á zona de ampliación poderíamos enumerar o seguinte:

### 1.- Mobilidade peonil:

A mobilidade peonil é o primeiro modo de desprazamento que hai que fomentar desde a administración, xa que é o modo ao que todo o mundo ten acceso independentemente da idade, sexo ou condición social. Aínda que poida parecer que a zona por estar situada na periferia da cidade carece de interese para este tipo de movementos, hai que ter en conta que aparecen infraestruturas e centros atractores de movemento como o hospital, o parque tecnolóxico e mesmo o campus universitario que poden mover a residentes dos arredores, ou mesmo de crear sinerxias e movementos de usuarios duns equipamentos a outros.

Para iso sería fundamental establecer unha rede de itinerarios peonís seguros e agradables de modo que sexan atractivos para ser usados e que representen unha alternativa real ao uso doutros medios.

### 2.- Mobilidade en transporte público colectivo:

En xeral, e segundo os estudos realizados en relación ao uso deste tipo de transporte, para que o autobús represente unha alternativa real ao uso do vehículo privado deben ter varias características, a principal a frecuencia, xa que unha liña onde os usuarios teñan que esperar máis de 15 minutos ao autobús deixa de ser unha alternativa real. Cousa que non sucede na maioría das liñas que dan servizo á zona.

Por outra banda, inflúe o prezo do billete, xa que se o prezo do billete de ida e volta é similar ao gasto que lle supón ao usuario o uso do seu propio vehículo isto fai que deixe tamén de representar unha alternativa para exporse pola maioría dos usuarios. Neste sentido o prezo para os universitarios é moi competitivo, para o resto de usuarios potenciais, aínda que non é tan competitivo, entra dentro das marxes asumibles.

Por outra banda, é interesante remarcar que estas infraestruturas son de uso supramunicipal, e con todo a conexión entre as chegadas do transporte interurbano e o urbano non parecen estar ben resoltas. Quizais puidesen exporse paradas nestas infraestruturas de autobuses do servizo metropolitano ou de coordinar ambos os servizos.



### 3.- Mobilidade en vehículo particular:

É a mobilidade que se usa de modo maioritario para acceder á zona, aínda que non crea grandes problemas de retencións de tráfico. Unicamente produce problemas de aparcadoiros nalgúns zonas que se reducirían se a repartición modal estivese máis equilibrado entre transporte público e uso do coche particular.

Hai que destacar que se observou que nunha porcentaxe moi alta cada vehículo é usado por un só usuario, polo que desde o punto de vista da sustentabilidade, esta solución é a máis contaminante e a economicamente menos vantaxosa para os cidadáns, polo que habería de tentarse desde a administración pensar en alternativas que reduzan este uso abusivo do coche. Con políticas de fomento do uso do transporte colectivo, o uso do vehículo compartido ou outras similares.

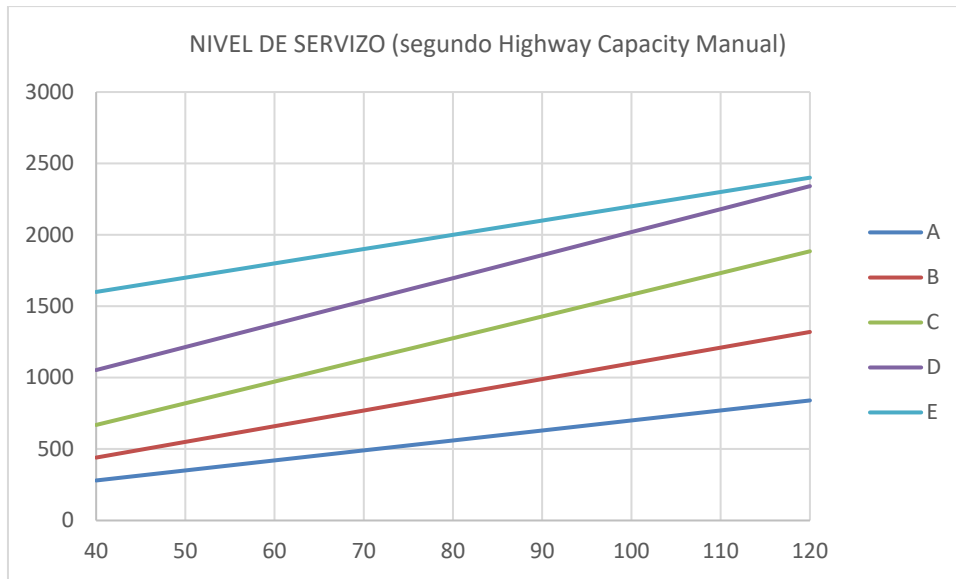
## 2. IMPACTO SOBRE A MOBILIDADE DA IMPLANTACIÓN DA AMPLIACIÓN

Este apartado viuse xa no capítulo anterior o 6 sobre estudo de tráfico, con todo queremos reiterar as conclusións obtidas;

- Os fluxos de tráfico na VG-20 son moi inferiores ás puntas actuais (da orde do 53%), polo que non producirán efectos negativos nos niveis de servizo actuais da autovía.
- Os fluxos de tráfico na Avenida de Clara Campoamor son lixeiramente inferiores ás puntas actuais. Se temos ademais en conta que se vai a incrementar o diámetro da glorieta de Foxo e vaise a mellorar a súa xeometría, co que se aumentará a súa capacidade, pódese concluír que se mellorarán os niveis de servizo actuais.
- En canto á estrada de Foxo no ámbito do PTL, auméntase considerablemente o fluxo na mesma. Vai realizar unha importante mellora desta vía, con dous carrís de circulación por sentido (isto é, unha sección similar á actual na Avenida de Clara Campoamor). Por tanto, os fluxos en hora punta producirán niveis de servizo adecuados. Segundo o Highway Capacity Manual e as publicacións de A. J. Clayton atopariámonos nun nivel de servizo B:

VELOCIDAD LIBRE	NIVEL DE SERVICIO (según Highway Capacity Manual)				
	A	B	C	D	E
120	840	1320	1885	2341	2400
100	700	1100	1581	2019	2200
80	560	880	1277	1697	2000
70	490	770	1125	1536	1900
40	280	440	669	1053	1600
	252	396	602	948	1440
<b>DOS CARRILES</b>					
40	1680	2640	3769	4682	4800
75% POR TRENZ	1260	1980	2827	3512	3600





- Para o resto das vías afectadas, indicar que Segundo o Highway Capacity Manual, Edición 2000, Cap. 20, a capacidade ideal dunha estrada de dous carrís é de 1.700 vehículos lixeiros equivalentes por carril, sen que o total de ambos os sentidos poida exceder os 3.200. dado que estamos por baixo destas cifras en todas as vías, pódese concluír que o comportamento será correcto.

Polo tanto, conclúese que o novo Centro Comercial non producirá efectos negativos sobre o tráfico, xa que o tráfico xerado non é significativo con respecto ao tráfico total preexistente. Ao contrario, a realización do Centro Comercial colaborará a unha mellor distribución do tráfico, ao desenvolverse conxuntamente co Centro Comercial o viario do mesmo.

### 3. MEDIDAS ENCAMIÑADAS A FOMENTAR A MOBILIDADE SUSTENTABLE

#### 3.1. OBXECTIVOS XERAIS

Tras a análise do ámbito, da repartición modal e do modelo de mobilidade predominante, sería interesante centrándonos no ámbito da ampliación, fomentar o uso doutros modos de mobilidade alternativos ao vehículo particular.

É dicir, se nestes momentos, tal e como está exposta toda a zona lindeira, a única forma de chegar ao ámbito é en vehículo particular, é dicir non habería repartición modal se non que case o 100% dos desprazamentos resolveríanse do mesmo xeito, exponse como obxectivo xeral tentar baixar do 100% a un 75% esta porcentaxe, distribuindo a outros modos o 25% que se pretende reducir.

#### 3.2. ESTRATEXIAS PROPOSTAS

- 1.- Fomento da mobilidade peonil: Propónse fomentar a mobilidade peonil, principalmente entre os usuarios do hospital e as parroquias limítrofes.
- 2.- Propoñer o uso do autobús urbano como alternativa real ao emprego do vehículo particular.
- 3.- Propoñer o uso do autobús interurbano como solución para parte dos usuarios da área metropolitana.
- 4.- Fomentar a alta ocupación dos vehículos particulares.



### 3.3. MEDIDAS RECOLLIDAS NO PLANEAMENTO

Entre as medidas recollidas no planeamento temos:

1.- Para fomentar a mobilidade peonil:

- Dar continuidade á senda peonil que vén da zona do PTL en servizo.
- Crear unha infraestrutura peonil segura e atractiva que conecte a zona de ampliación co hospital e co PTL en servizo.

2.- Para fomentar o uso do transporte público colectivo:

- Crear zonas onde se poidan situar as paradas do autobús e que estean estratexicamente situadas
- Deseñar o viario de tal modo que sexa cómodo para o servizo de autobús urbano e interurbano circular polos viarios.
- Crear distintos itinerarios de modo que poidan cruzar polo ámbito diferentes liñas

3.- Para fomentar o uso do vehículo de alta ocupación:

- Reservar as mellores zonas nos aparcadoiros para vehículos de alta ocupación.

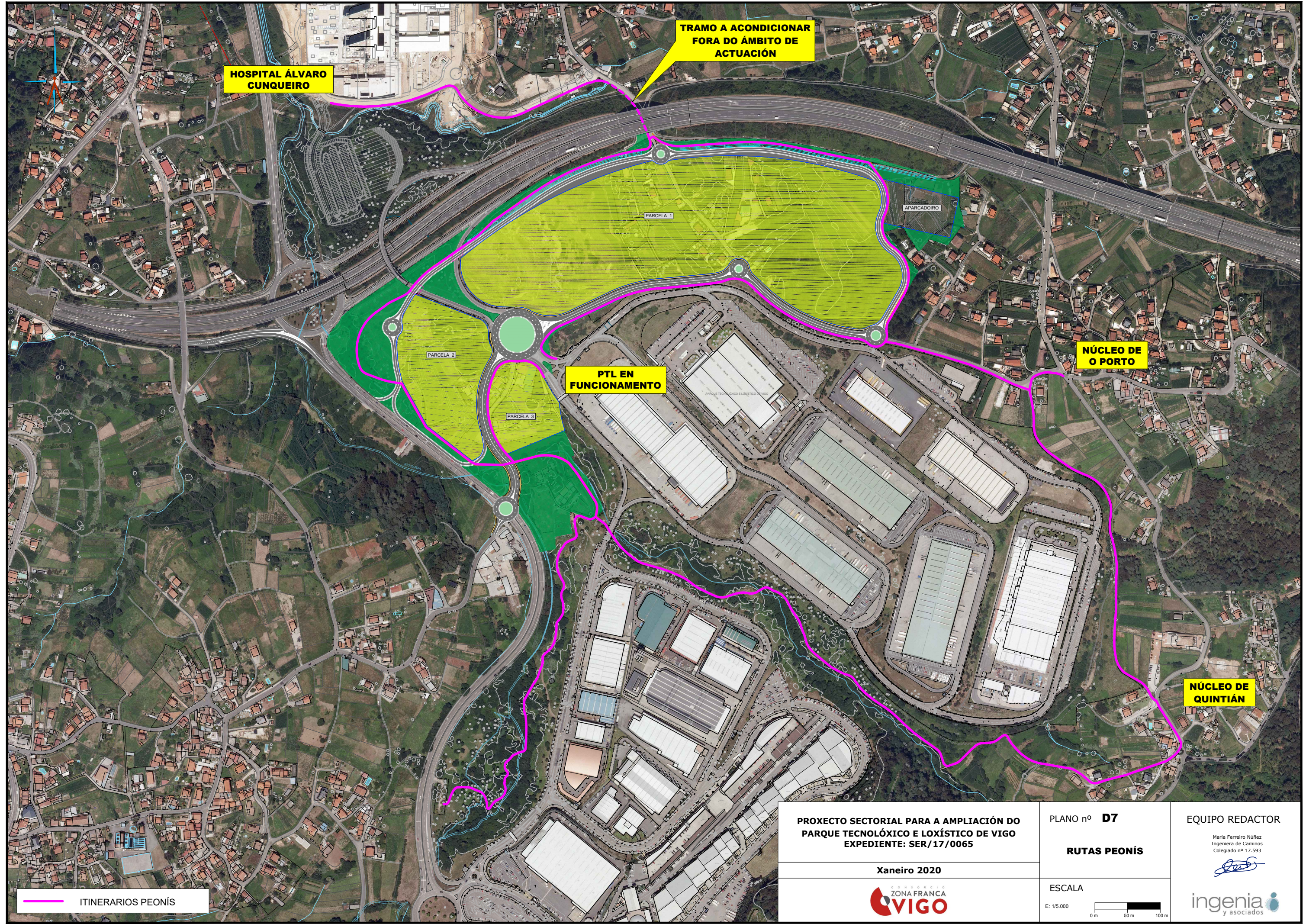
### 3.4. MEDIDAS A PROPOÑER Á ADMINISTRACIÓN COMPETENTE EN MATERIA DE TRANSPORTE

- Solicitar que as liñas de autobús que actualmente operan ata o hospital continúen ata a zona de ampliación, cunha frecuencia suficiente para que representen realmente unha alternativa ao uso do vehículo particular, isto sería nas horas de máxima afluencia uns intervalos de entre 10-15 minutos máximos.
- Explorar a posibilidade de que as liñas de autobús interurbano que pasan pola zona fagan unha parada no ámbito ou arredores do ámbito, (isto está en marcha a través do novo servizo en proba do Concello de Vigo).

### 3.5. MEDIDAS A PROPOÑER ÁS EMPRESAS QUE SE INSTALEN

Pódese propoñer que redacten plans de mobilidade sustentable a empresas, plans que teñen incentivos estatais doutra banda, onde se poida propoñer a organización dos empregados para a utilización do vehículo compartido, bonos para o uso do transporte público, etc.





ITINERARIOS PEONÍS

PROXECTO SECTORIAL PARA A AMPLIACIÓN DO  
PARQUE TECNOLÓXICO E LOXÍSTICO DE VIGO  
EXPEDIENTE: SER/17/0065

Xaneiro 2020

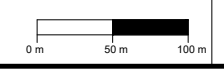


PLANO nº **D7**

**RUTAS PEONÍS**

ESCALA

E: 1/5.000



EQUIPO REDACTOR

Maria Ferreiro Núñez  
Ingeniera de Caminos  
Colegiado nº 17.593

