

ESTUDO DE MOBILIDADE E ESPAÇO PÚBLICO DE VILALBA



X - ÍNDICE E INFORMACIÓN XERAL

X.1 - ÍNDICE

DOCUMENTO 1: MEMORIA

X - ÍNDICE E INFORMACIÓN XERAL.....	1
X.1 - ÍNDICE.....	1
X.2 - INFORMACIÓN XERAL SOBRE O TRABALLO.....	3
X2.1 - EQUIPA REDACTORA.....	3
X2.2 - MARCO XERAL E OBXECTIVOS DO EME.....	3
X2.3 - METODOLOXÍA E DESCRICIÓN DOS TRABALLOS REALIZADOS.....	6
A - ANÁLISE E DIAGNOSE TÉCNICA.....	9
A1 - CONDICIONANTES LEXISLATIVOS E ESTRATÉXICOS.....	9
A1.1 - PLANEAMENTO E ORDENANZAS MUNICIPAIS.....	9
A1.2 - PROXECTOS RELACIONADOS CO ÁMBITO.....	10
A2 - CONDICIONANTES XEOGRÁFICOS.....	11
A2.1 - DATOS XEOGRÁFICOS PRINCIPAIS.....	11
A2.2 - OROGRAFÍA E HIDROGRAFÍA.....	12
A2.3 - MODELO DE ASENTAMENTO E DISTRIBUCIÓN DA POBOACIÓN.....	14
A2.4 - REDE VIARIA E MOBILIDADE XERAL.....	21
A2.5 - CONCLUSIÓNS DOS CONDICIONANTES XEOGRÁFICOS.....	27
A3 - CONDICIONANTES SOCIO-DEMOGRÁFICOS E ECONÓMICOS.....	28
A3.1 - EVOLUCIÓN POBOACIONAL.....	28
A3.2 - DISTRIBUCIÓN POBOACIONAL NA VILA.....	30
A3.3 - ACTIVIDADE ECONÓMICA.....	34
A3.4 - NODOS DE MOBILIDADE e PRINCIPAIS áreas de ACTIVIDADE.....	41
A3.5 - EFECTOS NA MOBILIDADE POLA LOCALIZACIÓN DOS CENTROS ATRACTORES.....	42
A4 - ESPAZO PÚBLICO (características).....	44
A4.1 - CARACTERIZACIÓN XERAL DO ESPAZO PÚBLICO DO ÁMBITO.....	44
A4.2 - ACCESIBILIDADE.....	48
A4.3 - CALIDADE AMBIENTAL.....	54
A5 - MOBILIDADE PEONIL.....	61
A5.1 - FLUXO PEONIL.....	61

A6 - MOBILIDADE RODADA.....	64
A6.1 - FLUXO CIRCULATORIO.....	64
A6.2 - ESTACIONAMENTO.....	70
A6.3 – DISTRIBUCIÓN E MERCADORÍAS.....	76
A6.4 – TRANSPORTE PÚBLICO.....	77
A6.5 - SEGURIDADE VIARIA.....	81
A7 - INFORME DE RESULTADOS DA ENQUISA.....	82
3A - FICHA DA ENQUISA.....	82
3B - CARACTERIZACIÓN XERAL DA MOBILIDADE.....	83
3C - DESPRAZAMENTOS DIARIOS.....	84
3D - MELLORA DA MOBILIDADE.....	87
C – CONCLUSIÓN DAS DIAGNOSES.....	89
C1 - RESUMO DA DIAGNOSE TÉCNICA.....	89
C2 - DAFO TRANSVERSAL.....	93
D - PROPOSTA.....	95
D1 – RESUMO DAS LIÑAS ESTRATÉXICAS DE ACTUACIÓN.....	95
LeA – Reordenación dos fluxos rodados.....	95
LeB – Estratexia de estacionamento.....	95
LeC – Creación dunha Rede Peonil Estratéxica.....	95
LeD – Mellora da Calidade Ambiental e Patrimonial.....	96
D2 - RESUMO DE ACTUACIÓNS, ORZAMENTO E IMPLEMENTACIÓN.....	97
D2.1 - MEDIDAS DE CADA LIÑA ESTRATÉXICA, CO SEU ORZAMENTO ESTIMADO.....	97
D2.2 - IMPLEMENTACIÓN das liñas e das ACTUACIÓNS.....	98
D2.3 - OBOECTIVOS DE MELLORA DA MOBILIDADE SUSTENTABLE ASIGNADOS A CADA ACTUACIÓN.....	100
D3 - RECOMENDACIÓNS PARA AS INTERVENCIÓNS FÍSICAS.....	102
D3.1 - PAVIMENTOS.....	102
D3.2 - MOBILIARIO.....	105
D3.3 - ILUMINACIÓN.....	109
D3.4 - VEXETACIÓN.....	109
D4 - FICHAS DE CADA INTERVENCIÓN.....	112

DOCUMENTO 2: FICHAS PORMENORIZADAS DE INTERVENCIÓN

DOCUMENTO 3: PLANOS DE DIAGNOSE E ESTRATEXIA

X.2 - INFORMACIÓN XERAL SOBRE O TRABALLO

X2.1 - EQUIPA REDACTORA

EQUIPA TÉCNICA e COORDINACIÓN:

David Río González

Valerio González Somoza

Fiz Seixo Vázquez

Roi García Camba

PLANIFICACIÓN TEC

Avda. do Exército 10, 5ªA

15006 - A Coruña.

info@tallerdeestrategias.com



EQUIPA DE PARTICIPACIÓN:

- Ara Alejandro Ferreiro

- Silvia Mosquera Mirás

COLABORADORAS:

- Sandra Vázquez Caldelas

- Sara del Río Seoane

X2.2 – MARCO XERAL E OBXECTIVOS DO EME

Filosofía do eme: dende o pequeno ata o grande

O Estudo de Mobilidade e Espazo Público (EME) aspira a subverter as tradicionais lecturas dende a gran escala ata a pequena, e facer unha lectura holística e non lineal de entornos moi complexos social e formalmente, como poden ser os barrios ou as vilas menores. Deste xeito faise emanar dende o pequeno ata o grande, dende o coñecemento profundo da propia vila e das súas necesidades precisas, eixos de adaptación que poden chegar aos planeamentos de xerarquía xurídica superior.

A ferramenta do EME ten como utilidade principal producir unha base sólida para intervir no espazo público da vila. Contén propostas concretas coherentes entre si, coherentes co planeamento municipal, coordinadas coa equipa de goberno e en sintonía coas demandas da poboación. Estas propostas están destinadas á mellora da mobilidade e do espazo público en todo o seu espectro, o cal significa: facelo máis accesible e inclusivo, máis seguro, máis sustentable económica e ecoloxicamente, máis agradable esteticamente e máis resiliente.

O EME é un instrumento para harmonizar coas necesidades dunha vila as prescricións de carácter xeral que establecen tanto as estratexias e directrices no marco supramunicipal como o planeamento local. Está encamiñado a intervir de xeito ordeado e coordinado: establecendo prioridades, prevendo prazos e orzamentos para as distintas accións e medidas, polo que contén información pormenorizada moi útil para a toma de decisións por parte da gobernanza local, e para os proxectos de urbanización que se deriven do mesmo.

As diagnoses do EME teñen en conta a información técnica, froito das análises pormenorizadas, e tamén as sensibilidades da veciñanza, polo que as propostas de intervención son máis realistas e adaptadas ás necesidades específicas das persoas que habitan a vila. As cuestións medioambientais e de mobilidade estúdanse de xeito integrado: as propostas de transformación física (as obras) van vencelladas a políticas sociais e a estratexias de comunicación para maximizar os efectos positivos das mesmas.

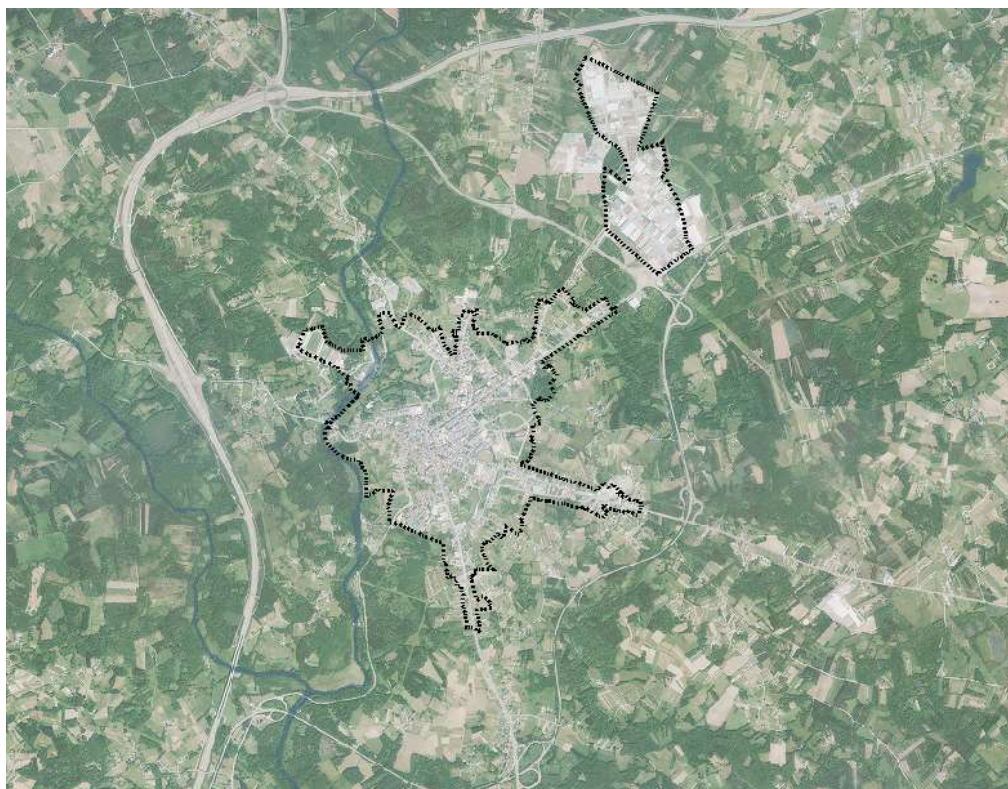
Obxectivos fundamentais do EME

O obxectivo fundamental do EME é o de mellorar o grao de habitabilidade da vila: aumentar a cantidade e a calidade do espazo adicado a habitantes, atendendo ao benestar físico, fisiolóxico e psicolóxico das persoas no espazo público. Baixo esta premisa o espazo público debe ser ACCESIBLE (por grupos de persoas diversos), ERGONÓMICO (con espazo suficiente e ben conectado para estar e camiñar), CONFORTABLE (con niveis adecuados de ruído, de luz natural ou artificial, e de soleamento, e calidade do aire), SEGURO (para os colectivos vulnerables, na convivencia cos vehículos e evitando entornos inseguros), ATRACTIVO (con actividade a pé de rúa, e boas propiedades estéticas), EFICIENTE (enerxeticamente, baseado nun modelo de mobilidade sustentable) e VERDE (integrando a biodiversidade). Estas características fundamentais

OBXECTIVOS OPERATIVOS DO EME	
1	A conexión das diferentes centralidades existentes na vila, entendendo os camiños e as rúas que entretécen os distintos nodos de actividade como espazos de oportunidade, ata crear unha rede de espazo público camiñable, interconectada e de calidade.
2	A incorporación na rede de espazo público das áreas naturais existentes no centro e na contorna inmediata creando unha matriz verde, vencellada á produción agrícola, capaz de preservar a biodiversidade, e colaborando á mellora do ambiente urbano.
3	O fomento da participación para a toma e decisións en materia de espazo público, mobilidade e transporte, para acadar unha comunidade capaz de xestionar e utilizar os recursos de forma eficiente, garantindo a prosperidade, a protección do medio e a cohesión social.
4	Favorecer que a representatividade e a identidade da vila se corresponda coa súa relación funcional, como centro prestador de servizos para o resto do concello e parte da comarca: que todos os habitantes aprecien como súa a rede de espazos públicos da vila, e a usen e a coiden como tal.
5	Empregar as transformacións no eido do espazo público e na mobilidade como ferramenta para axudar á cohesión social, favorecendo o contacto entre grupos diversos, fomentando a mixicidade e a complexidade sobre as que se apoian as actividades económicas.
6	Avanzar cara un modelo de mobilidade eficiente, de baixo consume de enerxía e de espazo. Fomentar o uso das modalidades menos contaminantes de transporte facilitando o seu uso, creando espazos seguros e confortables, e integrando accións de información e pedagogía.
7	Propor solucións sensatas e realistas (en canto a tempos e a orzamento), adaptados ás necesidades detectadas coa axuda dos cidadáns, e abordables dende administración local, a problemas específicos atopados no eido da mobilidade e do espazo público de Vilalba.
8	Facer a vila máis accesible e “amigable” cara os nenos, a terceira idade, e tamén cara os colectivos con mobilidade reducida ou con diversidade funcional, e facilitar a convivencia entre as distintas modalidades de transporte, dos cidadáns de diario e dos visitantes

Definición do ámbito

O ámbito de estudo e de proposta cingúese á vila de Vilalba e a súa contorna inmediata, englobando tamén os núcleos poboacionais que forman parte do continuo urbano como Guntín, Guadalupe ou O Barral. Malia que a maioría das análises centraranse no núcleo urbano, ou mesmo en partes específicas deste, estudase a relación da vila co resto do territorio municipal, cos puntos nodais da comarca e coas vilas próximas para entender mellor a realidade do funcionamento da vila e do seu modelo circulatorio, de cara a facilitar a súa conectividade.



X2.3 - METODOLOXÍA E DESCRICIÓN DOS TRABALLOS REALIZADOS

Metodoloxía

Un concello da entidade de Vilalba, cun papel determinante no artellamento da provincia de Lugo e do conxunto do sistema urbano interior de Galicia tal e como se extrae do recollido nas Directrices de Ordenación do Territorio (DOT), debe de comezar a dar pasos cara modelos urbanos integrados que permitan a preparación do sistema para as mudas derivadas das demandas da cidadanía contemporánea, en canto á accesibilidade, seguridade vial e as estratexias de mobilidade e sustentabilidade definidas polo marco europeo.

O Estudo de Mobilidade e Espazo Público para a vila de Vilalba entroncará coas liñas marcadas polos obxectivos temáticos dos fondos estruturais europeos e permitirá a necesaria incorporación do concello aos movementos de adaptación e preparación para o cambio climático que se están a dar en todo o mundo. A presente proposta conducirá a un entendemento global e transversal da realidade da vila, cun achegamento a súa estrutura social e produtiva a traveso de distintas canles de participación, permitindo así o establecemento dun fío para a traslación e implementación das medidas dun xeito profundo e transformador.

A detección de ámbitos de conflito ou degradación e o establecemento de liñas de enmenda dos mesmos deben ir parellos a unha muda nos modelos funcionais imperantes na empresa, a cidadanía e a administración. Cambios na mobilidade, o emprego do espazo público e a valorización do patrimonio paisaxístico deben ser os elementos que fornezan as accións derivadas do plan que aquí se propón.

As compras, os desprazamentos ao lugar de traballo e a escola dos nenos, as actividades de ocio e goce dos servizos, a actividade produtiva... tódolos factores que afectan á configuración do espazo e o ambiente teñen a súa translación no espazo público, sendo este polo tanto o elemento clave a regular para a consecución dos obxectivos do plan.

Unha completa recollida de datos, un fondo achegamento ao pensamento cidadá e de empresa, e un bo programa de comunicación e sensibilización, deben ser os piares sobor dos que asentar unha estratexia espacial exitosa, a cal deberá ser participada no maior dos posibles, dotándoa de credibilidade e realismo e o que é máis importante, a co-responsabilidade das persoas últimas que utilizan os espazos.

Inda que o ámbito de proxecto será principalmente a vila, as parroquias deben ser tratadas con moita atención, pois a súa condición difire fondamente da propia dos vilagos, e xera no propio casco, dinámicas e situacións moi específicas, polo que deben ser actores tan importantes no proceso como os propios habitantes do núcleo principal.

O resultado será unha aposta forte pola compatibilización da actividade económica e social e unha mobilidade fluída e controlada, pero garantido a recuperación e a posta en valor de espazos de calidade para os peóns e usuarios xerais.

Traballos realizados

Como parte do EME da vila de Vilalba, realizouse un conxunto de recollidas de datos e análises técnicas, tentando mesurar aqueles elementos máis cuantificables, achegándonos a un coñecemento o máis cartesiano posible ao que é un sistema complexo e diverso, composto de fluxos de distinta orde, intensidades e regras internas. En conxunción co obtido a través dos procesos de participación, que percorreron en paralelo aos traballos de campo, conformouse unha base sólida de información e coñecemento para o deseño das propostas, encamiñadas a mellorar a situación da mobilidade e do espazo público. Algunhas das informacións, sobre todo as relacionadas con cambios nas rúas da vila, actualizáronse ate finais do ano 2021.

Tentouse con estes traballos acadar un coñecemento profundo e pormenorizado do espazo público, poñéndoo en relación coas realidades sociais e económicas ás que da cabida. As liñas de traballo saídas deste proceso deberán ir máis aló da simple mellora da calidade do espazo ou a resolución de problemas puntuais, con propostas destinadas a adaptalo ás demandas dos seus habitantes e capitalalo para atraer e acoller novos usuarios e actividades.

TAREFA	DESCRICIÓN DOS TRABALLOS	OBXECTIVOS:
MEDICIÓN DO NÚMERO DE VEHÍCULOS NAS PRINCIPAIS VÍAS DO ÁMBITO .	Tomas de datos dos fluxos de vehículos, tanto en día laborable como en festivo, e días especiais como os da feira, en varias medicións de mañá e de tarde. Contabilizando o número de vehículos, a dirección e o sentido de circulación dos mesmos, nos cruces principais do ámbito (seis neste caso), con discriminación de transportes pesados.	Coñecer os puntos críticos, entender os patróns de comportamento dos vehículos, e cuantificar o tráfico rodado.
ANÁLISE DAS DIMENSIÓNS E DOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN DOS VIAIS.	Traballo de campo de comprobación das dimensións das vías, diferenciando calzada e beirarrúa cando existan. Recollida de sentidos de circulación, e definición de cruces, pasos peonís.... Tipificación dos distintos modos de convivencia entre peón e vehículo	Confirmar e contrastar -actualizando no preciso a cartografía existente- o ancho libre das vías e os sentidos de circulación, así como a materialización dos cruces, que son determinantes para a distribución de fluxos.
MAPEO DAS CALIDADES DO ESPAZO PÚBLICO	Traballo de campo de recollida e cartografía dos compoñentes que afectan á calidade espacial das vías e espazos libres do ámbito, de medianeiras vistas, de elementos urbanos deteriorados, edificacións abandonadas ou con materiais de acabado degradados ou inexistentes, solares baleiros sen pechar...	Detectar discontinuidades e carencias na pavimentación, e avaliación da calidade ambiental de cara a unha proposta integral que mellore a percepción da zona. Establecer a base para a valoración económica das propostas de intervención que modifican pavimentos e mobiliario urbano.
OBSERVACIÓN E MEDICIÓN DOS FLUXOS PEONÍS NOS PRINCIPAIS CRUCES.	Medición do número de persoas que atravesan nos principais cruces do ámbito, diferenciando o punto polo que cruzan. Análise do comportamento dos peóns tanto en día laborable como en festivo e/ou feira e a súa interacción cos pasos peonís, cos distintos tipos de beirarrúas, cos locais comerciais e equipamentos, e cos espazos libres.	Coñecer o funcionamento da rede peonil, detectar problemas de seguridade e de accesibilidade, detectar rutinas e patróns de comportamento dos peóns. Identificar os principais percorridos peonís para poderen potencialos.
ANÁLISE DOS EFECTOS SOBRE O ÁMBITO DO PLANEAMENTO, DAS ORDENANZAS E DOS PROXECTOS URBANOS RECENTES.	Valoración crítica dos efectos sobre o ámbito das decisións tomadas dende a escala xeral. Aproveitamento dos datos das análises e das diagnoses feitas polos documentos estratéxicos. Avaliación das previsións de desenvolvemento da zona e das áreas limítrofes. Detección de eidos de oportunidade para as intervencións que afectan ao espazo público (interconexión de posibles espazos libres dos sistemas locais e xerais, de futuros equipamentos...). Identificación de posibles incompatibilidades.	Deseño de escenarios futuros en concordancia cos mecanismos de transformación urbana postos en marcha polo concello. Anticiparse aos posibles problemas e incompatibilidades que poidan ter os proxectos para o ámbito co modelo de mobilidade e espazo público xeral proposto.
CUANTIFICACIÓN E TIPIFICACIÓN DO ESPAZO DE ESTACIONAMENTO, E RÉXIME DE USO DO MESMO	Análise da distribución das prazas de aparcamento no ámbito e estimación da demanda. Estimación do número de prazas de cada tipo, diferenciando o aparcamento en bolsa do de a pé de rúa, regulado ou libre, e incluíndo o aparcamento irregular. Análise da variación no grao de ocupación das áreas de aparcamento ao longo do día, e entre días da semana. Toma de datos e análise da distribución das áreas de carga/ descarga dentro da vila, así coma dos vados de estacionamento privado, e cuantificación dos mesmos.	Avaliar ata que punto se axusta a oferta de estacionamento ás demandas dos habitantes. Detectar puntos de abundancia e de falta de aparcamento así como entender as causas que os provocan, para poder propoñer redistribucións. Coñecer os puntos de interacción dos de vehículos coas beirarrúas, que son determinantes para as modificacións de vías e espazos públicos.
ESTUDO DA ACCESIBILIDADE NO ESPAZO PÚBLICO	Estudo da continuidade dos itinerarios peonís accesibles e as condicións dos mesmos, detección e tipificación das principais carencias de acordo co establecido na normativa estatal vixente en materia de supresión de barreiras no espazo público.	Detectar os principais puntos nos que intervir para mellorar as condicións de desprazamento das persoas con mobilidade reducida a través do espazo público, e facilitar a accesibilidade universal.
ANÁLISE DO RUÍDO NA CIRCULACIÓN	Medición dos niveis de ruído producido polo tráfico rodado nos puntos de maior tránsito do mesmo, en diferentes momentos.	Avaliar a influencia do tráfico rodado na calidade urbana do espazo público e no espazo residencial e comercial vencellado á rúa.

ANÁLISE MORFOLÓXICA DA TRAMA URBANA E ANÁLISE DO PATRIMONIO CONSTRÚIDO	Análise de tamaño e forma dos principais espazos públicos e seccións das rúas, tamaño e forma. Interconexión e relación das mesmas, e relación coas áreas de valor patrimonial e identitario, así como dos espazos degradados, con edificacións abandonadas ou en ruína, solares baleiros...	Identificar as condicións (morfolóxicas, estéticas, de soleamento...) que condicionan o espazo público, e que inflúen no disfrute do mesmo. Detectar as zonas con maior potencial de mellora, as edificacións e as áreas de valor estético con capacidades estéticas ou espaciais non aproveitadas, de tal xeito que poidan complementar ou ser o obxecto prioritario das intervencións físicas.
ANÁLISE DOS INDICADORES SOCIO-DEMOGRÁFICOS BÁSICOS	Recopilación dos datos demográficos e económicos básicos do ámbito (idade, nivel de renda...) e comparación cos de outras zonas (da vila ou do concello, doutros concellos de características similares) para caracterizar á poboación segundo os indicadores sociolóxicos principais.	Definir os perfís sociolóxicos que usan o espazo público para comprender os seus hábitos de comportamento e avaliar os impedimentos que atopan á hora de utilizalo e de desfrutalo de xeito responsable e sustentable.
MAPEO DAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS, DOS SERVIZOS E EQUIPAMENTOS	Localización dos principais comercios, servizos e equipamentos, e tipificación funcional das actividades. Caracterización das mesmas en relación aos hábitos de mobilidade vencellados á actividade.	Comprender as relacións que se establecen entre os locais con actividade e o espazo público, detectar as tensións que xeneran as actividades nos fluxos da mobilidade e nos patróns de uso das zonas de estancia.
PARTICIPACIÓN PÚBLICA	Debido ás dificultades impostas polos confinamentos derivados da crise sanitaria da COVID-19, e a imposibilidade de organizar reunións para os mapeos colectivos e outras dinámicas participativas durante a fase de diagnose do EME, as fontes de información neste apartado limítanse ás enquisas realizadas online e ás informacións recollidas a pé de rúa de xeito informal durante os traballos de campo.	Recoller información sobre o ámbito e a maneira de utilizalo por parte dos seus residentes e veciños. Fomentar o debate e a participación cidadá, e realizar unha certa pedagogía sobre os temas que afectan á mobilidade e ao espazo público. Recoller as sensibilidades dos distintos perfís de usuario para facer propostas máis inclusivas.
DIAGNOSE TRANSVERSAL	Diagnose das problemáticas tendo en conta ao mesmo tempo os datos aportados polas análises técnicas e as perspectivas e valoracións recollidas nas observacións e traballos de campo e nas reunións cos axentes da gobernanza municipal.	Basear as propostas non exclusivamente na información técnica senón tamén nas necesidades e os desexos formulados pola veciñanza, de tal xeito que se maximice a viabilidade e o efecto positivo das intervencións sobre o espazo público, facendo que estas sexan máis realistas e adaptadas ás demandas específicas da poboación.

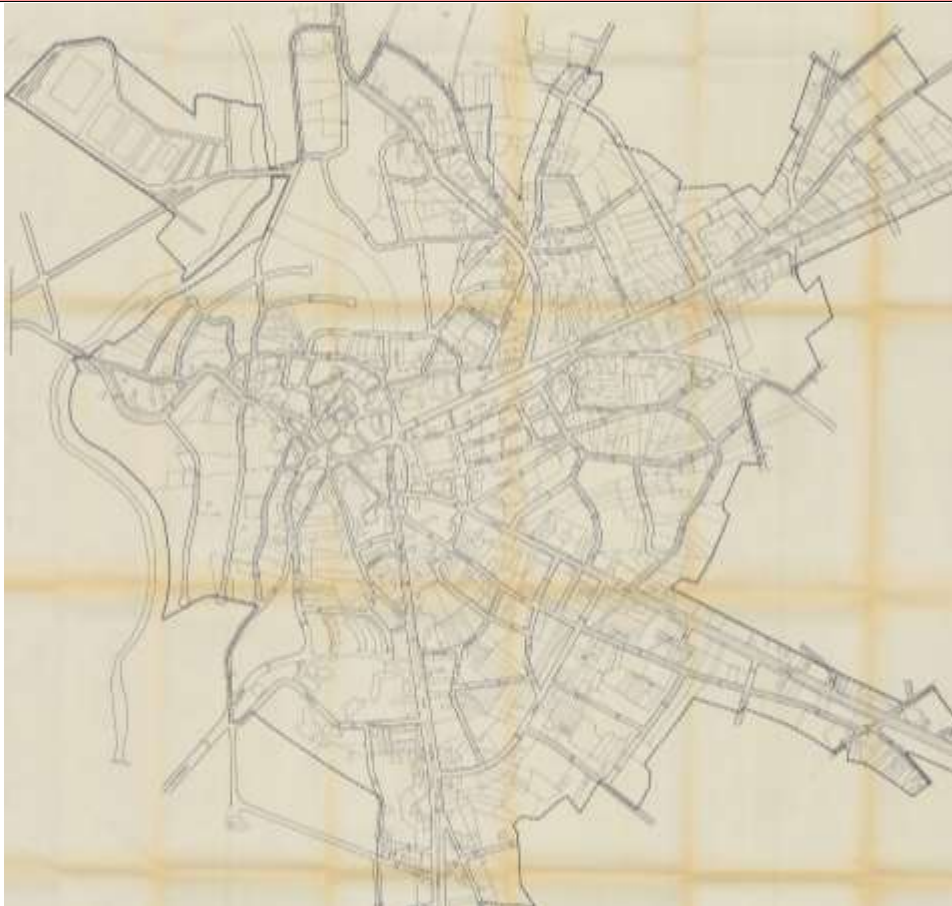
A - ANÁLISE E DIAGNOSE TÉCNICA

A1 - CONDICIONANTES LEXISLATIVOS E ESTRATÉXICOS

A1.1 - PLANEAMENTO E ORDENANZAS MUNICIPAIS

Planeamento actual

Normas Subsidiarias de Planeamento, (1984) e modificación puntual (1991). Plano de viario.



O Planeamento vixente son as Normas Subsidiarias, que establecen unha malla viaria indefinida sen atención específica á mobilidade, e que non se prevé desenvolvemento porque está en revisión actualmente. Algunhas das posibles aperturas viarias poden resultar de interese, e xa se inclúen, xunto con outras, como proposta de medida no seguinte PXOM.

Ordenanzas municipais con especial relevancia na mobilidade

Existe e foi consultada o texto, de recente elaboración, da “Ordenanza xeral municipal sobre tráfico, circulación de vehículos a motor e seguridade viaria.” de Vilalba. Tamén o texto da “Ordenanza municipal reguladora da ocupación do dominio público e espazos privados de uso público por terrazas de hostalería con fins non festivos no concello de Vilalba”. A equipa técnica redactora do EME foi consultada para a elaboración destas ordenanzas.

Outras ordenanzas e taxas do concello que teñen, ou poden ter, incidencia sobre o espazo público e a mobilidade dentro da vila:

- Ordenanza xeral de protección de medio ambiente urbano
- Ordenanza reguladora da venda ambulante
- Taxa por ocupación do subsolo, solo e voo da vía pública
- Taxas por ocupación da vía pública con mercadorías, valos, andamios e outras instalacións análogas
- Taxa por ocupación de terreos de uso público local con mesas, cadeiras e outros elementos análogos con finalidade lucrativa
- Taxa por licenzas de autotaxi e demais vehículos de aluguer
- Taxa por licenza de apertura de establecemento
- Imposto sobre circulación dos vehículos de tracción mecánica
- Taxas por reservas ou aproveitamentos especiais de espazo de uso público, e por inmovilización, retirada, traslado e depósito de vehículos
- Taxa por aproveitamento especial do dominio público local a favor de empresas explotadoras de servizos de suministros de interese xeral
- Subvencións e actuacións urbanísticas na Área de Rehabilitación Integral (ARI), zona ampliada e casco antigo delimitado do Concello de Vilalba
- Expedición das tarxetas de accesibilidade

Outro planeamento/estratexias en redacción

Paralelamente á redacción do EME estase a redactar a Estratexia de Acondicionamento do Camiño de Santiago ao seu paso por Vilalba.

Estanse a realizar, ademais, os traballos de redacción do PXOM de Vilalba.

A1.2 - PROXECTOS RELACIONADOS CO ÁMBITO

Relación de proxectos recentemente completados e previstos nun futuro inmediato, que teñen unha relación directa co ámbito, e avaliacións das consecuencias sobre o mesmo e precaucións a ter en conta de cara a futuras transformacións.

Proxectos recentemente completados

Reurbanización da rúa Calvario
Tarefas de consolidación do espazo peonil
Reurbanización da parte norte da travesía dos Castros
Espazo peonil consolidado en plataforma única e mobiliario público para configurar un espazo de estancia
Reurbanización da rúa Pedreiras (en dúas fases)
Tarefas de consolidación do espazo peonil, en plataforma única, mantendo o sentido de circulación e delimitando o espazo de estacionamento.
Estacionamento público na rúa das Pedreiras con rúa da Pedra
Creación dun estacionamento público non regulado próximo ao casco antigo na intersección das rúas das Pedreiras e da Pedra

Proxectos previstos ou en marcha nun futuro inmediato

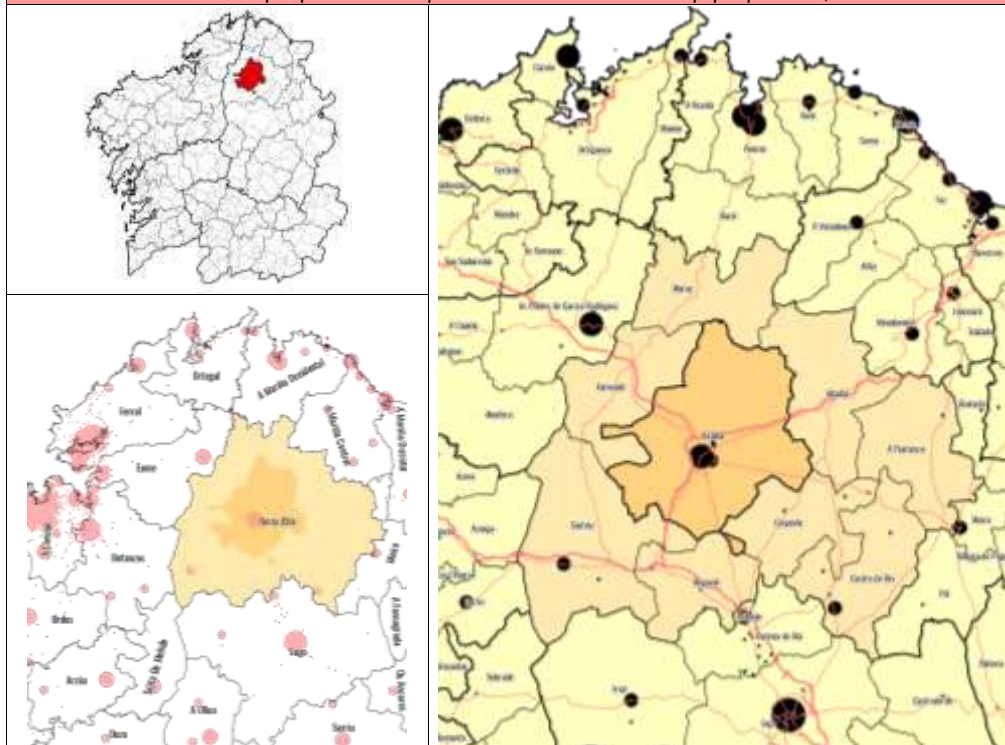
Reurbanización da rúa da Pravia
Recuperación do Camiño de Santiago ao seu paso polo polígono industrial de Vilalba

A2 - CONDICIONANTES XEOGRÁFICOS

A2.1 - DATOS XEOGRÁFICOS PRINCIPAIS

Localización no marco autonómico e comarcal

Localización do concello e relación coas principais concentracións poboacionais da súa contorna. Elaboración propia a partir de INE, e CNIG.



Provincia	Lugo	Comarca	Terra Chá
Poboación da comarca	39.935 habitantes (padrón 2019)		
Límites da comarca	Norte: Comarcas da Mariña Central e Mariña Occidental; Sur: Comarca de Lugo; Leste: Comarca de Meira; Oeste: Provincia da Coruña (comarcas de Betanzos e do Eume)		
Concello	Vilalba (capital comarcal)		
Poboación do concello	14.072 habitantes (padrón 2019)	Superficie	379,36 km ²
Posición do concello	Centro da comarca.		
Límites municipais	Norte: concello de Muras e Abadín; Leste: concellos de Abadín e Cospeito; Sur: concello de Begonte; Oeste: concellos de Guitiriz e Xermade		
Parroquias e núcleos	30 parroquias (473 entidades poboacionais segundo INE)		
Núcleo principal	Vilalba (vila central)	Posición da vila	Centro do concello

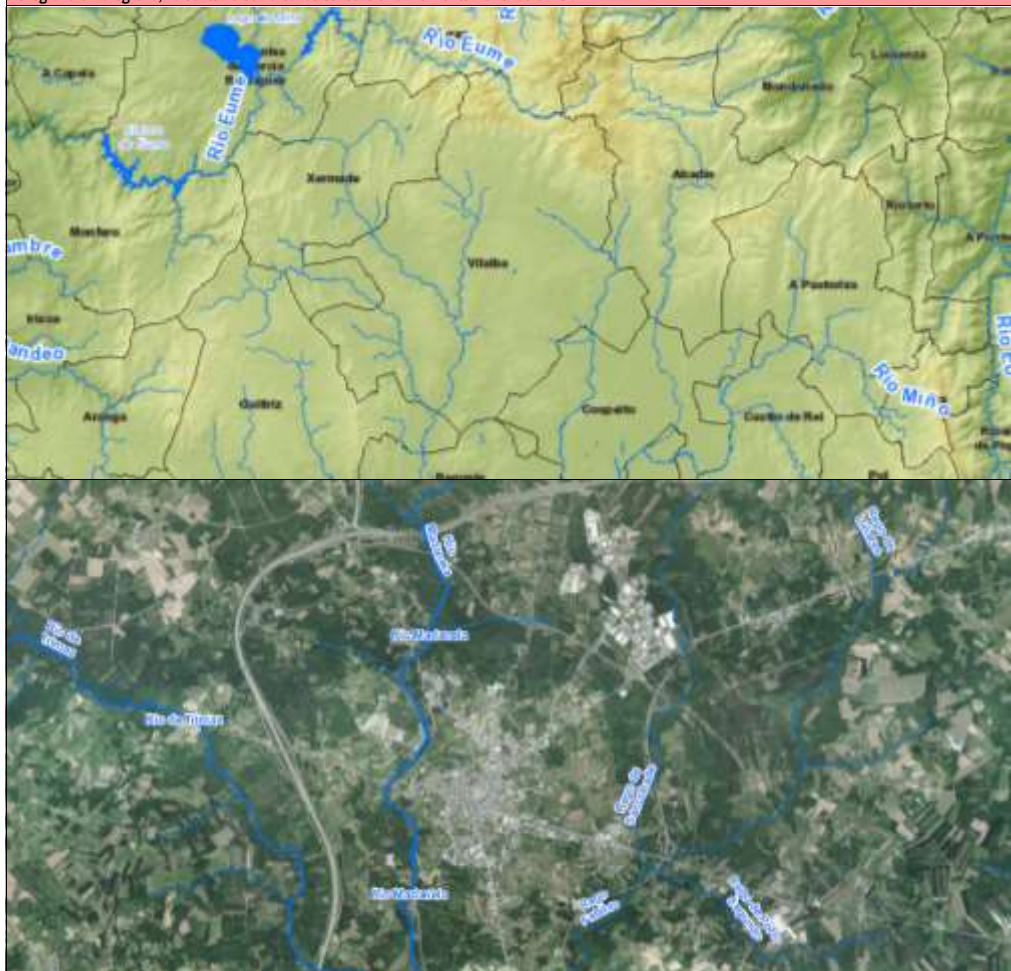
A2.2 - OROGRAFÍA E HIDROGRAFÍA

Orografía e principais ríos no concello.

A altimetría dentro do concello varía entre os 935m do Coto de Monseibán ao norte, no límite co concello de Muras, ate os 420m nas proximidades da vila. A poboación distribúese polas chairas do concello sen que ningún accidente topográfico condicione a comunicación de forma acusada. No núcleo central as alturas atópanse entre os 490m (no Campo da Feira) e os 420m na praia fluvial da Madalena. O conxunto do construído aséntase nunha plataforma substancialmente plana na súa maioría, distribuída en torno aos 470 e 490m de altura.

A pesares de non ser cruzada por ningún río, a vila creceu na marxe leste do río da Madalena, que descende dende a Serra da Carba ata desembocar no río Ladra, nos Pasos. A depresión na orografía da conca do río configura en certa medida un límite para a vila, provocando o seu crecemento cara o sur e leste.

Orografía e hidrografía, na contorna comarcal do concello e na vila. Fonte: Xunta de Galicia



Configuración da vila, en relación á orografía e á hidrografía

Os principais desniveis da vila concéntranse ao norte e oeste da mesma, seguindo o percorrido do cauce fluvial do río.

- Aparecen ao carón do río espazos públicos de gran interese como a Praia Fluvial da Madalena, as piscinas municipais abertas e pechadas, o campo de fútbol do Vilalbés e o Paseo Fluvial entre a Praia e o Muiño do Raíego ao sur.
- Ao norte do núcleo histórico as pendentes son moi acentuadas, feito que limita moito a comunicación a pé coa praia fluvial e a área recreativa/deportiva da Madalena, moi próxima pero cunha diferenza de altura que acada os 60m.
- Ao oeste, o desenvolvemento dos viais que comunican a vila (en particular o centro histórico e a zona escolar) cos núcleos de poboación e concellos ao outro lado do río están moi condicionados pola ubicación das pontes e polo propio desnivel.
- A vila esténdese cara os terreos chairos ao surlleste (Rúa Cidade de Lugo) e ao leste (avda. da Terra Chá, e rúa da Pravia / Campo da Ponte, en torno ás que se concentra a maioría dos desenvolvementos residenciais máis recentes e o polígono industrial.

Zonas de maior desnivel no núcleo urbano e a súa contorna (elaboración propia a partir de MDT-5, CNIG)



*NOTA SOBRE A HIDROGRAFÍA E A ALTIMETRÍA

Existe un cauce fluvial, afluente do río Madalena, que descende dende a vila (nas proximidades do auditorio) cara a praia fluvial, as piscinas e a zona deportiva. Este cauce de auga pode converterse área de proposta nun futuro, de tal xeito que integre a intervención paisaxística e medioambiental coa mellora da mobilidade (conexión con áreas de lecer mediante percorridos peoniles accesibles). Os cauces fluviais e as antigas fontes son puntos identitarios nos que conflúen os valores patrimoniais e culturais cos naturais, converténdose en eidos de traballo prioritario dende a perspectiva do espazo público.



A2.3 - MODELO DE ASENTAMENTO E DISTRIBUCIÓN DA POBOACIÓN

Resumo do peso comarcal e municipal da vila

O concello de Vilalba, cabeceira da comarca da Terra Chá, reúne a máis do 36%da poboación da mesma. A vila de Vilalba é unha concentración urbana de referencia no seu marco comarcal e municipal, ao reunir o 17%da poboación comarcal, e case a metade (o 47%) dos habitantes do concello.

Distribución da poboación, comparativa a escala comarcal, municipal e da vila. Fonte: elaboración propia a partir de INE, CNIG.						
		HABITANTES			SUPERFICIE (KM2)	DENSIDADE (HAB/KM2)
		Nº	%DO TOTAL DA COMARCA	%DO TOTAL DO CONCELLO		
CONCELLO DE VILALBA	VILA	6.663	17%	47%	1,90 (*)	3.507,34
	RESTO DO CONCELLO	7.409	19%	53%	377,62	19,62
COMARCA DA TERRA CHA	CONCELLO DE VILALBA	14.072	36%	100%	379,36	37,09
	RESTO DE CONCELLOS	25.863	65%	x	1442,68	17,93
	TOTAL	39.935	100%	x	1822,04	21,92

(*) - superficie urbana delimitada no planeamento (incluída a área recreativa de A Madalena, o parque empresarial das Sete Pontes) e do núcleo anexo de O Barral

Vilalba é o concello máis poboado da súa contorna, con máis de 14.000 habitantes, case tres veces a poboación de Guitiriz, Cospeito ou Castro de Rei, os seguintes concellos máis poboados da comarca. A pesares da súa gran extensión (é o concello coa segunda maior superficie de Galicia, despois de A Fonsagrada), rexistra o valor de densidade poboacional máis elevado da Terra Chá, con 39 habitantes/km2, un valor moi afastado dos menos de 5 habitantes/km2 do concello de Muras ou dos 14 do concello de Abadín, ambos ao noreste.

Distribución da poboación, e caracterización do papel do concello a escala comarcal (Fonte: INE, censo 2011)									
CONCELLO	nº habitantes	Media idade	%pob. Estranxeira	nº Fogares	Tamaño medio fogar	nº vivendas	%vivendas non principais	Superficie (km²)	Densidade (hab/km²)
ABADÍN	2.765	55,76	0,04	985	2,81	1.655	40,6	195,95	14,11
CASTRO DE REI	5.250	49,68	1,6	1.950	2,69	2.410	19,2	176,90	29,68
BEGONTE	3.315	53,26	0	1.270	2,61	2.175	41,6	126,73	26,16
COSPEITO	5.070	51,91	0,95	1.705	2,97	3.075	44,5	144,73	35,03
XERMADE	2.105	53,42	1,24	870	2,42	1.500	41,9	166,04	12,68
GUITIRIZ	5.670	50,66	0,79	2.040	2,78	3.565	42,7	293,85	19,3
MURAS	755	56,64	0,29	295	2,55	530	44	163,74	4,61
A PASTORIZA	3.385	51,03	1,7	1.085	3,12	1.610	32,7	174,93	19,35
VILALBA	14.890	48,42	2,76	5.625	2,65	8.565	34,4	379,17	39,27
TOTAIS	43.205			15.825		25.085		1.822,04	23,71
PROMEDIOS		52,31			2,73		37,95	202,45	

A poboación desta cabeceira comarcal caracterízase por seren a menos avellentada (a media de idade é case 8 anos inferior a do veciño concello de Muras), cunha porcentaxe de poboación estranxeira destacada, o cal indica certo índice de diversidade e complexidade social. O tamaño de fogar sitúase na media comarcal, con 2,65 persoas por fogar (moi próximo á media provincial: 2,54). A porcentaxe de vivendas non principais sitúase por debaixo da media da provincial (no 39%), e lonxe dos valores de Muras ou Cospeito, co 44%dos seus parques residenciais como segunda residencia ou vivenda baleira... isto indica que en Vilalba existe certa tensión residencial e permanencia no asentamento, aínda que algo menor que no veciño concello de Castro de Rei (máis próximo á cidade de Lugo).

Poboación vencellada ao concello e tipo de relación. Comparación con concellos da mesma orde. (INE, censo 2011)							
CONCELLO	POBOACIÓN VENCELLADA				REPARTO DA POB. VENCELLADA NON RESIDENTE		
	RESIDENTE	NON RESIDENTE	TOTAL	Taxa vinculación (total / residente)	TRABALLA ALÍ	ESTUDA ALÍ	DURME ALÍ (+14 noites/ano)
Monforte de Lemos	19.216	7.704	26.921	140,10	1139 (15%)	496 (6%)	6069 (79%)
Sarria	13.271	4.327	17.598	132,60	1469 (34%)	316 (7%)	2542 (59%)
Vilalba	14.889	3.963	18.852	126,62	1201 (30%)	239 (6%)	2523 (64%)

A poboación vencellada ao concello de Vilalba ascende ás case 19.000 persoas, o cal significa que preto de 4.000 persoas non residentes viaxan con certa frecuencia ao mesmo. Comparado estes valores cos de concellos da provincia de Lugo da mesma orde, como son Sarria e Monforte de Lemos, comprobamos que a taxa de vinculación é lixeiramente menor, e queda caracterizada de xeito similar, cunhas relacións laborais menores que as de Sarria, pero maiores que as de Monforte, concello no que predominan as visitas vacacionais ou de fin de semana.

O tipo de relación desta poboación non residente caracterízase por seren, na súa maioría, visitantes que dormen habitualmente no concello – visitas vacacionais ou de fin de semana -. Este dato débese asociar á proporción de segunda residencia, (o 13% das vivendas). En segundo termo as relacións laborais ocupan case a terceira parte dos vínculos de persoas non residentes, factor que condiciona os desprazamentos diarios por motivos laborais. O ensino ten un peso moito menor, pero aínda así existen 239 persoas que estudan en Vilalba que veñen dende outros concellos.

A proximidade doutros centros urbanos como Lugo e As Pontes fai que as relacións funcionais territoriais das áreas menos densamente poboadas en torno á vila de Vilalba pivoten entre estes centros e o propio núcleo urbano, para os seus desprazamentos diarios por motivos laborais ou por uso dos servizos e equipamentos.

Modelo de asentamento no concello

O Concello de Vilalba abrangue unha superficie de 379,36 km2 distribuídos nun total de 30 parroquias e 473 entidades singulares de poboación (segundo a clasificación do INE).

Distribución da poboación no concello - indicadores fundamentais - (Fonte: INE, censo 2011 e padrón continuo de poboación, 2018)					
CONCELLO	Superficie	79,36	km²	PARROQUIAS MÁIS DENSAMENTE POBOADAS	
	%Superficie comarcal	20,82	%	PARROQUIA	DENSIDADE (hab/Km2)
	Poboación	14.072	habitantes		
	%Poboación comarcal	35,24	%	VILALBA (SANTA MARÍA) - (capital)	163,91
	Densidade poboacional	37,09	hab/km2	SANCOVADE (SANTIAGO)	109,36
	nº parroquias	30	parroquias	RIOAVESO (SAN XURXO)	43,54
	nº entidades singulares de poboación (ine)	473	entidades	MOURENCE (SAN XIAO)	39,99
	nº entidades con menos de 25 habitantes	382	entidades	ENTIDADES SINGULARES DE POBOACIÓN CON MÁIS HABITANTES	
	%entidades con menos de 25 habitantes	81	%		
	Total poboación en núcleos (ine)	9.055	habitantes	VILALBA + GUNTÍN (en continuidade espacial)	
Total poboación en diseminado (ine)	5.017	habitantes	6.478		
VILA	%Poboación en diseminado	36	%	GUADALUPE	
	Poboación (*1)	5.867	habitantes*1	CAMPELAS (AS)	
	Poboación (*2)	6.663	habitantes*2	MARTIÑÁN	
	%Poboación Municipal (*2)	47	%	VILAMARTÍN	
	(*1) INE, Padrón continuo, xaneiro de 2018, sen núcleos próximos; (*2) Delimitación propia, incluíndo os núcleos de Guntín, O Barral, Guadalupe, A Madalena e Penas Corveiras,				

A vila concentra - segundo datos do INE actualizados a xaneiro de 2018- un total de 5.867 habitantes. Tendo en conta os núcleos próximos e case en continuidade como Guntín, O Barral, Guadalupe, A Madalena e Penas Corveiras o total ascende a 6.663 habitantes, que representa un 47%da poboación municipal. Isto marca un nivel de centralidade moi elevado a nivel municipal.

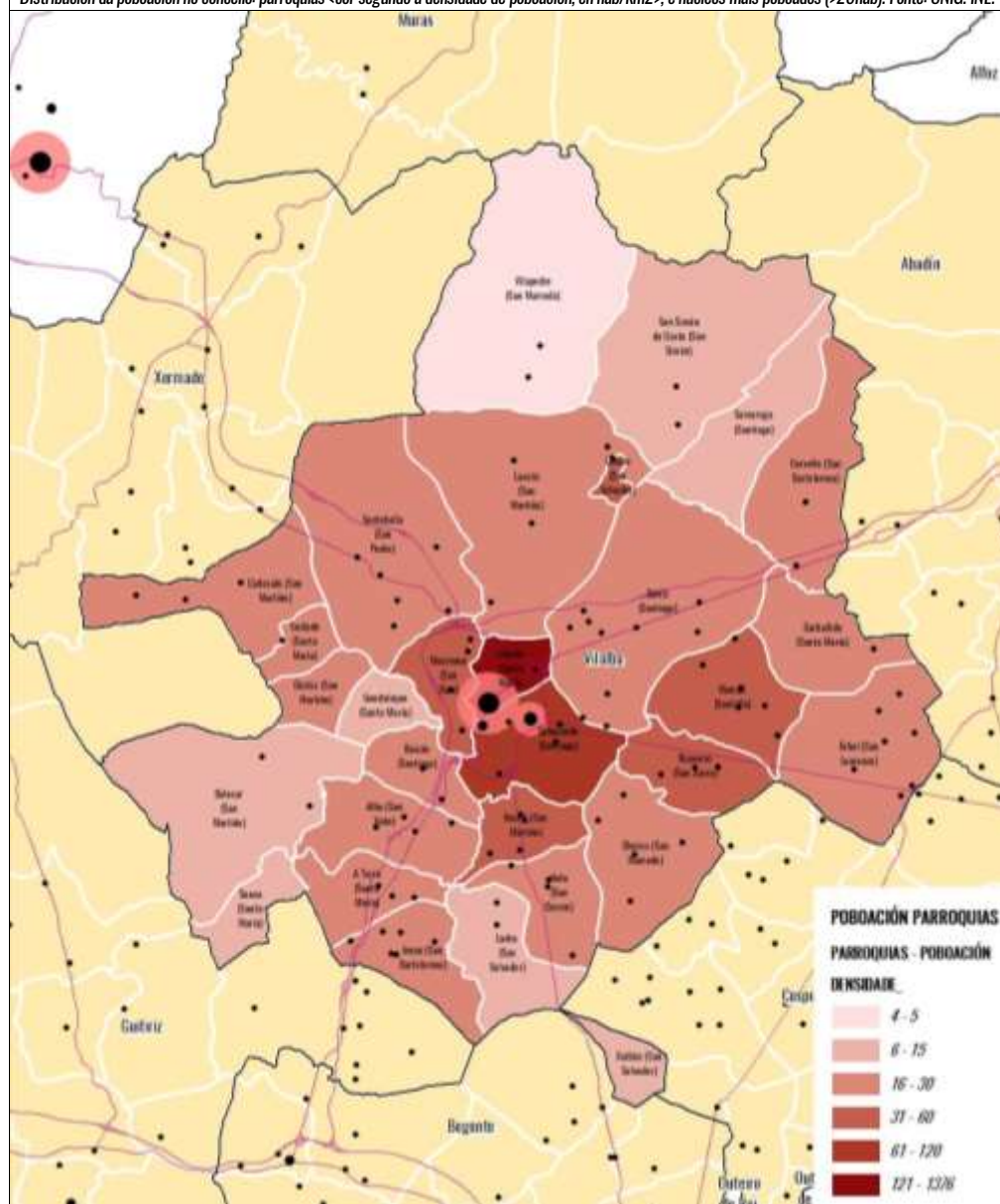
A segunda parroquia máis habitada é Sancovade, con 1.280 habitantes, anexa á parroquia central de Vilalba e funcionando como unha continuación da vila ao sureste. Atendendo á distribución por entidades de poboación, destaca Guntín, con 655 habitantes, que funciona como unha prolongación da vila, e Guadalupe con 254. O resto das entidades poboacionais non supera a centena de persoas, a excepción de As Campelas, con 137 persoas, Martián con 107, Vilamartín con 105.

O promedio de habitantes no resto dos núcleos (os cales concentran o 42,87%do total municipal) é de 15 habitantes ou menos. Das 473 entidades singulares de poboación, o 382 (o 81%) non superan os 25 residentes; 234 das mesmas teñen 10 habitantes ou menos. O 36%da poboación reside no que o INE define como "diseminado".

O elevado número de parroquias e reducido tamaño dos núcleos fálanos dun hábitat moi disperso, tapizando un territorio que varía entre as chairas do Sur e os vales máis protexidos do Norte, cunha elevada capacidade produtiva do solo e comunicacións relativamente sinxelas, o cal permitiu ate tempos recentes que o peso relativo da vila central se mantivese afastado de valores como os que presentan outras cabeceiras da contorna, como As Pontes de García Rodríguez, con en torno ao 90%da poboación municipal e o 37%do total da comarca do Eume.

MAPA DE DISTRIBUCIÓN DA POBOACIÓN NO CONCELLO

Distribución da poboación no concello: parroquias <cor segundo a densidade de poboación, en hab/km2>, e núcleos máis poboados (>25hab). Fonte: CNIG. INE.



Caracterización da vila e artellamento en torno á rede viaria

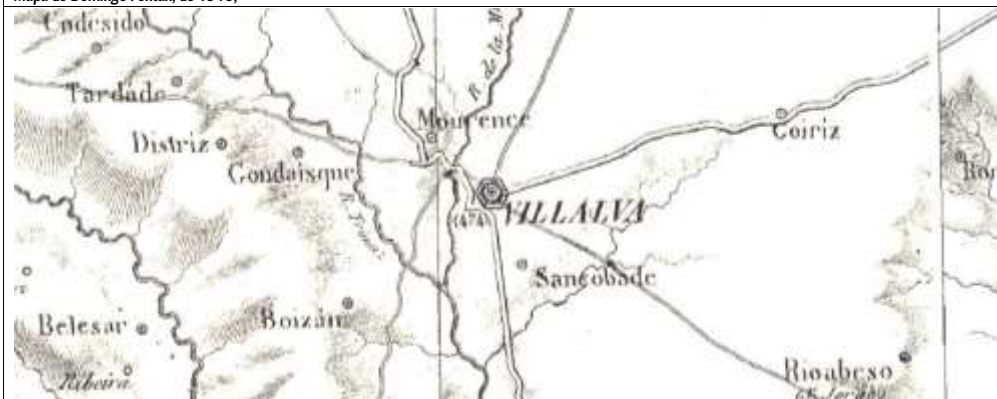
A morfoloxía do núcleo central vese definida polas estradas que a cruzan. A vila foi crescendo cara o sur nas marxes da antiga estrada provincial que a conectaban con Lugo e cara o Nordeste na continuación desta en dirección a Mondoñedo, converténdose no principal eixo vertebrador do núcleo. Este eixo principal deixaba na súa marxe noroeste o centro histórico da vila, onde se sitúa a Torre dos Andrade e a Igrexa Parroquial de Santa María. Tamén toman certa relevancia os crecementsos que se produciron en torno a estrada que comunica con Ferrol e con Meira.

A vila, tal e como se reflexa no Voo Americano do 1956-1957, arranca cun asentamento lineal, vencellado a estrada que unía Lugo e Ribadeo, actual rúa de Galicia e Rúa da Pravia. Esta estrada estaba situada a carón da antiga vila amurallada presidida pola torre de defensa, coñecida como Torre dos Andrade, derruídas durante a revolta dos Irmandiños no s.XV e reconstruída a torre para albergar o actual parador da vila.

Xa a mediados do s. XX a vila presenta unha imaxe similar á actual, onde se percebe un crecemento lineal vencellado a estrada, deixando na súa marxe noroeste a antiga vila. Percíbese xa na imaxe un eixo secundario de crecemento a carón da estrada que unía cas Pontes e Ferrol, actual rúa Plácido Peña. Dende aquela a vila comeza a densificarse máis e o crecer cara Meira, converténdose nun eixo vertebrador das edificacións, unindo a parroquia de Vilalba coa súa lindeira, Sancovade. Así coma a superficie en forma de funil que crean este eixo e a estrada cara Mondoñedo, se vai densificando, albergando nel varios equipamentos como o Concello de Vilalba, o centro de Saúde, as garderías municipais e o campo de fútbol (estadio Roca).

Evolución histórica do tecido urbano en torno aos eixos de comunicación

Mapa de Domingo Fontán, de 1845,



Ortofoto 1956



Ortofoto 2017

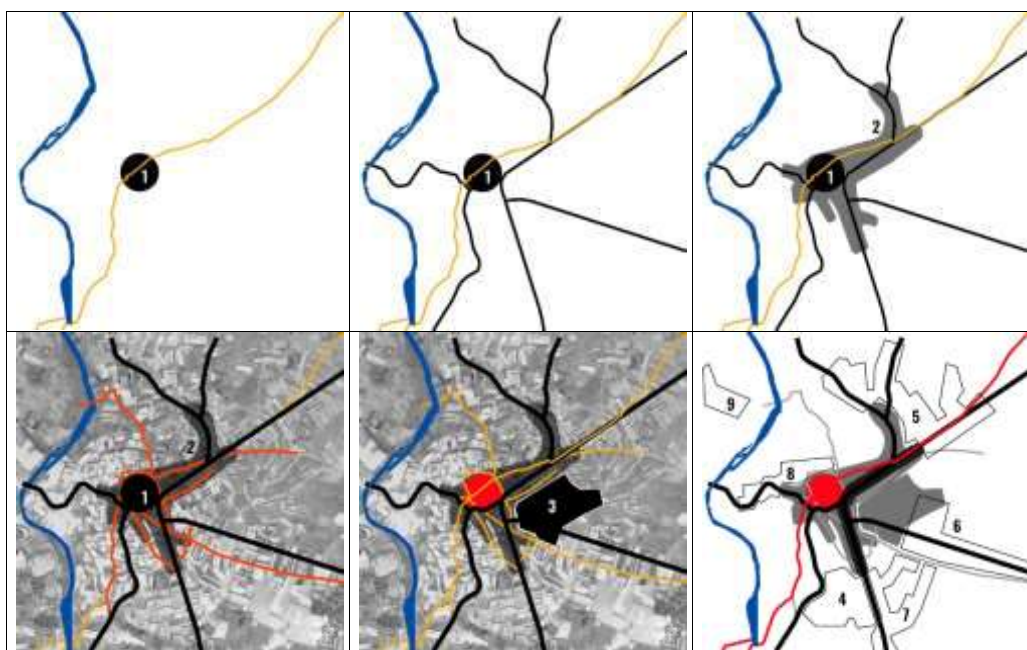


Na conformación da vila tivo un papel moi relevante o paso do camiño de Santiago, en torno ao cal desenvólvese o casco histórico. Xa no mapa de Domingo Fontán de 1845 podemos ver destacados os eixos principais que aínda a día de hoxe caracterizan a rede viaria da vila: cara o NE, o camiño a Mondoñedo, cara o NO en dirección a As Pontes, e ao sur cara Lugo. Tamén destacan como eixos secundarios como SE, que levaba a Cospeito, e cara o N-NE.

Na ortofotografía do ano 56 podemos ver como as pendentes do río marcaron a única fronteira natural para o crecemento a partir do casco histórico, que se produce nun primeiro lugar en torno aos eixos estruturantes existentes para, nunha segunda fase, cruzar a rúa da Pravia e medrar cara o Surlleste, configurando a segunda vila histórica de medidos do século pasado, articulada en torno á praza principal.

Durante a segunda metade do século pasado, o proceso urbanizador concéntrase ao longo dos viais principais, e prodúcese a densificación do tecido residencial (principalmente en torno á rúa da Pravia, a avenida da Terra Chá e a rúa de Galicia, e incluso Plácido Peña cara o norte) así como a súa expansión na contorna da praza central (3). Os crecementsos prodúcense apoiando a súa traza ao longo destes mesmos eixos, ben sexa con carácter principalmente residencial cara o surlleste, ao longo da avenida da Terra Chá (6) ou da rúa Campo da Ponte -continuación de Pravia- cara o nor-leste (5), e incluso cara o noroeste, preto da cidade vella (8) a pesares das dificultades da cota que impón a proximidade do río. O proceso que crecemento continuou tamén través de polígonos especializados como o que concentra os equipamentos escolares ao sur, apoiado na rúa de Galicia (4), así como o polígono especializado en actividades deportivas e recreativas ao noroeste (9), venciñado ao río, e o polígono industrial, que estende a súa relación coa vil atravésd e Campo da Ponte pero á súa vez está moi venciñado ás infraestruturas territoriais (Autovía, circunvalación).

Nos anos recentes vivíuse unha redución da presión expansiva e urbanizadora acentuada polo estancamento poboacional e a crise económica, polo que a estrutura urbana permanece case inalterada como podemos observar na comparativa entre as dúas ortofotografías (SIGPAC 97-03 e PNOA 2020) tomadas con 20 anos de diferenza.



Evolución histórica o proceso urbanizador. Fonte: elaboración propia a partir de cartografía CNIG

Nos anos recentes vivíuse unha redución da presión expansiva e urbanizadora acentuada polo estancamento poboacional e a crise económica, polo que a estrutura urbana permanece case inalterada como podemos observar na comparativa entre as dúas ortofotografías (SIGPAC 97-03 e PNOA 2017) tomadas cuns 20 anos de diferenza.



Fonte: comprador de ortofotos PNOA, Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG)

Esta evolución do proceso urbanizador deixa a tarza do tecido histórico, non soamente a través da presenza do rueiro da cidade vella, senón tamén a través de moitas vías históricas (como a rúa dos Pepes, a do Calvario ou a rúa Nova) que manteñen a súa sección ás veces estreita e o seu trazado a pesares de sufrir unha progresiva densificación do tecido do redor. Incluso prazas públicas como a praza de San Xoán ou a de Santa María, nas que o carácter representativo, o uso peonil, e a morfoloxía histórica compiten co progresivo aproveitamento para o fluxo circulatorio e o aparcamento nos últimos anos. A esta dinámica tampouco é allea a arteria principal da rúa da Pravia, que como eixo rodado de primeira orde supón un corte entre o casco histórico medieval e o segundo casco histórico, en torno á praza central da vila. e que segue a ser un punto de paso principal para boa parte dos vehículos – incluso nos fluxos pasantes- a pesares da presenza da dobre circunvalación, que permiten bordear o núcleo sen pisalo.

A2.4 - REDE VIARIA E MOBILIDADE XERAL

Relación coa contorna e nivel de comunicación

A rede viaria principal comunica a centralidade urbana coas concentracións poboacionais do resto de concellos da comarca, a meirande parte das mesmas a menos de 30 minutos en coche do centro de Vilalba. Tamén con Lugo, a capital provincial e núcleo urbano de referencia (ao sureste, a escasa media hora en coche); Tamén comunica directamente con As Pontes de García Rodríguez (a menos de media hora en coche) e a área urbana de Ferrol/Narón, referencia ao noroeste, así como coas vilas da mariña lucense (Viveiro, Ribadeo, Foz...), a menos dunha hora ao norte.

Relación coa contorna e nivel de comunicación

Relación, nos principais modos de transporte, coas concentracións poboacionais do entorno, dende a vila central. (Elaboración propia a partir de datos CNIG)

Concellos próximos	Distancia por estrada á vila	Tempo aproximado	
		Coche	Bici
LUGO (capital provincial)	34,2 km	30 min	2 h 13 min
As Pontes	27,2 km	23 min	1 h 40 min
A Pastoriza	30,6 km	29 min	1 h 57 min
Muras	26,8 km	23 min	1 h 27 min
Xermade	14,9 km	16 min	50 min
Abadín	22,1 km	18 min	1 h 11 min
Mondoñedo	28,5 km	33 min	2 h 18 min
Cospeito	16,0 km	21 min	51 min
Begonte	24,8 km	20 min	1 h 8 min
Guitiriz	37,9 km	24 min	1 h 43 min



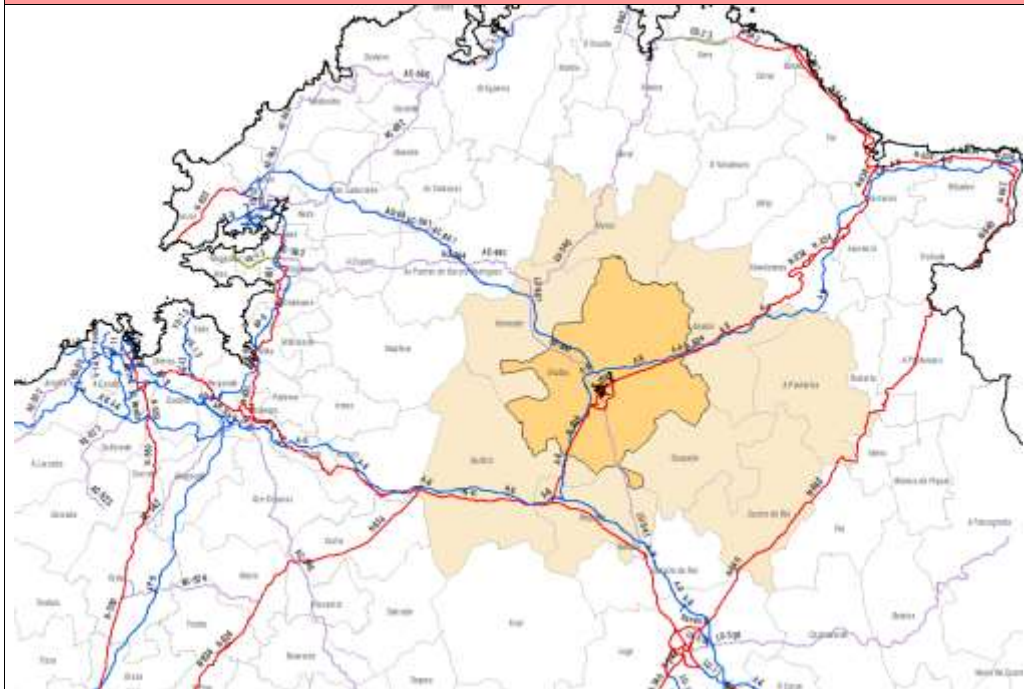
MOBILIDADE INTERMUNICIPAL								
Relación cos concellos próximos. Elaboración propia a partir de datos INE (*) - non se destaca	Promedio semana 18 - 21 Novembro				14 Xuño 2020 (NN-COVID)			
	14072		total habitantes		14072		total habitantes	
	84%		Mantéñense no concello		92%		Mantéñense no concello	
	Sae do concello		Chega ao concello		Sae do concello		Chega ao concello	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
TOTAL	2318	16%	1581	11 %	1132	8%	1146	8%
Cospeito	380	16%	161	10%	164	14%	126	11%
Outeiro de Rei e outros	322	14%	*	*	*	*	*	*
Xermade e outros	239	10%	130	8%	128	11%	*	*
A Pastoriza e Abadín	168	7%	145	9%	177	16%	130	11%
As Pontes, As Somozas	124	5%	*	*	*	*	*	*
Lugo (distritos 4 e 9)	117	5%	*	*	*	*	*	*
Resto (*sen datos)								

En circunstancias normais (pre-COVID), un 16%da poboación do concello - unhas 2300 persoas- saen diariamente do mesmo, fronte ás 1581 que entran diariamente. As proporcións redúcense notablemente durante a “Nova Normalidade” (xuño 2020 como referencia), pola pandemia do COVID-19, cun descenso do 42%no total dos desprazamentos intermunicipais diarios e cun número de persoas entrando equiparable ao número de persoas saíndo do concello. As relacións de mobilidade máis representativas son as que se establecen co concello de Cospeito (preto do 25%dos desprazamentos diarios) e cos concellos de Abadín / A Pastoriza, así como co concello de Xermade. Vilalba actúa como cabeceira comarcal para parte da poboación deste grupo de concellos, sendo unha das principais referencias en canto centros de traballo, de servizos e equipamentos públicos. Outros destinos/orixes que teñen un papel relevante na mobilidade diaria son As Pontes e Outeiro de Rei. A pesares de non teren unha grande presenza nas estatísticas polo seu reparto en distritos, a cidade de Lugo é outro dos principais destinos que tensan a mobilidade cotiá. Estas relacións con outros atractores territoriais réstalle papel de centralidade comarcal a Vilalba na mobilidade diaria.

Sistema viario xeral

A situación da vila dentro do contexto xeral da mobilidade debe ser analizada atendendo ás dinámicas globais, para poder anticipar no posible os fluxos que rexen o sistema de transporte no que Vilalba está inserido. Non é obxecto do EME emitir un xuízo sobre o estado da rede de estradas, pero si entender a súa situación e o seu funcionamento, e o xeito en que afecta ás veciñas e veciños.

REDE DE ESTRADAS – RELACIÓN DA VILA COS CONCELLOS DA CONTORNA

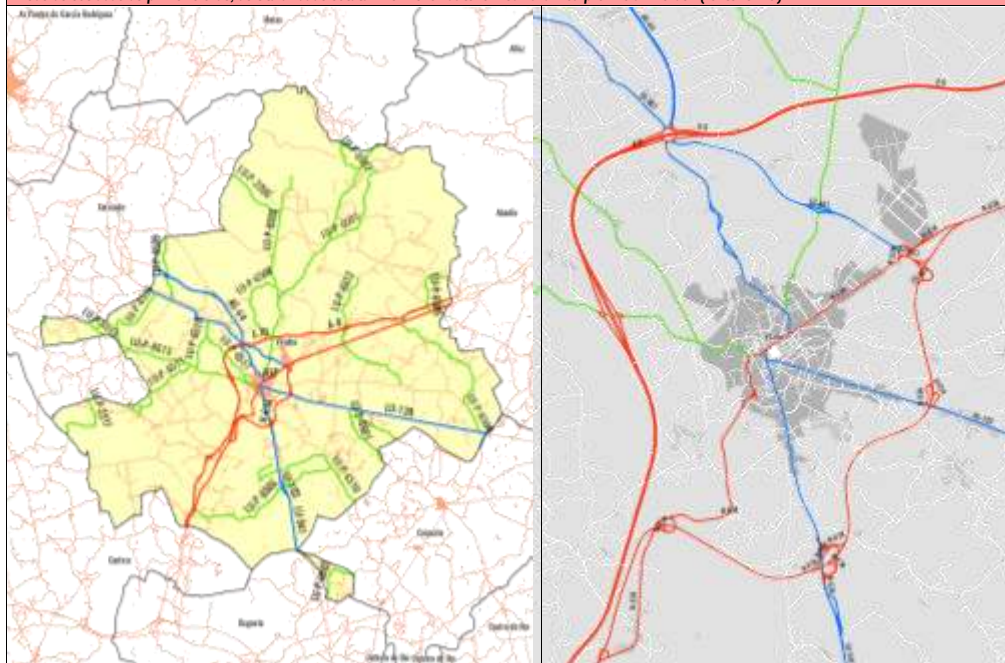


No caso de Vilalba, o viario urbano procede, en gran medida, da colonización e complexización do sistema de estradas pasante. Estas vías seguen a ter a día de hoxe a condición de estradas, de distinta titularidade, ao seu paso pola vila. Ademais, cómpre ter en conta que a nivel supra-municipal (atendendo a datos censuais e ás enquisas) faise evidente que parte da poboación de Vilalba pivota en torno á capital provincial de Lugo, e á cabeceira comarcal próxima de As Pontes, e cos concellos da mariña lucense, tanto a nivel de desprazamentos por transporte de mercadorías coma de pasaxeiros. A rede viaria de Vilalba busca a vinculación con estes centros de actividade próximos.

Vilalba conta cunha extensa rede viaria no seu territorio municipal, conformada por 1.986,54 km de estradas (entendidas como eixos principais de mobilidade rodada) vías urbanas, camiños e sendas. A titularidade das mesmas repártese entre a Administración Xeral do Estado, con 173,51 km (repartidos entre a autovía A-8 e a estrada nacional N-634), a Deputación Provincial de Lugo, con 130,28 km e a Xunta de Galicia con 70,49 km, deixando case 1.612,27 km de rúas, pistas e sendas da rede ao abeiro da administración municipal.

TITULARIDADE DOS VIAIS (CNIG)	TODAS	Estado	Deputación Provincial	Comunidade Autónoma	Concello de Vilalba / outros
Total (km)	1.986,54	173,51	130,28	70,49	1.612,27
%	100,0%	8,7%	6,6%	3,5%	81,2%

Rede de estradas de primeiro orde, de titularidade estatal <vermello> autonómica <azul> ou provincial <verde> (fonte: CNIG)



A vila atópase dobremente circunvalada, en todo o seu perímetro, por estradas de primeira orde:

- A autovía A-8, polo norte e o oeste: vial de gran importancia no artellamento territorial, que comunica a A-6 / N-VI (o eixo A Coruña – Lugo – Madrid) cos concellos do norte cara a mariña lucense, e que se prolonga ata Asturias, enlazando as comunidades autónomas do norte peninsular.
- A autovía A-8 conta con dous enlaces a vías autonómicas:
 - AG-64, eixo que comunica Vilalba cos concellos de Xermade e As Pontes de García Rodríguez, estendéndose cara a Ferrol; e a LU-861, a cal bordea a vila polo norte enlazando co polígono industrial e a estrada nacional N-634.
 - A A-8 conta tamén cun enlace á vía provincial LU-P-6513, que artella varios asentamentos do concello ubicados ao leste do río.
- Polo sur e o leste circula tamén, circunvalando o núcleo urbano, a estrada nacional N-634. Enlaza o antedito eixo A-6 / N-VI ao suroeste de Vilalba, cos núcleos de poboación e os concellos ao noreste (Abadín, Mondoñedo...), estendéndose ata Foz / Ribadeo e tamén polo norte da península. O seu trazado tradicional atravesaba a vila polo seu ámbito de máxima centralidade: a actual Rúa da Pravia.
- Outras dúas estradas autonómicas atravesan a vila dando forma ás rúas de principal xerarquía dentro do núcleo, ambas con enlace á nacional N-634:
 - En dirección sureste, a LU-541 / C-641, vial que conecta de xeito directo con Lugo (enlazando Rábade e Outeiro de Rei), e que dentro da vila da lugar ao eixo que forman as rúas Cidade de Lugo / Rúa de Galicia.
 - En dirección leste a LU-120, de conexión con Meira, e que na vila conforma a Avenida da Terra Cha, en torno á cal se concentra gran parte da edificación residencial e que entronca coa anterior (a Rúa de Galicia) no centro urbano.

En síntese, podemos falar de Vilalba como un concello ben conectado por estrada con Lugo e, por ende co eixo entre A Coruña e Madrid, así como coa área funcional de Ferrol, e co a mariña lucense, o que explica o forte peso do transporte. A dobre circunvalación ofrece alternativas para que o tráfico pasante non atravesese a vila, o cal debera axudar a reducir as molestias derivadas do paso de vehículos pesados, tanto a nivel de presenza física como por ruído ou desperfectos no pavimento. Ao eliminar parte do tráfico pasante, a dobre circunvalación reduce tamén os atascos nos eidos residenciais e de maior representatividade e centralidade do casco urbano.

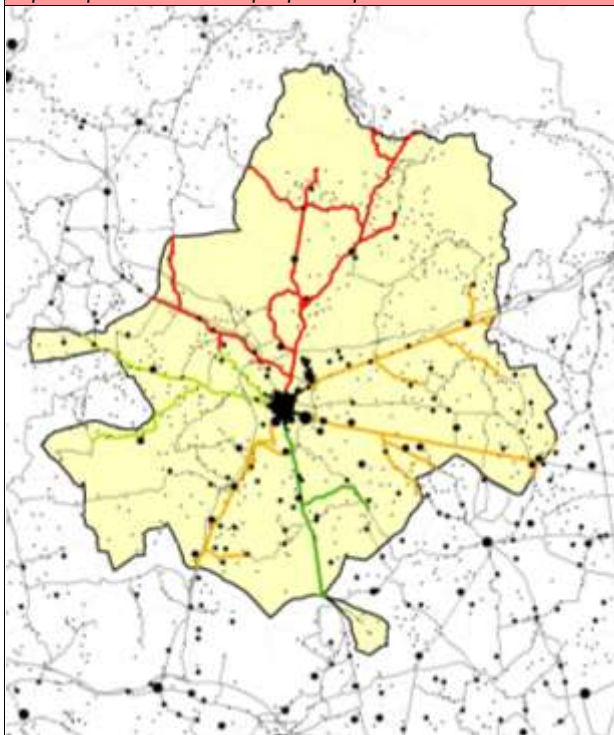
Modelización da mobilidade intramunicipal

A conectividade interparroquial, e das parroquias coa vila, queda resolta polas estradas autonómicas e provinciais. Sen embargo, debido ao seu carácter e aos fluxos de vehículos, moitas son as actividades e os puntos de intercambio e relación social que se sitúan de costas a estas vías, o que converte ao viario municipal nunha peza importante para o desenvolvemento da vida cotiá en moitas parroquias do concello.

Baixo este nivel, un grande número de pequenas estradas, pistas, camiños, sendas e corredoiras tentan dotar de mobilidade a tódolos espazos do territorio, resultado un espazo repleto de posibles percorridos, tal e como o demostra o elevado número de rutas de sendeirismo existentes, pero con escasa xerarquía e capacidade, mesmo para os percorridos a pé ou en bicicleta.

Máis aló da mobilidade interior do centro urbano, as estradas Autonómicas e Provinciais son clave para a relación de boa parte das parroquias, aí como dos concellos da comarca, tanto nos desprazamentos cotiás como nos seus movementos cara a vila ou outros lugares de servizo.

Reparto da poboación do concello nos principais viais que dan acceso á vila.



Á marxe das dinámicas intermunicipais - das preto de 4.000 persoas vencelladas non residentes - estímase como se reparten os preto de 7.500 habitantes das parroquias entre cada unha das estradas que dan acceso á vila. A concentración de equipamentos e servizos no centro urbano garante unha certa periodicidade deste tipo de desprazamentos.

Pódese observar como o acceso que da servizo a un maior número de habitantes das parroquias é o acceso dende o norte - no que conflúen a AG-64 e a LU-861, coa LU-P-6502 - e que entronca co tecido urbano no cruce das rúas Plácido Peña coa Rúa da Pravia (nodo xa sinalado con anterioridade polo paso do Camiño de Santiago.).

Por contra, o acceso dende o sur a través da LU-541 / C-641, que enlaza coa malla urbana a partir das rúas Cidade de Lugo e Rúa de Galicia, comunica cunha menor porcentaxe da poboación municipal (estímase que da servizo a uns 900 dos residentes de fóra da vila, en torno á metade de persoas que o acceso norte). Os accesos dende o oeste (que dan a camiño do Rollo e rúa Conde Pallares) e dende o leste (a Avda. da Terra Chá e rúa Campo da Ponte) serven a un número equiparable de poboación municipal.

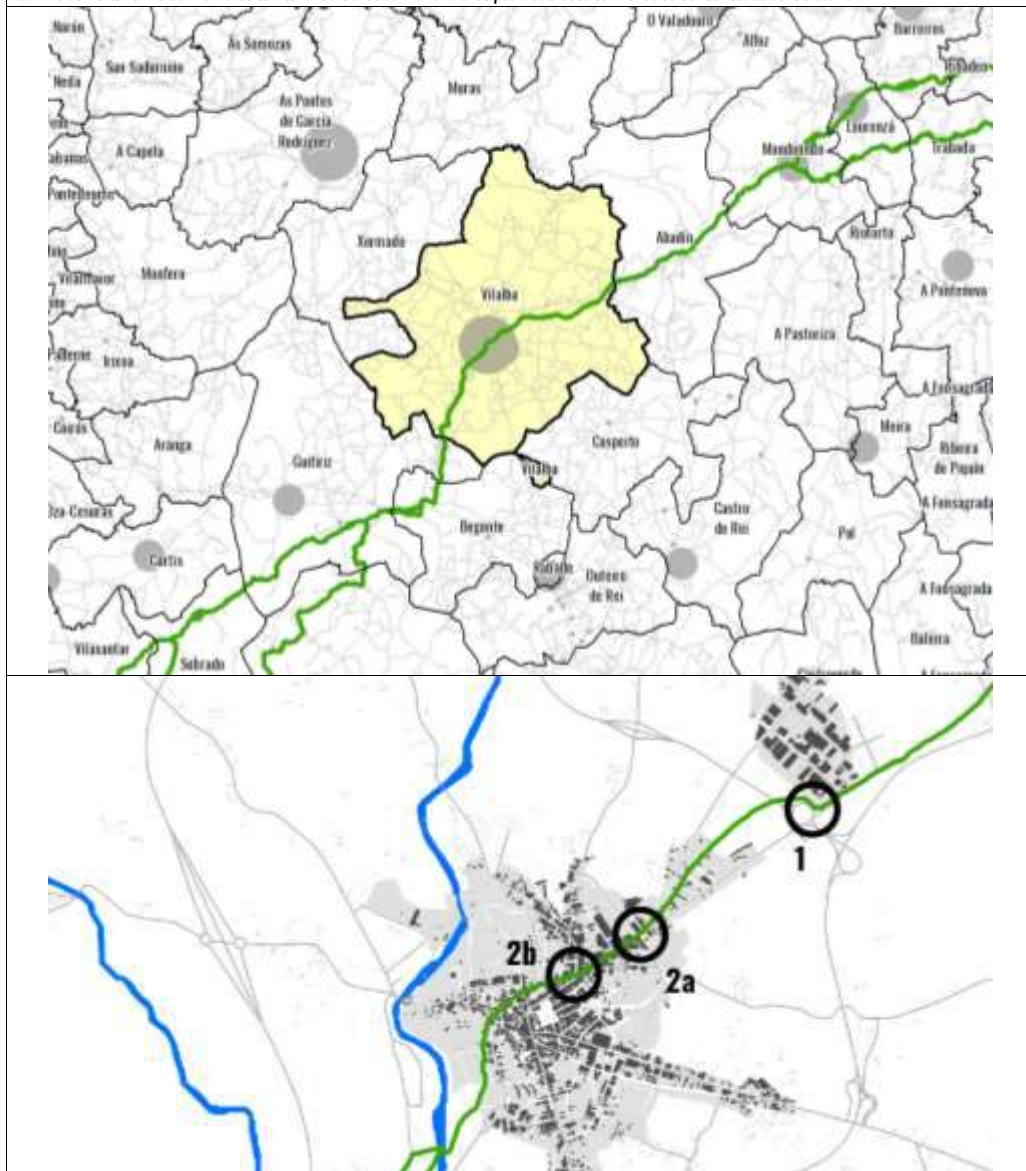
< Modelización por proximidade dos núcleos aos viais: de verde a vermello, viais que dan acceso á vila en función da cantidade de poboación das parroquias á que da servizo; en círculos negros: entidades poboacionais próximas, tamaño en función do número de habitantes. > . Estimación a partir de datos CNIG e INE.

Camiño de Santiago

O Camiño de Santiago ten, como se ven indicando, unha grande incidencia na configuración da vila - especialmente do tecido histórico - e no artellamento da mobilidade peonil de visitantes e residentes.

Percorrido do Camiño de Santiago –

Camiño do Norte <en verde> no marco territorial e a través da vila. Sínálanse posibles cruces conflictivos co tráfico rodado dentro da vila.



A vila de Vilalba é parada do Camiño de Santiago – Camiño do Norte -, provinte de Ribadeo. Enlaza as etapas Abadín – Vilalba e Vilalba – Baamonde. O trazado do Camiño atravesa o concello e a vila, artellando numerosos elementos patrimoniais e paisaxísticos da contorna e do casco histórico, e atraendo un fluxo constante de peregrinos que camiñan polas rúas e sendas do concello.

O concello de Vilalba está a desenvolver a Estratexia de Acondicionamento do Camiño de Santiago ao seu paso por Vilalba, documento en redacción que afondará nas relacións do percorrido co seu marco edificatorio e paisaxístico.

Dende a perspectiva da mobilidade e o espazo público a nivel urbano, son tres os puntos deste itinerario que merecen a maior atención:

1. O camiño percorre as proximidades do polígono das sete pontes, atravesando- nun primeiro contacto co entorno urbano - o nodo infraestrutural da LU-861, (estrada que articula o polígono a nivel rodado e que serve de enlace entre a nacional N-634 e a autovía A-8).
2. Xa dentro da vila, o Camiño establece un itinerario a través Rúa da Pravia, eixo de máxima centralidade e que concentra boa parte da edificación residencial de maior densidade, así como servizos e equipamentos, no que conflúen o fluxo peonil de visitantes e de residentes cos fluxos rodados de toda índole, propiciando os conflitos entre modos de desprazamento. Dous son os puntos que merecen maior interese polo cruce dos percorridos:
 - a. O cruce co eixo Rúa Castela / Rúa Muras, con varios puntos de contacto entre itinerarios peonís e rodados, e nas inmediacións da entrada a un dos supermercados máis usados da vila – coa consecuente interacción entre coches, camiós e persoas.
 - b. O cruce coa rúa Plácido Peña, na que o camiño toma unha deriva cara rúas de carácter residencial e histórico tras atravesar un nodo moi importante para o tráfico rodado, nunha das áreas de maior densidade residencial e de actividade a pé de rúa.
3. No seu percorrido polo casco histórico e polo leste da vila, o camiño enlaza diversos puntos de interese paisaxístico e patrimonial, e circula polas proximidades de equipamentos de primeiro orde como o auditorio ou, xa cara o sur, a concentración de equipamentos escolares.

O Camiño de Santiago ofrece oportunidades de fornecemento dos itinerarios peonís, ao integrar no seu percorrido as mellores circunstancias de pendente, os valores paisaxísticos e ambientais, e o patrimonio histórico coa actividade económica a nivel local. A súa conexión con outros percorridos que sexan de utilidade para os residentes - como as zonas de paseo ou as interconexións entre centros de actividade - é un punto de apoio para as estratexias de muda do reparto modal cara vectores máis sustentables.

A2.5 – CONCLUSIÓNS DOS CONDICIONANTES XEOGRÁFICOS

Dentro do concello, a vila de Vilalba é a principal centralidade, dado que concentra á meirande parte da poboación. Rexistra valores de densidade moi superiores aos de calquera outro núcleo, e as entidades de poboación máis destacadas atópanse nas proximidades da propia vila, en continuidade con ela. Tampouco existen, no resto de concellos da comarca da Terra Chá, vilas con entidade suficiente como para competir co papel de cabeceira comarcal que representa a vila de Vilalba.

Posto en cifras: o ámbito urbano, cos seus 6.600 habitantes, supón case a metade da poboación do concello, e o 17% da poboación da comarca. Ao seren a principal centralidade, a vila focaliza os desprazamentos diarios de moitos dos 7.500 veciños das parroquias, e tamén os da poboación non residente vencellada ao concello, que suma unhas 4.000 persoas (unha terceira parte das mesmas vencelladas por motivos laborais e de estudos). Entre todos, e sumados aos visitantes non vencellados, protagonizan boa parte dos 5.000 desprazamentos intermunicipais diarios que teñen o concello de Vilalba como orixe ou destino.

A proximidade, e a facilidade de comunicación por estrada da vila marcan tamén o seu papel nas relacións coa poboación dos concellos próximos, todos eles a menos de 30 minutos por carretera, sendo un punto nodal so equiparable ao de As Pontes de García Rodríguez -a maiores da veciña cidade de Lugo e a súa área urbana. A vila está circunvalada en todo o seu perímetro por estradas de primeiro orde, reducindo as molestias que causaría o tráfico pasante nas rúas centrais, cousa que supón unha oportunidade para as mobilidades non contaminantes e para o aproveitamento do espazo público.

O río Madalena é o principal condicionante orográfico dun territorio maioritariamente chaira. En torno a el e os seus valores paisaxísticos e naturais concéntranse boa parte das áreas de lecer e os lugares patrimoniais máis representativos da contorna da vila, pero tamén o fan as pendentes acusadas, complicando a accesibilidade peonil a estes espazos. A planeidade do espazo da vila crea oportunidades para fornecer os percorridos peonís accesibles.

A mobilidade cotiá quedará altamente condicionados por estes feitos, e tamén o uso do espazo e dos equipamentos públicos.

A3 – CONDICIONANTES SOCIO-DEMOGRÁFICOS E ECONÓMICOS

A3.1 - EVOLUCIÓN POBOACIONAL

Evolución do peso demográfico da vila e do concello

O descenso poboacional é constante e acusado na comarca da Terra Chá, que nos últimos 15 anos perdeu case 7.000 habitantes (un 15% da súa poboación). O concello de Vilalba segue estas tendencias, ao igual que outras cabeceiras comarcais de Galicia, atópase nun fase de estancamento na expansión demográfica, antesala dunha previsible caída en termos globais, salvo que a tendencia xeral prevista mude de xeito radical. O concello de Vilalba presenta un descenso continuo da poboación (perdeu preto dos 1500 habitantes nos últimos 15 anos, o 10% da súa poboación), sen embargo este descenso é menos acusado que o da súa comarca.

Evolución durante os últimos 15 anos do peso demográfico do concello e da vila no seu entorno. Elaboración propia. Fonte: IGE, padrón municipal.

PESO RELATIVO DO CONCELLO NO CONXUNTO COMARCAL			PESO RELATIVO DA CAPITAL NO CONXUNTO MUNICIPAL		
ANO	TOTAL COMARCA	%CONCELLO	TOTAL CONCELLO	CENTRO URBANO	%CENTRO URBANO
2004	46.805	32,46%	15.484	5.423	35,02%
2005	46.289	32,58%	15.409	5.482	35,58%
2006	45.967	32,87%	15.455	5.661	36,63%
2007	45.607	32,96%	15.358	5.675	36,95%
2008	45.341	33,30%	15.406	5.835	37,87%
2009	44.999	33,61%	15.437	5.945	38,51%
2010	44.443	33,85%	15.327	5.988	39,07%
2011	43.954	33,99%	15.202	6.017	39,58%
2012	43.489	34,15%	15.116	6.043	39,98%
2013	42.892	34,36%	14.980	6.006	40,09%
2014	42.391	34,37%	14.788	5.957	40,28%
2015	41.931	34,41%	14.645	5.924	40,45%
2016	41.385	34,51%	14.487	5.877	40,57%
2017	40.867	34,60%	14.354	5.881	40,97%
2018	40.423	34,64%	14.226	5.872	41,28%
2019	40.000	34,60%	14.072	5.867	41,69%

A pesares do descenso continuado da poboación municipal e comarcal, a vila de Vilalba rexistra un aumento de poboación que ten o seu culme no ano 2012, con 6.043 habitantes, o resultado dun proceso de concentración de boa parte da poboación municipal e comarcal na propia vila, o que ven a corroborar a tendencia xeral de baleiramento do rural e reconcentración urbana. Así, o peso do centro urbano de Vilalba, como concentración poboacional de referencia na súa contorna municipal e comarcal, ven aumentando de xeito lento pero continuado nos últimos anos.

Esta situación marca con forza os requirimentos que fan os usuarios da contorna da trama pública da vila, posto que o número os fluxos de usuarios que se desprazan en coche e as necesidades de estacionamento requiridos son moi superiores a outros territorios con maior compacidade nos que a provisión de servizos de proximidade situaríase en distancias facilmente percorribles a pé ou en bicicleta.

Outras cuestións claves a nivel demográfico, é o grao de avellentamento da poboación, xa que este é outro rasgo que marca fortemente as demandas de accesibilidade e mobilidade proxectadas sobre os sistema viario. Como vemos na táboa seguinte, a poboación ven decrecendo fortemente nas franxas

de menores de idade, e mesmo de menores de 30 xa na intercensal 2001-2011, e aumentando con forza no tramo de maiores de 75, arroxando unha taxa de avellentamento en forte inflación: de 8,54% en 1991, 11,82% no 2001 e ata 16,94% no 2011

Idade da poboación

O concello ten unha media de idade 49,57 anos no 2018 (semellante á media provincial e por debaixo da media comarcal), e cunha expectativa moi negativa posto que a franxa de idade que máis se reduciu na intercensal 01-11 foi precisamente a das persoas que, a día de hoxe, estarían na franxa de maior índice de fecundidade. O índice de envellecemento na poboación actualmente (habitantes >65anos / habitantes <15anos) é na vila case dun 3% moi similar aos datos provinciais, pero lixeiramente inferior aos datos comarcais (3,95) e superior aos datos de Galicia (2,12%).

Evolución poboacional do concello. Variacións intercensuais por grupos quinquenais.

Idade (anos)	HABITANTES ANO 1991	<- %VARIACIÓN ->	HABITANTES ANO 2001	<- %VARIACIÓN ->	HABITANTES ANO 2011
0-14	2.494	-35,81%	1.601	-13,68%	1.382
15-29	3.304	-15,86%	2.780	-22,23%	2.162
30-44	2.864	16,97%	3.350	-5,91%	3.152
45-59	3.105	-13,98%	2.671	20,93%	3.230
60-74	2.967	6,07%	3.147	-18,37%	2.569
75-89	1.281	29,98%	1.665	38,80%	2.311
90 e máis	95	58,95%	151	56,95%	237
TOTAL	16.110	-4,62%	15.365	-2,10%	15.043

Elaboración propia a partir de INE. Censos 1991-2001-2011.

Esta tendencia ao avellentamento e á diminución poboacional vese tamén refrendada polas proxeccións que fai o IGE para o global da Comarca de Terra Chá, que coa base do padrón de 2017, proxecta unha caída global dos residentes case do 17% cun importante estreitamento da base da pirámide: unha caída de case o 20% nos grupos en idade fértil.

Previsións na evolución da demografía

En síntese: nos próximos anos a evolución da vila vilalbesa estará caracterizada por un paulatino aumento do seu nivel de centralidade nunha comarca cada vez máis baleira e avellentada, o que provocará unha eventual caída dos residentes centrais en termos absolutos. Pese a isto, non parece perigar no curto o medio prazo o papel do núcleo como polo de actividade e residencia, polo que a proposta deberá ser quen de salvagardar esta condición de nó de servizos. Ao mesmo tempo a proposta deberá preparar a malla urbana para un suposto no que a vila acapare máis da metade da poboación municipal, arroxando en global unha proporción de en torno a 1 usuario residente por usuario non residente.

Evolución poboacional por grupos quinquenais. Proxección para o período 2017-2031 na Comarca da Terra Chá.

Idade (anos)	2017		<- %VARIACIÓN ->	2031	
	Nº HABITANTES	Peso en %		Nº HABITANTES	Peso en %
0-14	3.353	8,20%	-12%	2.940	8,54%
15-29	4.708	11,52%	-18%	3.838	11,15%
30-44	7.473	18,29%	-39%	4.530	13,16%
45-59	9.342	22,86%	-21%	7.356	21,37%
60-74	7.722	18,90%	+10%	8.516	24,74%
75-89	7.180	17,57%	-18%	5.912	17,18%
90 e máis	1.089	2,66%	+22%	1.329	3,86%
TOTAL	40.867	100,00%	-16%	34.421	100,00%

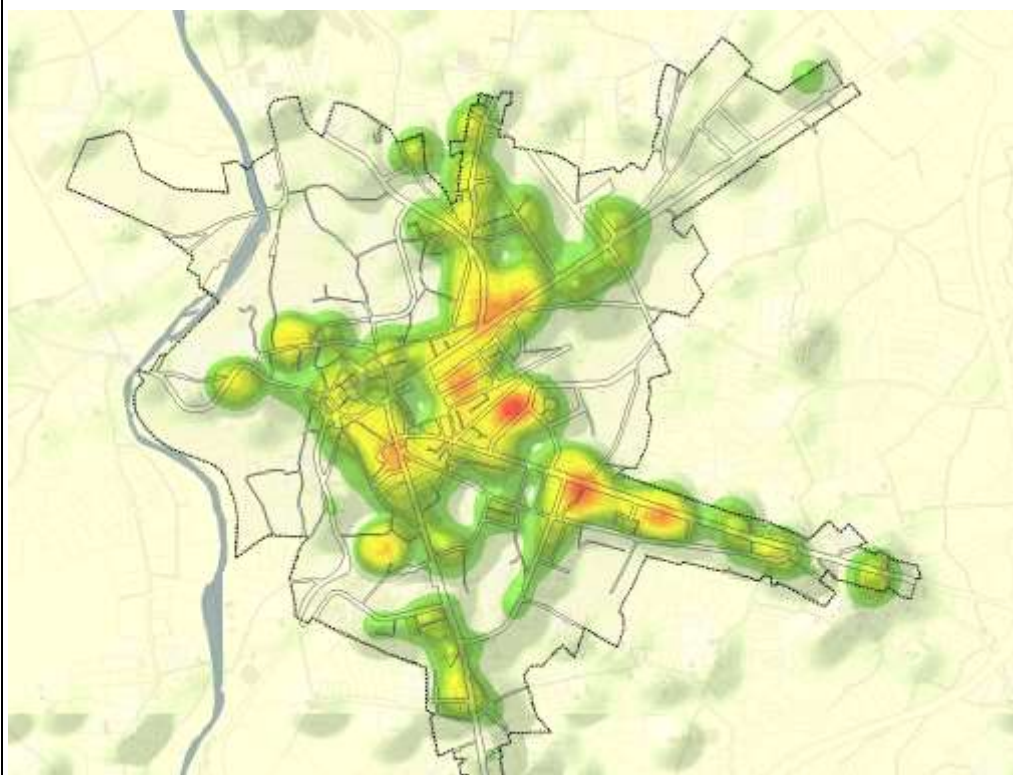
Elaboración propia a partir de datos IGE.

A3.2 - DISTRIBUCIÓN POBOACIONAL NA VILA

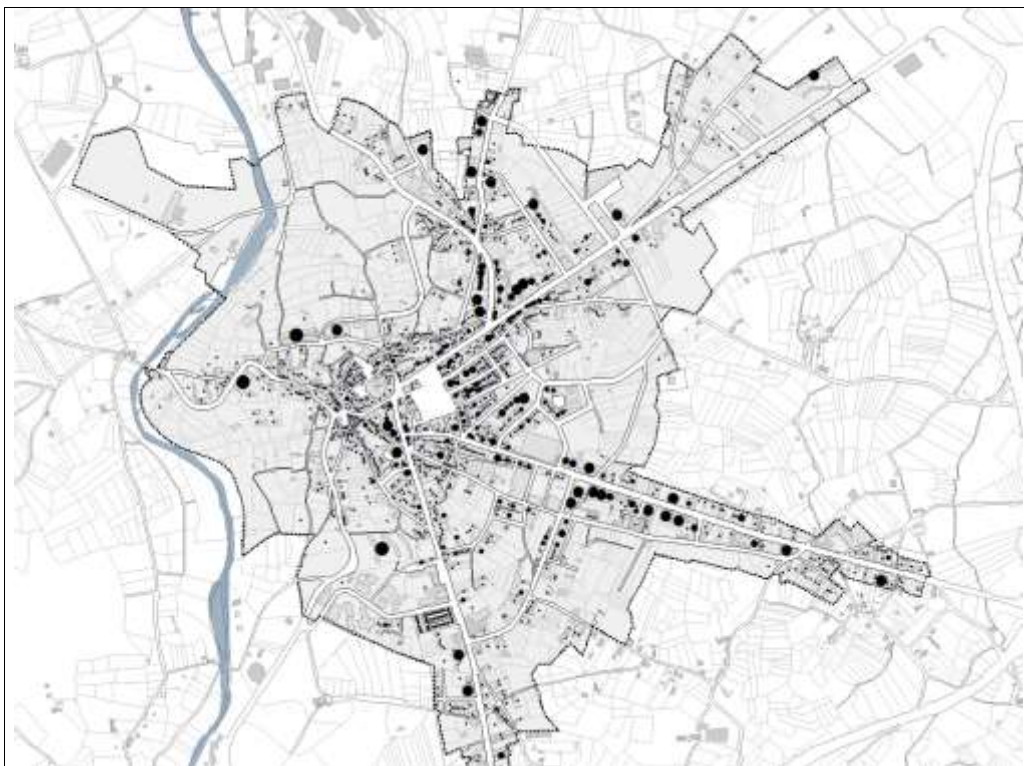
Principais concentracións residenciais

As principais concentracións residenciais sitúanse próximas aos eixos principais do viario, destacando as densidades na contorna do cruce entre as rúas Campo de Puente e Plácido Peña. Tamén nos desenvolvementos ao leste da praza central, sobre todo entre as rúas Alcalde Fraga Bello e Guitiriz (cerca do centro de saúde), e tamén ao suroeste da praza, en torno ao cruce entre a rúa de Galicia e as rúas do Calvario e San Roque. Xa máis afastados do centro, aparecen concentracións significativas de vivenda cara o surlleste, na avenida da Terra Chá, a partir do cruce coa rúa da Feira.

Densidade de vivenda na vila e na contorna inmediata, artellamento en torno ao viario principal



Densidade de vivendas, de verde (menor densidade) a vermello (maior densidade). Elaboración propia partir de datos catastro.



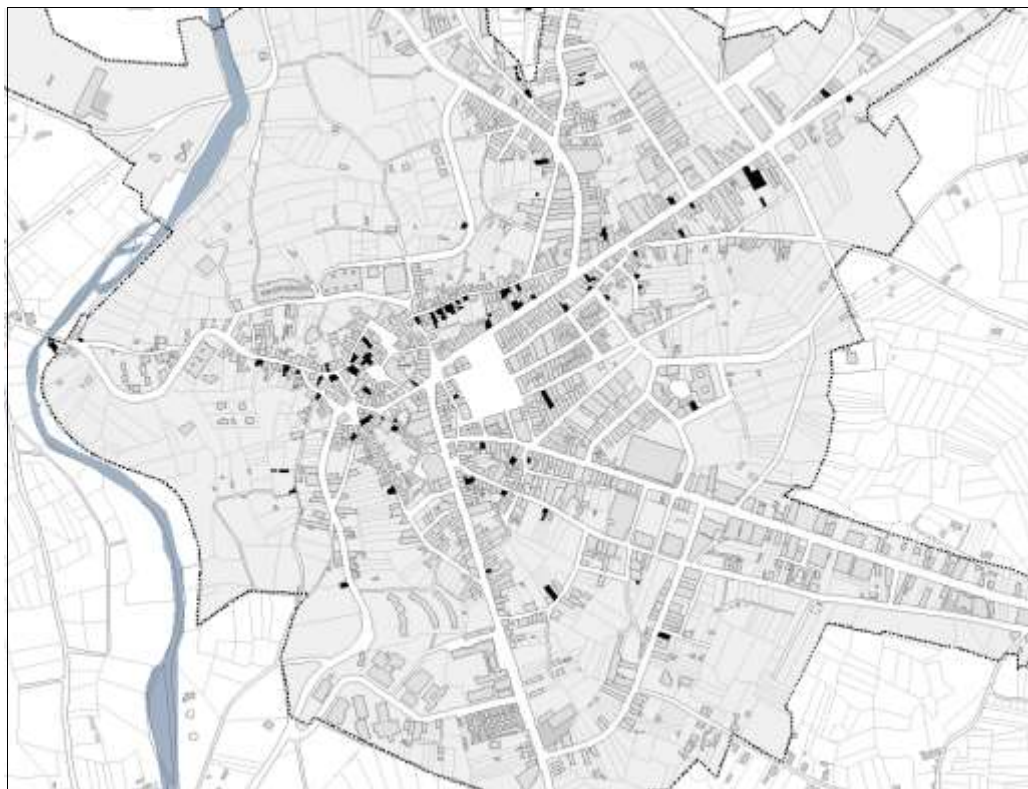
Distribución das vivendas no espazo da vila, de menor a maior diámetro de punto segundo o grao de concentración. Elaboración propia partir de datos catastro.

Apréciase que predomina a atomización do tecido residencial no centro da vila, especialmente no casco vello e na contorna da praza da Constitución, onde predominan as edificacións unifamiliares ou plurifamiliares de pequena entidade. As edificacións plurifamiliares máis recentes, que concentran maior número de vivendas, aparecen vencelladas aos polos máis densos mencionados anteriormente.

Estas vivendas seguen, no municipio, os patróns de ocupación provinciais e autonómicas, cunha porcentaxe de vivendas baleiras algo superior ao 20%. A porcentaxe de vivendas secundarias atópase por debaixo da media autonómica e provincial, sen embargo estes datos non acadan a precisar as variacións do índice de ocupación dentro da vila.

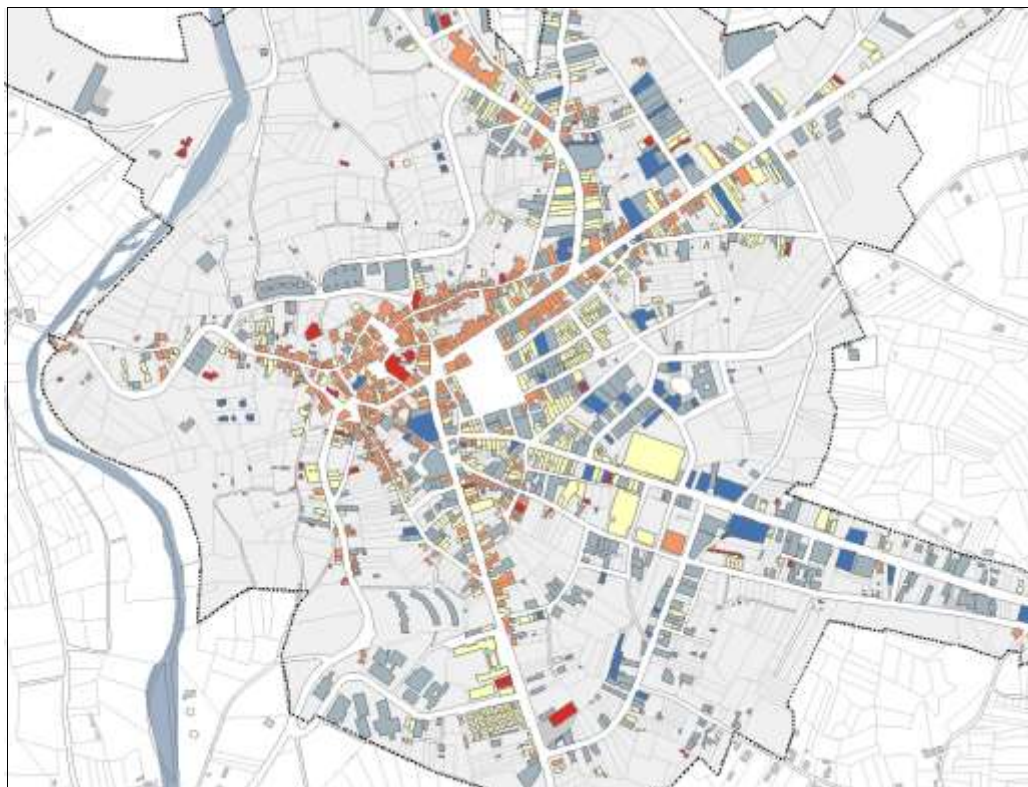
Distribución de vivendas por municipios e tipo de vivenda. Vilalba e medias autonómicas e provinciais.						
Vivendas	Vilalba		GALICIA		Lugo (provincia)	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
1 Total vivendas	8.567	100%	1.606.001	100%	224.152	100%
2.1 Total vivendas principais	5.623	66%	1.059.233	66%	135.891	61%
2.21 Vivendas secundarias	1.119	13%	246.852	15%	42.919	19%
2.22 Vivendas baleiras	1.824	21%	299.396	19%	45.239	20%

Fonte: Censos de Población y Viviendas 2011. Instituto Nacional de Estadística.



Edificacións en declive ou ruína no espazo da vila. Elaboración propia partir de datos catastrais.

En canto ao estado das edificacións destinadas a vivenda, segundo datos do Censo de Poboación e Vivendas do INE (2011), das 5.220 edificacións adicadas principal ou exclusivamente a vivenda do concello, o 91% atópase en bo estado, e preto do 9% atópase en estado malo ou deficiente. As edificacións adicadas a vivenda declaradas como en estado ruinoso son menos do 1%. Nunha mirada máis próxima á vila, e atendendo a datos catastrais, son poucas as edificacións que se atopan en estado de deterioro, e concéntranse varias delas na cidade histórica, en torno ao percorrido do Camiño de Santiago.



Idade de construción das edificacións, de vermello (máis antiga) a azul (máis nova). Elaboración propia partir de datos catastrais.

A distribución destas edificacións atendendo á súa idade responde á evolución dos crecementos da vila en torno aos viais explicada no apartado A2.3 - Modelo de asentamento e distribución da poboación, cos inmobles de maior idade concentrados en torno ao núcleo histórico, estendéndose ao longo da traza do Camiño de Santiago (rúas Porta da Cima, Concepción Arenal, Ferrería...) nunha expansión inicial. Podemos atopar concentracións similares de inmobles de maior idade ao longo da Rúa Nova, e na rúa da Pravia que van aparecendo máis intermitentemente a medida que nos apartamos do centro polas rúas Campo da Ponte ou Plácido Peña, e cara o outro lado pola rúa de Galicia. Mesturados con estas edificacións máis antigas aparecen edificacións de mediados do século pasado, completando a trama nestas rúas, e con certas concentracións ao leste da praza da Constitución e ao longo da avenida da Terra Chá. As edificacións residenciais do último cuarto de século, xa de maior entidade, completan e expanden a trama cara o leste (por Campo da Ponte e polas rúas Plácido Peña e Doutor Domingo Goas), ao norte da cidade histórica (rúas Gotarón e Pedreiras), ao leste (Guitiriz, Fraga Bello...), así como no amplo percorrido da Avda. da Terra Chá. A mesma rúa vemos vencellados algúns dos desenvolvementos inmobiliarios máis recentes, os cales xurden tamén en torno ao cruce Campo da Ponte - Plácido Peña, na rúa Castela, no cruce Terra Chá - Rúa de Galicia, e nas proximidades do centro de saúde.

No referido a algúns dos servizos das edificacións residenciais fundamentais para comprender a mobilidade, como é o caso das prazas de garaxe, o Censo (INE, 2011) estima que un total de 1.254 edificios de vivendas (dos 5.220 existentes) contan con unha ou máis prazas de aparcamento. Case a metade delas contan cunha soa praza, sen embargo atendendo ao total, o promedio de prazas por edificación é de 3,2.

Os datos demográficos en canto a evolución da poboación indican que non son previsibles grandes crecementos residenciais nos próximos anos, e que, de producirse, estes seguirían a tendencia de concentración da poboación en torno á vila, nas proximidades dos servizos equipamentos. As zonificación prevista no Plan Xeral en redacción resolverá a distribución espacial dos posibles crecementos, pero atendendo exclusivamente ás dinámicas urbanas máis recentes, cabe pensar que, de continuar a tendencia, as zonas a densificar nun futuro serían as que se atopan ao leste e ao sur-leste da vila.

A3.3 – ACTIVIDADE ECONÓMICA

Estrutura empresarial: principais empresas, por sectores

Na actualidade o Concello de Vilalba conta cun total de 1.625 empresas co seu domicilio social no municipio, destacando fortemente os autónomos ou empresas sen empregados, posto que representan preto dun 88% do total, cuestión que si facemos extensiva ás empresas de menos de 10 traballadores, nos arroxa que o 97% da estrutura empresarial do municipio a conforman microempresas. A porcentaxe restante son empresas pequenas (41) ou medianas (5). Esta estrutura aseméllase aos promedios da provincia de Lugo, concentrando unha maior proporción de empresas pequenas e medianas que os promedios da comarca da Terra Chá, pero inferior aos promedios da comunidade autónoma.

Estrutura empresarial. Empresas segundo o número de asalariados, distribución no marco autonómico, provincial, comarcal e no concello						
TIPO de EMPRESA	Ámbito xeográfico ->	Galicia	Lugo	Terra Chá	Vilalba (%)	Vilalba (Nº)
	Nº TOTAL DE EMPRESAS ->	245.660	37.300	5.418	-	1625
MICROEMPRESA	de 0 a 2 asalariados	86,04%	88,54%	91,05%	87,69%	1425
	de 3 a 5 asalariados	7,23%	6,23%	5,13%	6,58%	107
	de 6 a 9 asalariados	2,99%	2,45%	2,03%	2,89%	47
PEQUENA	de 10 a 19 asalariados	2,04%	1,64%	1,16%	2,15%	35
	de 20 a 49 asalariados	1,14%	0,82%	0,39%	0,37%	6
MEDIANA	de 50 a 99 asalariados	0,33%	0,21%	0,20%	0,25%	4
	de 100 a 249 asalariados	0,17%	0,09%	0,02%	0,06%	1
GRANDE	de 250 ou máis asalariados	0,07%	0,03%	0,02%	0,00%	0

Datos IGE (2020)

O peso das empresas vilalbesas na comarca é significativo (o 30% das unidades empresariais da Terra Chá teñen sede en Vilalba), o cal correspóndese co seu grande peso demográfico e co papel de cabeceira comarcal que desempeña este concello na súa área de influencia.

Estrutura empresarial. Empresas segundo a súa actividade principal, distribución no marco autonómico, provincial, comarcal e no concello.											
SECTOR	Galicia		Lugo		Terra Chá		Vilalba		Desviación da media con:		
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Galicia	Lugo	Terra Chá
Total	245.660	100,0	37.300	100,0	5.418	100,0	1.625	100,0			
1 Agricultura e pesca	40.918	16,7	12.105	32,5	2.771	51,1	502	30,9	85,5%	-4,8%	-39,6%
2 Industria, incl. enerxía	14.035	5,7	1.790	4,8	212	3,9	90	5,5	-3,1%	15,4%	41,5%
3 Construción	29.330	11,9	3.866	10,4	459	8,5	165	10,2	-15,0%	-2,0%	19,9%
4 Servizos	161.377	65,7	19.539	52,4	1.976	36,5	868	53,4	-18,7%	2,0%	46,5%

Datos IGE (2020)

En canto a súa distribución por sectores, podemos observar como os sectores terciarios dominan o conxunto cun total do 53,4% do total de empresas adicadas a este grupo de actividades, un valor por debaixo da galega, pero por riba da media provincial e, especialmente, da media comarcal, o que semella indicar que Vilalba actúa como centro de servizos a escala comarcal. O sector da construción parece amosar un comportamento semellante, con maior representatividade destas empresas en Vilalba que na comarca, pero menor que a media da provincia e a galega. O sector secundario (as actividades industriais e extractivas) teñen en Vilalba unha presenza sensiblemente superior que no resto de Lugo, o que fala deste concello como polo de produción industrial dentro da provincia. O concello conserva en todo caso unha forte presenza do sector primario, cunha porcentaxe de empresas adicadas de case un 31% moi por riba da media autonómica, aínda que os concellos da comarca amosan unha vocación aínda máis orientada ás actividades agropecuarias.

Botando unha ollada a un nivel de desagregación menor, destaca en canto a número de empresas a presenza das industrias extractivas, que aparecen en Vilalba nunha proporción moi superior ás medias autonómica e provincial), tamén as actividades de fornecemento da enerxía eléctrica, gas, vapor e aire acondicionado, as Actividades de descontaminación e outros servizos de xestión de residuos, e as Actividades veterinarias ou as actividades de seguranza e investigación. Cabe destacar, pola relación coas novas tecnoloxías, a presenza de actividades de fabricación de produtos informáticos, electrónicos e ópticos, e tamén resulta de interese sinalar as actividades relacionadas co Transporte terrestre e por tubaxe, moi relacionada co posicionamento xeográfico e a distribución das infraestruturas, e cunha repercusión considerable na mobilidade.

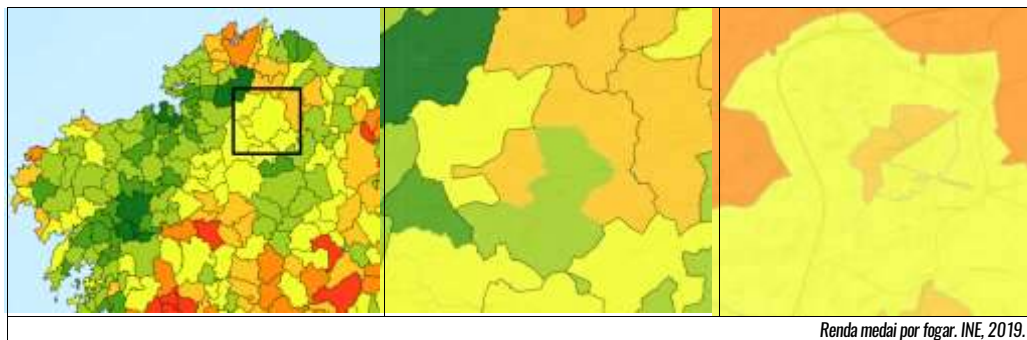
En canto á situación actual demográfica das empresas, atendendo á capacidade de contratación, as dinámicas do concello insírense nas propias do seu contexto territorial, nas que predomina (con datos do INE para o terceiro trimestre de 2021) o crecemento moderado do número de empresas empregadoras para o caso de Vilalba -e tamén de Xermade, Abadín, Begonte e Lugo, na contorna-, ou de decrecemento moderado como Guitiriz, Muras ou Cospeito. Para Vilalba rexístrase unha taxa de crecemento neta do 0,55% nese mesmo trimestre, que rexistra unha moderada variación nos trimestres anteriores. A taxa neta de crecemento para traballadores autónomos rexistra variacións trimestrais que pasan do crecemento ao decrecemento en valores por debaixo do 1% no concello.



Unidades legais empregadoras. Taxa neta de crecemento. Fonte: INE (2021)

Atendendo á economía familiar, a renda media do fogar en Vilalba sitúase lixeiramente por riba da media autonómica, seguindo as dinámicas do seu territorio circundante, e por debaixo de áreas máis puxantes como o concello de Lugo ou as cidades do eixo atlántico coas súas contornas. Comparando a distribución dentro do concello, obsérvase como as rendas medias por fogar son maiores nos distritos do centro (que inclúe a vila) e do sur. Contemplando a vila e a súa contorna, as diferencias son substanciais entre seccións censuais, cun pico máximo de 30.067 € anuais nos fogares da zona leste (os espazos ao norte da avenida da Terra Chá e ao sur da rúa da Pravia), case un 9% superior á renda media do concello, e cun mínimo na zona que comprende o casco vello e a súa contorna, no que a renda media sitúase nos 27.567 € anuais, lixeiramente por debaixo da media municipal.

Area	Renda media por fogar (INE, 2019)
Galicia	27.541 €
Vilalba	27.650 €
Distritos centrais, incluída a vila (2706501)	28.346 €
Seccións censuais contorna da vila (2706501003)	29.157 €
Seccións censuais da vila: MAX (zona leste)	30.067 €
Seccións censuais da vila: MIN (zona oeste)	27.567 €



Por outra banda, e ao fin de coñecer o impacto económico de cada sector, dada a falta de fontes de datos xerais, óptase por acudir ao estudo ARDÁN do Consorcio da Zona Franca de Vigo, do ano 2016, que recolle os datos das principais empresas de Galicia e Norte de Portugal. Conscientes da súa parcialidade, posto que a mostra é flutuante e non recolle a totalidade das actividades económicas, si proporciona un bo achegamento ás principais empresas de cada ámbito e ao peso relativo do territorio a analizar no contexto da Eurorexión.

Datos económicos das principais empresas de Galicia.							
EXERCICIO	ZONA	Nº EMPRESAS	Nº EMPREGADXS	MEDIA EMPREG. POR EMPRESA	RENDIBILIDADE. Econ. %	Suma de Cifra de Negocio €	Promedio facturación
2008	GALICIA	13500	365.770	29	5	78.201.061.599,00 €	213.798 €
	LUGO (PROVINCIA)	1598	26.958	18	6	5.609.870.132,00 €	208.097 €
	VILALBA 2016	58	970	17	7	563.101.258,00 €	580.517 €
2014	GALICIA 2016	20000	324.723	17	9	73.951.804.441,00 €	227.738 €
	LUGO (PROVINCIA)	2651	25.467	10	3	4.702.012.217,00 €	184.632 €
	VILALBA 2016	112	1.148	11	56	631.985.324,00 €	550.510 €
ARDÁN (2010 e 2016)							

Vilalba aporta ao estudo ARDÁN un número de empresas que oscila entre as 58 do estudo de 2008 e as 112 do 2014, , número que se acompasan coas flutuacións no total de empresas recollidas en cada anualidade (14.500 de 2008 e 20.000 no 2014) o que fala de que seu impacto no conxunto, en canto a número de empresas, presenta unha certa estabilidade. O promedio de empregados destas empresas reduciuse considerablemente entre os anos 2008 e 2014, pasando de 17 por empresa a 11, seguindo as dinámicas provinciais e autonómica, aínda que destaca como o promedio de empregados en Vilalba é maior que na media provincial para o último ano. As actividades que máis persoas empregan son as relacionadas coa preparación de leite e outros lácteos (261 dos 1.148 rexistrados no estudo para 2014, pertencentes á empresa Leche de Galicia S.L.U.), e as actividades das sociedades holding (que aportan 87 empregados máis, nunha empresa vencellada ao grupo Lactalis)

A facturación promedio das empresas que figuran neste estudo é moi superior para o concello que para a provincia e a comunidade autónoma, chegando a ser máis do dobre, aínda que o dato cae entre os anos contemplados non o fai o volume total de facturación, o que indica unha certa tendencia á atomización da actividade económica. Observando as cifra no detalle, a maior parte da facturación total do concello apórtana as tres empresas que máis facturas, todas elas vencelladas ao grupo Lactalis, que en conxunto suman o 87%da facturación rexistrada no estudo.

A rendibilidade económica das operacións das empresas con sede no concello ven superando a media provincial e a autonómica, A pesares de que esta cifra caeu na provincia entre os anos estudados, aumentou a nivel Galicia, e fíxoo moi significativamente no concello, no que se rexistra unha rendibilidade promedio do 56% Afondando nos datos, estas cifras responden en grande medida á rendibilidade das operacións das actividades de transporte de mercadorías por estrada, para a cal as dez contas de cotización rexistradas no estudo promediaron unha rendibilidade do 588% Outras actividades con alta rendibilidade no ano 2014 foron as relacionadas coa pintura e o acristalamento, o comercio ao por menor de produtos alimenticios, ou as actividades de procesado da madeira (todas con valores moi inferiores ao anterior grupo). Tamén é salientable a alta rendibilidade do transporte terrestre urbano de pasaxeiros, polo seu peso na mobilidade.

Emprego

Poboación ocupada de 16 e máis anos segundo a rama de actividade, distribución no marco autonómico, provincial, comarcal e no concello.								
Sector productivo	Galicia		Lugo		Terra Chá		Vilalba	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Agricultura e pesca	74.622	7%	19.794	15%	3.944	24%	965	17%
Construción	94.393	9%	12.340	9%	1.970	12%	524	9%
Industria	156.859	15%	16.294	12%	2.262	14%	862	15%
Servizos	702.763	68%	84.549	64%	8.136	50%	3.345	59%
Total	1.028.637	100%	132.977	100%	16.312	100%	5.696	100%

INE. Censo de poboación y viviendas 2011. Elaboración IGE a partir de datos INE.

A poboación ocupada adicase, en Vilalba, principalmente ao sector servizos (un 59%), malia que faino nunha porcentaxe inferior á media autonómica e provincial, e por riba da media comarcal. Por contra, as porcentaxes de adicación ao sector primario tanto da comarca como, en menor medida, do concello, son superiores ás medias autonómica e provincial. A adicación ao sector industrial e á construción no concello atópanse en rangos semellantes aos do contexto territorial. Atendendo a estes datos (de 2011) o concello de Vilalba semella destacar por seren un centro de servizos dentro dunha comarca cunha vocación laboral orientada ao sector primario.

Segundo datos comparativos de paro rexistrado no concello e na provincia, observamos como o paro rexistrado total aumentou no concello un 439% subida que afectou especialmente aos homes de máis de 45 anos, e tamén ás mulleres na mesma franxa de idade. Os sectores máis afectados por este aumento do paro foron o da agricultura, no que o aumento é significativamente superior que a media provincial.

XÉNERO E IDADE													
MUNICIPIOS		TOTAL	XÉNERO E IDADE						SECTORES				
			HOMES			MULLERES			AGRI-CULTURA	INDUS-TRIA	CONS-TRUCCIÓN	SERVIZOS	SEN EMPREGO ANTERIOR
			<25	25 - 44	>=45	<25	25 - 44	>=45					
2011	VILALBA	148	8	65	2	8	61	4	4	16	21	107	ND
	LUGO (provincia)	4.845	317	1.962	150	151	2.119	146	342	285	413	3.805	ND
2021	VILALBA	797	21	105	260	17	184	210	41	80	100	520	56
	LUGO (provincia)	18.742	498	3.286	4.564	488	4.877	5.029	956	1.351	1.494	13.430	1.511
EVOLUCIÓN	VILALBA	439%	163%	62%	12900%	113%	202%	5150%	925%	400%	376%	386%	
	LUGO (provincia)	287%	57%	67%	2943%	223%	130%	3345%	180%	374%	262%	253%	

datos do Servizo Público de Emprego - SEPE, de xaneiro de 2011 e xaneiro 2021

Distribución dos centros de traballo na vila

Atendendo aos datos de emprego vencellados as principais empresas de Vilalba, compre sinalar a importancia das actividades do grupo Lactalis, asentada no polígono de Vilalba, e ás súas actividades vencelladas que son quen de concentrar máis de 350 empregados nunha mesma área. Tamén aparecen vencelladas a este polígono actividades transformadoras, así como de servizos asociados á industria e ao sector primario, polo que o seu peso na mobilidade diaria por motivos laborais é grande, non soamente dende a vila de Vilalba, senón tamén dende o territorio circundante (iso si, a través da circunvalación, como infraestrutura de enlace coas redes de orde superior).

Alén do polígono, a orientación da vila como centro prestador de servizos a escala comarcal e a preponderancia deste sector nos índices de poboación ocupada, fan pensar que as propias actividades que se prestan a pé de rúa (comerciais, de hostalaría, e de servizos...) son en conxunto o principal foco de atracción da actividade laboral diaria, polo que a súa distribución espacial na vila estudarase ao por menor xunto coas pautas de distribución da actividade comercial.

Actividade a pé de rúa

Como resultado dos traballos de campo, realizouse un mapeo dos locais con actividades económicas nas plantas baixas do centro urbano de Vilalba, a fin de recoller o puntos de concentración e activadores das dinámicas sociais e de consumo da poboación. A súa distribución e tipificación quedan descritos na planimetría. A recollida fíxose no conxunto da vila e no polígono, pero de entre os resultados, destácase o recollido no ámbito de maior demanda, o composto polo triángulo definido pola rúa da Pravia/Campo da Ponte, a Avda. da Terra Cha e a Rúa de Galicia, e as principais prologacións directas das mesmas.

Tipificación das actividades da vila, e distribución en canto a número de locais, superficie e intensidade de uso						
TIPO DE ACTIVIDADE	LOCAIS		SUPERFICIE		INTENSIDADE DE USO	
	Nº	%	SUP. TOTAL	%SUP	int_USO	%int_USO
INDUSTRIA / MAIORISTA	135	29,5%	114.714,01*	44,8%	270	9,5%
COMERCIO MINORISTA	111	24,3%	29.811,79	11,6%	222	7,8%
SERVIZOS E OFICINAS	70	15,3%	27.958,35	10,9%	295	10,4%
HOSTALARÍA	62	13,6%	11.987,09	4,7%	124	4,4%
EQUIPAMENTOS	22	4,8%	19.865,49	7,8%	508	17,9%
ALIMENTACIÓN	16	3,5%	11.429,36	4,5%	526	18,5%
ALOXAMENTO	11	2,4%	8.796,55	3,4%	22	0,8%
BANCO	8	1,8%	1.446,84	0,6%	200	7,0%
EQUIPAMENTOS ENSINO	8	1,8%	15.625,72	6,1%	475	16,7%
FARMACIA	7	1,5%	3.026,93	1,2%	70	2,5%
CULTURAL / RELIXIOSO	5	1,1%	2.050,71	0,8%	57	2,0%
DEPORTIVOS	2	0,4%	9.434,98	3,7%	75	2,6%
Total	457	100,0%	256.147,81	100,0%	2834	100,00%

(*) A maioría no polígono. Fonte: elaboración propia a partir de datos catastrais e traballo de campo

Tal e como se recolle nos cadros adxuntos, as actividades relacionadas coa industria e o comercio maiorista predominan no reconto tanto de locais (ocupan o 30%) como de superficie (case a metade, propiciado polas grandes naves). Estas actividades concéntranse principalmente no polígono, o cal presenta as súas dinámicas internas propias, alleas en parte ás da propia vila.

Centrándonos nas actividades dentro da vila, o protagonismo (en canto a número de locais e de superficie adicada) cóbrano o comercio minorista e os servizos e oficinas, xunto coa hostalaría en menor grao.

A intensidade de uso é un coeficiente que estima a frecuencia e o número de persoas que visitan esas actividades, e polo tanto o seu peso na mobilidade cotiá da vila. As actividades que actúan como principais puntos nodais dos desprazamentos diarios son as vencelladas aos equipamentos, destacando os equipamentos de ensino (que mobilizan a diario a nais, pais e cativos...), pero tamén o resto de servizos públicos municipais e especialmente o centro de saúde. Tamén teñen un grande protagonismo os locais de distribución ao por menor de produtos alimenticios (supermercados, froiterías, panaderías...), que provocan desprazamentos a diarios de toda a poboación da vila e do concello.

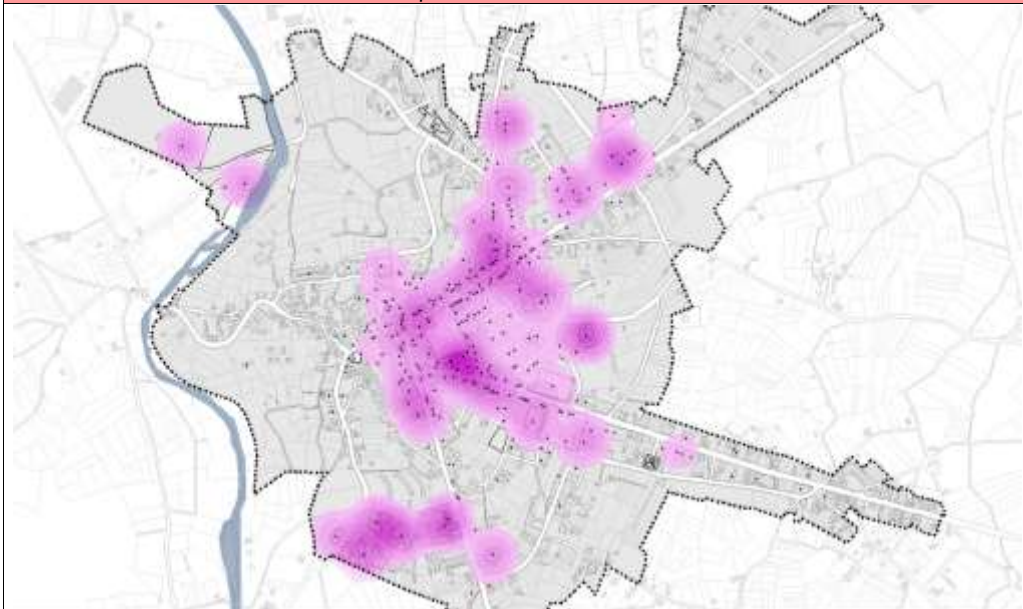
O peso na mobilidade cotiá do grupo de actividades industriais e de comercio maiorista estímase como baixa, xa que os desprazamentos a estas actividades protagonízanos unicamente os traballadores e traballadoras de cada centro, sen que sexan habituais as visitas alleas (alén das relacionadas coa distribución de mercadorías)... A súa concentración no espazo do polígono fan que cobren importancia, actuando este como punto nodal a escala comarcal. Fora dos grandes condensadores, os servizos e oficinas cobran un certo protagonismo dentro das actividades atomizadas da vila, por riba do comercio minorista e a hostalaría.

Distribución da actividade económica a pé de rúa

Atendendo á distribución destas actividades dentro dos espazos centrais da vila, pódese observar a concentración das mesmas na contorna da praza da constitución, especialmente na rúa da Pravia, e estendéndose cara Campo da Ponte, eixo no que as actividades van perdendo protagonismo a medida que se afastan do centro. A intersección destas rúas coa rúa Plácido Peña é un nodo de concentración de actividade por si mesmo. A avenida da Terra Chá e outro eixo en torno ao que se concentran as actividades con repercusión a pé de rúa, moi especialmente no seu tramo máis próximo á praza da Constitución. Tamén na contorna deste espazo público, destaca a intensidade da actividade no tramo da rúa da Pravia en contacto co casco antigo.

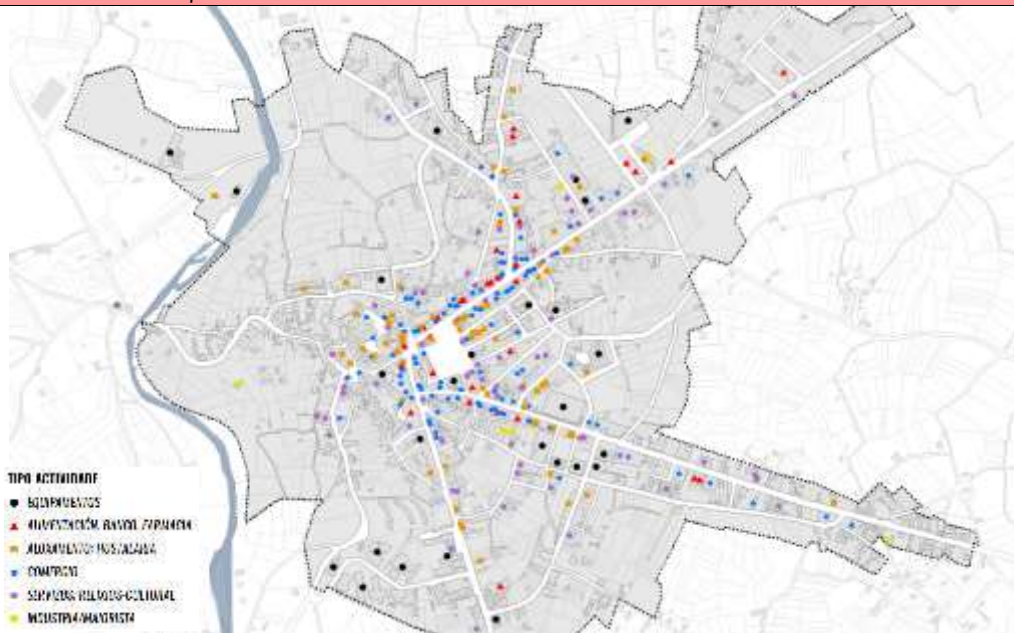
O resto de nodos con certa intensidade de actividade teñen que ver principalmente cos equipamentos públicos: o centro de saúde ao leste da praza, os equipamentos de ensino da rúa Cuart de Poblet no sur, ou a área recreativa da Madalena no noroeste, atópanse espallados pivotando en trono ao espazo central pero máis afastados deste. Tamén destacan como nodos de actividade cotiá os pequenos nodos nas sucesivas interseccións da rúa Campo da Ponte, descolgándose da rúa da Pravia, e ao longo da rúa Cidade de Viveiro, descolgándose de Plácido Peña.

Intensidade de uso en trono ás distintas actividades. Distribución por zonas



Elaboración propia a partir de datos de catastro e traballo de campo.

Distribución dos diferentes tipos de actividade na vila



Elaboración propia a partir de datos de catastro e traballo de campo.

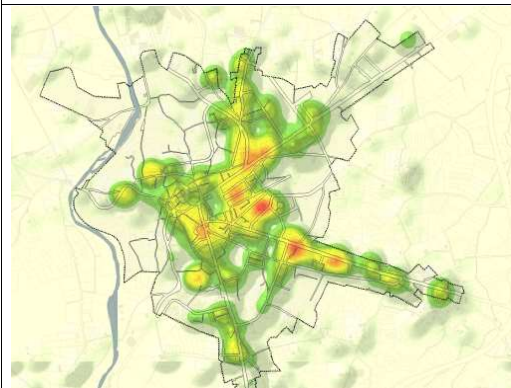
En canto ao reparto dos distintos tipos de actividade por zonas, vemos como predomina a mixicidade na maioría dos eidos, podendo atopar algunhas concentracións de actividades fundamentais (supermercados, bancos, farmacias) ao longo da rúa da Pravia e no cruce desta con e Plácido Peña. Boa parte da hostalaría concéntrase na cidade vella, e tamén pola rúa da Pravia especialmente nas proximidades da praza da Constitución, estendendo a súa presenza cara as rúas posteriores de Basanta Silva e Novo Cazón.

A hostalaría aparece tamén na contorna do estadio Roca, tanto na rúa Guitiriz coma no tramo máis próximo da Avda da Terra Chá. As actividades comerciais espállanse por tódalas zonas, concentrándose nos tramos máis centrais da avenida da Terra Chá e da rúa de Galicia, pero cun enorme peso tamén na rúa da Pravia e nos seus dous extremos: o casco histórico e o cruce con Plácido Peña.

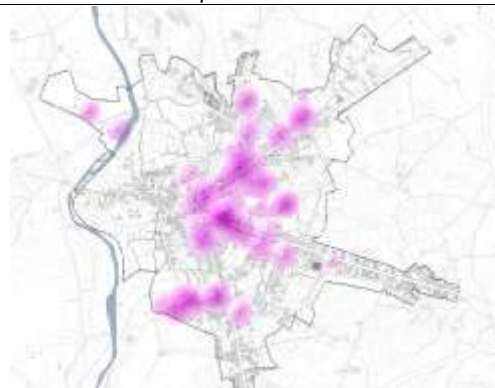
Por contra, os equipamentos e os servizos e oficinas parecen repartir a súa presenza nestas áreas máis centrais con centro protagonismo nun segundo anel menos céntrico, nucleado en parte pola contorna do campo da feira e, doutra banda, pola concentración dos equipamentos de ensino, facendo que os servizos se estendan dende o centro apoiándose na traza dos eixos principais, antes mencionados. As actividades industriais e de comercio maiorista teñen pouca presenza na vila pola súa concentración no polígono.

A3.4 - NODOS DE MOBILIDADE E PRINCIPAIS ÁREAS DE ACTIVIDADE

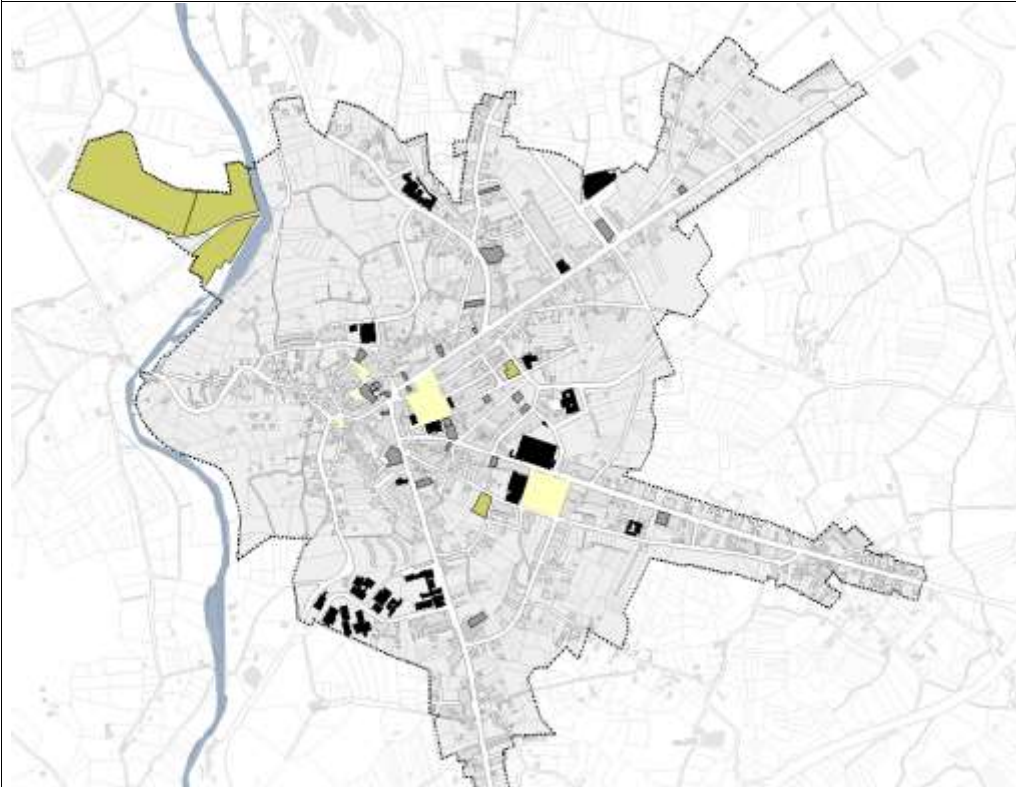
Concentración de vivendas



Concentración de actividade a pé de rúa



Nodos de mobilidade cotiá dentro da vila: equipamentos públicos (negro), actividades privadas referenciais (gris), feira (amarelo) e áreas recreativas (verde)



Como se explica nos apartados anteriores, a poboación concéntrase en torno ao viario principal no centro da vila. As concentracións residenciais máis importantes circundan os eixos principais do viario en torno á praza da Constitución, destacando as densidades na contorna do cruce entre as rúas Campo da Ponte e Plácido Peña, e ao leste da praza da Constitución - entre as rúas Alcalde Fraga Bello e Guitiriz -, así como no cruce entre a rúa de Galicia e as rúas do Calvario e San Roque, e ao longo da Avda da Terra Chá, na que perden peso a medida que se afastan do centro.

As actividades con repercusión no espazo público (comercio, hostalaría, servizos principais...) concéntranse nos espazos centrais da vila en torno á praza da Constitución, especialmente ao longo da rúa da Pravia (e estendéndose cara Campo da Ponte), acadando un pico na intersección coa rúa Plácido Peña, e eixo no que perdendo protagonismo a medida que se afastan do centro. Destaca tamén a intensidade da actividade en torno á avenida da Terra Chá preto da praza da Constitución. O resto de nodos con certa intensidade de actividade teñen que ver principalmente cos equipamentos públicos.

Despréndese que hai unha a presión residencial, comercial e de servizos centrada nun ámbito ben definido da vila, que é o anel que rodea a praza da Constitución e os eixos principais que lle dan acceso, actuando en conxunto como nodo en torno ao que se artella a mobilidade cotiá da vila. Este anel subdivídese á súa vez en pequenas centralidades, como poden ser a intersección Pravia/Plácido Peña, o casco histórico - que acúa como foco da actividade turística -, no seu punto de contacto coa paraxa central, estendéndose a actividade e a densidade de vivendas cara a intersección entre a rúa Galicia e a Avda da Terra Chá. Tamén a presenza do centro de saúde, gardería e certa densidade residencial entre as rúas Guitiriz e Alcalde Fraga Vello fan que apareza certa intensidade de uso do espazo público cara o leste da praza.

Atendendo ao resto de nodos fora do centro da vila, cabe facer unha reflexión con respecto á concertación de actividades específicas (os centros de traballo vencellados á industria e ao comercio maiorista no polígono, todos os centros e ensino en torno á rúa Cuart de Poblet...), actividades que teñen unha franxa de mobilidade moi concentrada no tempo, o cal promove a aparición de problemas de circulación dentro da vila en horas puntuais. As áreas recreativas e deportivas da Madalena concentran tamén boa parte da oferta neste tipo de actividade, sen embargo existen alternativas suficientes dentro da vila (polideportivo, campo da pedra, prazas e parques...) como para que esta sobre-especialización do espazo supoña un problema de mobilidade.

Tamén cabe destacar unha baixa presenza dos equipamentos públicos e de edificios institucionais, así como de locais con actividade con peso na mobilidade no casco histórico, especialmente nos tramos centrais do camiño de Santiago, debido en boa parte ao proceso de crecemento xa explicado e á facilidade de consecución de espazos que para a administracións ou para particulares nas áreas máis afastadas do centro histórico, o cal queda en parte baleiro de contido.

A3.5 - EFECTOS NA MOBILIDADE POLA LOCALIZACIÓN DOS CENTROS ATRACTORES.

As mobilidades rodada e peonil concéntranse en poucos espazos

A vila de Vilalba actúa como nodo de atracción a escala territorial, dado o papel do centro urbano como prestador de servizos a nivel municipal e comarcal. A actividade comercial e as maiores densidades residenciais na vila concéntranse en torno aos tres eixos do viario principal (Pravia/Campo da Ponte, Galicia e Terra Chá). As mobilidades cotiás, rodadas e peonís, apoíanse tamén nestes eixos, sobre todo no eido central, facendo que existan certas tensións de cara á comunicación entre zonas.

A existencia da dobre circunvalación - que reduce a necesidade de tráfico pasante neste eixo - unido a estratexias de clarificación do tráfico e de creación de oportunidades de estacionamento fora do centro, permite pensar nas operacións de redución do tráfico rodado no centro urbano como clave para o desenvolvemento futuro da mobilidade sustentable e do espazo público activado dentro da vila.

Na rúa da Pravia, o fluxo de coches case constante nas horas punta, circulando en dous sentidos e secundados con franxas continuas de aparcamento, produce unha discontinuidade entre os espazos residenciais e de actividade en ambas beiras. Esta discontinuidade ten especial incidencia á hora de interromper a continuidade entre o casco histórico e a praza da Constitución, un espazo peonil de alta calidade e representatividade que se ve drasticamente interrompido xusto na ubicación da árbore senlleira que lle da nome á rúa da Pravia.

A redución do tráfico na rúa da Pravia e o fomento da transversalidade peonil pode abrir oportunidades para que este eido de gran potencialidade funcione como espazo unitario de lecer e de actividade comercial, permitindo ademais que a súa influencia se estenda cara a cidade vella para cargala do contido e da actividade das que adoece na actualidade.

A intersección de Pravia/Campo da Ponte/ Plácido Peña é outro caso significativo de cruce no que conflúe unha certa intensidade actividades comerciais e de servizos, concentracións importantes de vivendas, e altos niveis de mobilidade especialmente as rodada, que predomina sobre as circulacións peonís a pesares do paso do Camiño de Santiago por este punto.

Nodos monofuncionais na contorna do centro urbano

Outro grupo de efectos na mobilidade derivados da ubicación dos centros atractores veñen determinados pola ubicación dos espazos monofuncionais, como o polígono, a área recreativa e deportiva da Madalena, ou a zona dos centros educativos en torno a Cuart de Poblet. Estas áreas superespecializadas conságranse a un uso específico, que en moitas ocasións ten asociada un grupo de desprazamentos moi concentrada no tempo e no espazo (desprazamentos a primeira hora dende a vila ao centro de traballo no polígono, desprazamentos nas horas punta cara ou dende todos os centros educativos ao mesmo tempo, ou concentración de desprazamentos estacionais á praia fluvial).

Así, os viais que dan acceso a estes nodos monofuncionais, sofren picos de mobilidade nos horarios de activación e desactivación dos mesmos, o que conleva a miúdo a atascos, ou ao sobredimensionamento dos espazos de circulación rodada ou de estacionamento para dar cabida aos picos de fluxo que son puntuais. As estratexias para a redución destas problemáticas e das súas consecuencias - medioambientais e de molestias á veciñanza - deberán estar encamiñadas a complexizar e diversificar os usos nos tecidos urbanos (fomentando a convivencia de usos residenciais con produtivos e de prestación de servizos) para crear entornos percorribles a pé, de tal xeito que sexan posibles e máis cómodos que os percorridos motorizados.

Para o caso da Madalena, existen focos alternativos destinados ao deporte e o lecer dentro da vila, polo que o seu efecto na mobilidade focalízase na época estival polo uso da praia e o paseo fluvial, e dos equipamentos deportivos. A mellora das comunicacións peoniles entre o núcleo urbano e este espazo, facilitando a súa accesibilidade, poden servir para fomentar os desprazamentos a pé e reducir así o uso do coche.

No caso da concentración dos equipamentos de ensino, a súa ubicación fai posible o acceso a pé dende a maioría das concentracións residenciais da vila, polo que será de interese fomentar a seguridade, a accesibilidade e a calidade urbana dos percorridos que conectan este espazo coas zonas de vivendas (para que poidan percorrelle comodamente as crianzas con certa autonomía ou acompañadas polos seus familiares). As circulacións rodadas cara este espazo monofuncional de ensino pasan en grande medida polos viais que están chamados a artellar a rede peonil, polo que será de interese tamén fomentar percorridos alternativos para o tráfico rodado que reduzan a presión do coche nas vías polas que deberán circular as persoas.

No caso do polígono, a súa ubicación en relación con relación ás grandes infraestruturas viarias que rodean a vila fai que parte da problemática (a dos accesos rodados da poboación allea á vila) quede resolta, sen perxiuizo de que a comunicación directa de gran parte da poboación con este nodo de actividade pase necesariamente pola rúa da Pravia e por Campo da Ponte (áreas de maior intensidade de uso peonil e de actividade económica a pé de rúa). A distancia entre o polígono e o núcleo urbano (a uns 30 minutos) así como o carácter infraestrutural de boa parte do percorrido fai que a maioría desta circulación sexa rodada.

Algunhas das estratexias que é necesario contemplar son as destinadas a combatir a monofuncionalidade destes espazos (permutando usos con outros espazos da vila, de tal xeito que se compatibilicen os horarios sen solaparse no tempo), ou estratexias encamiñadas a flexibilizar os horarios de acceso aos centros (educativos ou de traballo), que se poden traballar coa comunidade educativa ou co tecido empresarial a través de programas de participación encamiñados á detección de necesidades.

A4 - ESPAZO PÚBLICO (características)

A4.1 - CARACTERIZACIÓN XERAL DO ESPAZO PÚBLICO DO ÁMBITO

Reparto de funcións

A rede de espazo público na vila componse de aproximadamente 351.000 m² de superficie total, o que supón un 17%do total da superficie do ámbito da vila. Esta rede de espazo público presenta funcións e características moi variadas. Se atendemos á diferenza entre áreas de estancia (parques, prazas, e zonas recreativas) e o espazo adicado á circulación rodada ou peonil, vemos como predomina o segundo sobre o primeiro, nunha proporción de 5 a 1.

Distribución xeral do espazo	Superficie (m ²)*	%
PRIVADO	1.740.869	83%
PÚBLICO	351.635	17%
TOTAL ÁMBITO	2.092.504	100%
Distribución do espazo público	Superficie (m ²)	%
ESTANCIA - Prazas, parques e áreas recreativas	57.303	16%
CIRCULACIÓN - Estradas, rúas e camiños	294.332	84%
TOTAL ESPAZO PÚBLICO	351.635	100%
Distribución do espazo de circulación (estimación)	Superficie (m ²)	%
Circulación peonil exclusiva (camiños non rodados)	20.725	7%
Circulación peonil exclusiva (beirarrúas)	36.918	13%
Circulación compartida (peonil/rodado)	58.947	20%
Circulación rodada	115.845	39%
Estacionamento	61.897	21%
TOTAL ESPAZO CIRCULACIÓN	294.332	100%



Analizando a rede de espazo público vencellada á circulación (estradas, rúas e camiños) predomina no ámbito a superficie adicada aos carriles de circulación de vehículos, que ocupan preto do 40%da superficie total de espazos de circulación. O espazo de estacionamento na rúa acada o 21% Unha proporción importante do espazo de circulación ten un uso compartido entre peóns e vehículos (o 20%q, ben sexa conformado como plataformas únicas de prioridade peonil, ou ben como rúas asfaltadas de uso indiferenciado. O espazo restante está adicado a beirarrúas para o peón (o 13%do total da superficie de circulación)

Os principais espazos de estancia acumulan o 16%da superficie de espazo público da vila, e presentan características e usos moi diferenciados. Os mais amplos destes espazos atópanse en torno á área recreativa do río Madalena . O campo da feira, como gran espazo público vencellado a esta actividade, funciona como aparcadoiro na actualidade.

A área recreativa da Madalena, cos equipamentos deportivos e de lecer e a praia fluvial (comezo do paseo fluvial), representan unha peza que aglutina boa parte da superficie de espazo público de estancia (adicada a parques ou praza). Este importante espazo adicado ao lecer atópase desvinculado das áreas residenciais (en parte pola súa posición periférica, en parte pola pendente do val e polo curso fluvial...) polo que será fundamental a futuro mellorar a conexión entre esta área, creando percorridos peoniles con boas condicións de accesibilidade e da calidade ambiental.

Conectividade e grao de comunicación interna da vila

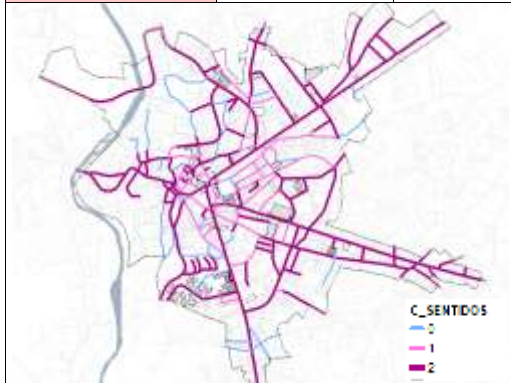
A vila rexistra os maior grao de compacidade do territorio próximo, e contén boa parte da actividade comercial e produtiva do concello, ademais de concentrar a maioría dos servizos e equipamentos municipais. Isto devén nun abundante fluxo circulatorio, na presenza de paradas de transporte público e na oferta das liñas dispoñibles, e tamén na cantidade e na calidade dos percorridos peonís que comunican os centros de actividade (equipamentos culturais ou administrativos, zonas comerciais, parques e prazas...).

Características da rede de circulación na vila

A rede rodada

Predominan na vila os tramos de vial con dous ou máis carriles de circulación, aínda que existe unha porcentaxe significativa de tramos sen carril definido (camiños e sendas principalmente, as cales chegan a supor case o 22%da lonxitude total do viario). Predominan tamén os tramos con dous sentidos de circulación, case o 60% fronte aos dun so sentido que non chegan ao 20%. As rúas que máis desenvolvemento teñen dentro do casco urbano son a Avenida da Terra Chá (1,4km, un 4,3%da lonxitude total de viario), a rúa do Calvario (1,1km) e Conde Pallares (0,9km). O ancho promedio do viario (resultado dun reparto do total de superficie de espazo público destinada a circulación, uns 294.332 m², entre a lonxitude total de estradas, rúas e camiños, uns 32.274) estímase nuns 9,14m.

TRAMOS DE VIAL SEGUNDO O NÚMERO DE SENTIDOS DE TRÁFICO			TRAMOS DE VIAL SEGUNDO O NÚMERO DE CARRILES DE TRÁFICO		
Nº SENTIDOS	LONXITUDE (m)	LONXITUDE (%)	Nº CARRILES	LONXITUDE (m)	LONXITUDE (%)
0 (sen carril conformado)	7.038	21,8%	0 (sen carril conformado)	7.038	21,8%
1	5.972	18,5%	1	12.149	37,6%
2	19.264	59,7%	2 ou máis	13.087	40,5%
Total	32.274	100,0%	Total	32.274	100,0%



Regulación da limitación de tráfico:

REGULACIÓN DA LIMITACIÓN DE TRÁFICO			C. LIMITADO
TIPO DE LIMITACIÓN	LONXITUDE (m)	%	
NON	28.650	88,8%	NON
SO PEONIL	1.811	5,6%	SO PEONIL
RESIDENTES	699	2,2%	RESIDENTES
LECTIVOS	422	1,3%	LECTIVOS
FEIRA	342	1,1%	FEIRA
_OUTROS	352	1,1%	_OUTROS
Total	32.274	100,0%	



A maioría dos tramos de viario non teñen ningunha clase de regulación en canto a limitación do tipo de tráfico que poden recibir (case o 89%). As limitacións que predominan son as de exclusividade peonil (non regulada, derivada da morfoloxía ou a pendente de camiños, escaleiras...) que chegan a supor o 5,6%da lonxitude total do viario, así como as de tráfico limitado a residentes, que supoñen un 2,2%da lonxitude de viario. Outras limitacións presentes son as relacionadas cos días de feira (praza da feira, praza de San Xoán...), as dos días lectivos (Cuart de Poblet principalmente), e a limitación a camiños de grande tonelaxe que se estende a todo o casco urbano.

Tipo de plataforma:

En canto á conformación da plataforma, predomina no concello a plataforma segregada (con carriles e beirarrúas diferenciadas) sobre as rúas en plataforma única (comprendendo tanto as que están conformadas como plataforma con prioridade peonil compartindo espazo co tráfico como as que consisten simplemente na rúa asfaltada sen diferenciar espazo para o peón).

PLATAFORMA TIPO	LONXITUDE (m)	%
SEGREGADA	24.221	75,0%
ÚNICA	7.855	24,3%
outros	198	0,6%
Total	32.274	100,0%

Número de beirarrúas e características

Predominan os tramos de vial con algún tipo de beirarrúa: unha soa (o 14%da lonxitude total do viario) ou dúas beirarrúas (o 48%). Os tramos de vial sen ningún tipo de beirarrúa conformada supoñen unha proporción importante do total (case un 38%). Predominan as beirarrúas un ancho menor de 1,80m (o estándar mínimo para favorecer a accesibilidade). Menos da cuarta parte da lonxitude total de beirarrúas ten un ancho óptimo para a accesibilidade.

PRESENCIA DE BEIRRÚAS NO VIARIO					
Nº BEIRRÚAS	LONXITUDE		REPARTO SEGUNDO ANCHO LIBRE		
	(m)	%	<1,80m	>1,80m	total
0	12.123	37,6%	-	-	-
1	4.594	14,2%	59%	41%	100%
2	15.557	48,2%	83%	17%	100%
Total	32.274	100,0%	78%	22%	100%

Presencia de aparcamento na rúa: Nas rúas da vila predomina a presenza dalgún tipo de praza de estacionamento: máis do 70%dos tramos da rede de viario con algún tipo de circulación rodada posibilitan alomenos algunha clase de estacionamento nas súas beiras, principalmente estacionamento en liña nas dúas marxes da rúa. Estes estacionamentos ocupan unha superficie estimada* de 61.897 m², supoñendo unhas 3.750 posibles prazas.

APARCAMENTO NA RÚA						
TIPO DE APARCAMENTO	ANCHURA ESTIMADA (m)	Nº BANDAS	METROS de RÚA	REPARTO DOS METROS DE RÚA	* SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	Nº DE PRAZAS ESTIMADO*
LIÑA	2,1	1	6.530	36,9%	13.714	1.306
LIÑA	2,1	2	10.300	58,3%	43.262	4.120
BATERÍA	5	1	719	4,1%	3.597	288
BATERÍA	5	2	132	0,7%	1.324	106
total			17.683 m	100,0%	61.897 m ²	5.820
(*)- Estimación aproximada na que computan tamén os espazos de acceso a garaxes e fincas, e tamén as prazas non consolidadas como tal, froito dos usos e costumes das persoas usuarias. A estimación máis precisa corresponde ao apartado de estacionamento						

Estado do pavimento: Nunha valoración do estado do pavimento dos viais e camiños, froito da observación do traballo de campo, e centrado na ergonomía do mesmo para os peóns derivada da súa calidade e do seu estado de mantemento, dedúcese que na maioría das rúas o estado de mantemento do pavimento é regular (o 41%dos tramos), ou bo (o 36%). Poucos están en mal estado.

ESTADO DO PAVIMENTO	LONXITUDE (m)	%
BO	11.670	36,2%
REGULAR	13.235	41,0%
MAL	1.463	4,5%
NON TEN / OUTROS	5.906	18,3%
Total	32.274	100,0%

A4.2 – ACCESIBILIDADE

Accesibilidade e supresión de barreiras no espazo público

A intención do estudo da accesibilidade no espazo público é actualizar as condicións do mesmo e avaliar a súa adaptación á normativa vixente: a Orden TMA/851/2021, de 23 de Xullo, que recolle as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización dos espazos públicos urbanizados.

A planeidade que ofrece o entorno xeográfico na meirande parte do territorio da vila e a densidade de vivendas e de actividades que existe nalgúns áreas invita a pensar na vila de Vilalba como un espazo de oportunidade para crear un ámbito de altas prestacións de accesibilidade, amable para a terceira idade e as persoas con mobilidade reducida, atopándose, como xa se ten dito, a maioría dos equipamentos, espazos de relación e ámbitos comerciais a menos de 15 minutos camiñando. Para acadar estas boas condicións é imprescindible a total adecuación do espazo público aos estándares impostos pola normativa técnica, cousa que debe ser un obxectivo de fondo para tódalas contornas urbanas no medio prazo. O traballo continuado con asociacións e colectivos de persoas con mobilidade reducida pode ser un bo medio de avaliar a efectividade das medidas postas en marcha. De igual xeito, esta preocupación por facer os espazos públicos máis accesibles, debe de estenderse máis aló dos problemas de mobilidade, na busca de xerar espazos públicos accesibles universalmente a toda a poboación, incluíndo polo tanto non só a accesibilidade física, senón tamén sensorial e cognitiva.

Problemáticas xerais de accesibilidade

O problemas principais teñen que ver coa falta de itinerarios peonís completos e continuos nalgúns rúas, especialmente onde non existen beirarrúas ou espazos reservados para o peón. Existen tamén itinerarios peonís nos que abundan os estreitamentos por debaixo dos 1,80m, nalgúns casos por invasión de sinais ou luminarias, ou por invasión dos vaos de vehículos. Noutras ocasións falta o paso peonil nalgún dos cruces habituais.

O resto de problemas detectados son variados e teñen distinta gravidade. Algúns dos mesmos, xeralizados a escala de concello, pódense solucionar con pequenas actuacións de mantemento. Estas problemáticas puntuais son variadas e distribúense de xeito heteroxéneo:

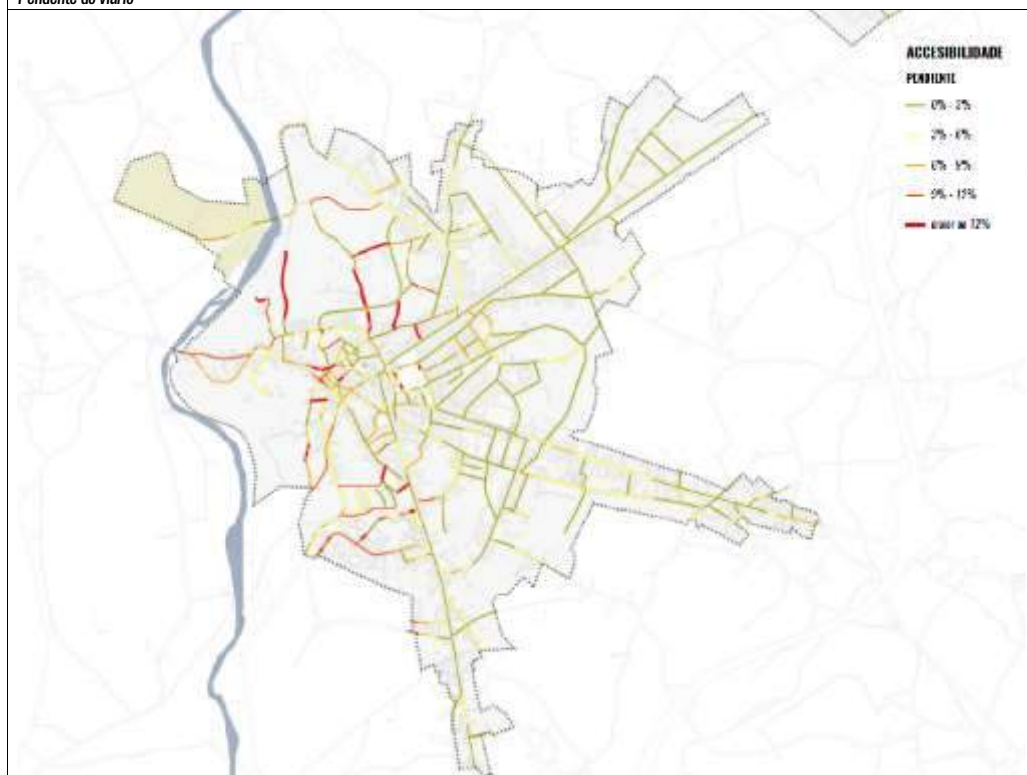
- Abundan as problemáticas relacionadas cos pasos peonís
 - Na sinalización horizontal dos pasos peonís hai casos nos que as franxas de pavimento podotáctil - que identifiquen o paso peonil a persoas con discapacidade visual – ou ben non existen, ou non se adecúan exactamente ás prescricións da normativa.
 - Os vaos peonís teñen, nalgúns casos, escasa anchura ou unha configuración dos planos inclinados inadecuada ou inexistente. Estes problemas abundan nas rúas interiores.
 - Tamén hai casos con falla de sinalización vertical dos mesmos, inexistente ou non visible
- Vaos en xeral: en moitas zonas da vila os vaos tanto de pasos de peóns como de garaxes realízanse mediante a inclinación transversal dunha parte da beirarrúa, o que fai que inda se reduza máis a sección chá para o tránsito peonil e xera problemas de inseguridade que pode causar caídas ou lesións ós viandantes. Isto é especialmente grave en ámbitos onde xa a sección da beirarrúa é moi escasa, nalgúns puntos inferior a un metro.
- Sinalización, luminarias e mobiliario urbano
 - A ubicación destes elementos ocupando o espazo peonil sen permitir un paso libre mínimo de 1,80m
 - Tamén por mor da súa altura: sinalización moi baixa (inferior aos 2.20m).
 - Semáforos sen sinal sonora, o que dificulta o seu uso por parte de persoas con discapacidade visual.
- Fallas nos pavimentos, con zonas con desperfectos ou con falla de mantemento, elementos mal fixados ou soltos, espazos con ocos sen pavimento, etc.
- Algunhas ramplas non cumpren coas pendentes axeitadas para resultar accesibles, especialmente grave o caso da Praza da Constitución.
- As paradas de autobús deberán cumprir o establecido no Real Decreto 1544/2007 sobre as Condiciones básicas de accesibilidade en el transporte urbano y suburbano en autobús, dotándoas dunha correcta sinalética e un espazo de espera axeitado.

Pendente do viario

Estas boas condicións de pendente destacan na zona da vila ó Leste e Norte do eixo principal formado polas rúas Pravia/Campo da Ponte e Galicia/Cidade de Lugo, con pendentes en xeral menores ó 4% ou entre o 4-6% (salvo en zonas puntuais, principalmente en viarios transversais interiores). Isto quere dicir que é factible realizar percorridos con baixa pendente ó longo dos eixos principais de conexión entre focos de mobilidade. Mentres que a zona do Casco Vello e o ámbito dos centros educativos si presentan problemáticas relacionadas coa súa topografía. O Casco Vello sitúase nunha cota máis baixa que a zona do concello e eixos principais, o que fai que o viario de enlace con el presente pendentes que superan xa o 6% incluso o 8 en moitos casos. No interior do casco a zona da Ferreiría presenta tamén problemas de pendente, pero non así o eixo lonxitudinal que supón a Rúa Porta de Cima. En canto ó

ámbito dos centros educativos, a súa posición ó longo dunha ladeira, fai que teñan problemas serios de pendente, cunha rúa central de acceso á meirande parte dos centros cunha pendente media superior ó 8% o que xera problemas de accesibilidade.

Pendente do viario

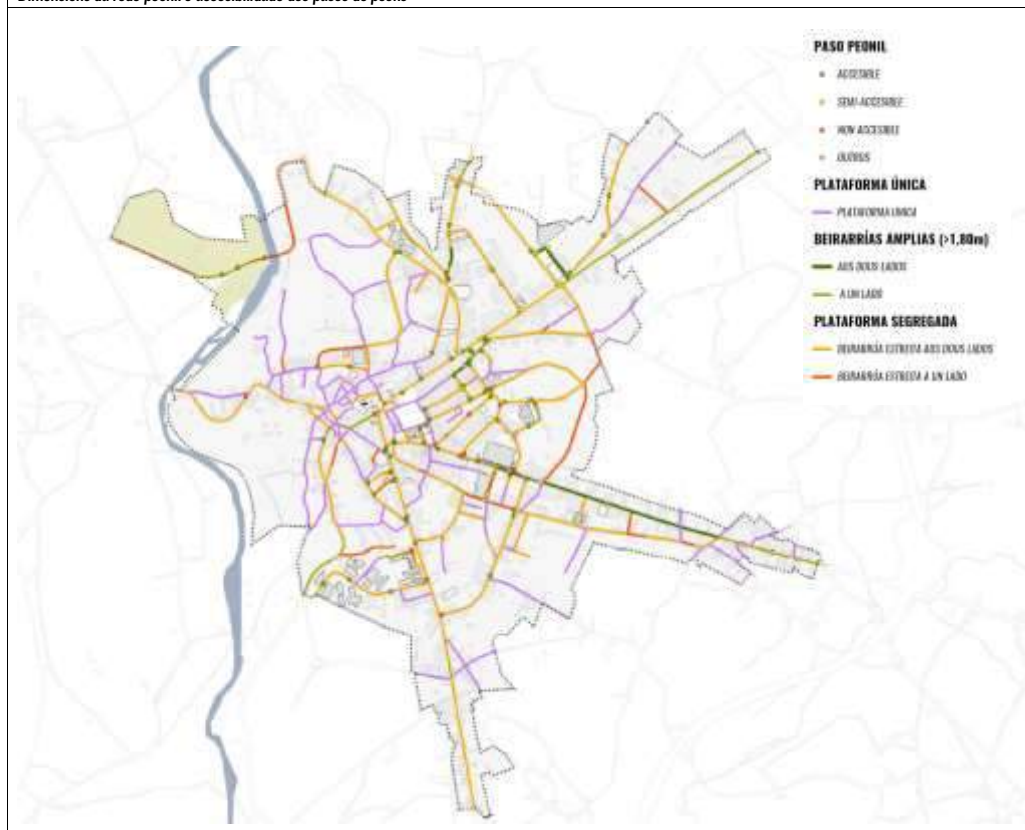


Dimensións e accesibilidade da rede peonil

Outro factor determinante para a accesibilidade do espazo público é a dimensión da rede peonil, dos espazos das rúas adicados ós peóns, que deberan de alcanzar un ancho mínimo de 1,80m; así como o xeito en que os percorridos peonís se cruzan coas zonas de tráfico rodado, onde se deben de dispor elementos que permitan a continuidade dos percorridos peonís en condicións de seguridade e accesibilidade física, sensorial e cognitiva.

Analizando estes factores, en Vilalba queda moito traballo por facer en canto as condicións de accesibilidade sensorial e cognitiva, inda que si se comezan a estender de modo xeralizado estándares como os dos pavimentos podotáctiles, especialmente nas re-urbanizacións levadas a cabo recentemente.

Dimensións da rede peonil e accesibilidade dos pasos de peóns



Por zonas, o Casco Vello configúrase maioritariamente como plataforma única, e como acceso exclusivo a residentes, salvo as rúas de acceso á Praza de Santa María. Todo isto facilita a comodidade nos percorridos peonís, cunha convivencia amable cos vehículos, a excepción da Praza de Santa María, cuxa configuración como unha explanada de aparcamento, con espazos moi reducidos para o peón e percorridos pouco claros, xera grandes problemas de continuidade e lexibilidade para o tránsito peonil.



Rúa Porta da Cima, plataforma única, acceso só a residentes con espazo de convivencia entre o peón e o vehículo

Nos eixos principais existe unha problemática de ancho de beirarrúas en moitos tramos, non alcanzando os estándares requeridos, salvo no caso da Avenida da Terra Chá, que si cumpre con estes estándares a partir do seu cruce co Rúa Guitiriz en dirección saída, non así no tramos máis próximos ó concello, onde se observan problemas de continuidade, pasos de peóns non accesibles e ancho de beirarrúas. Cabe destacar o caso da Rúa da Pravia, o eixo que soporta máis tráfico peonil con diferenza, debido á súa centralidade e carácter comercial e hostaleiro, con moi pouco espazo reservado para a circulación peonil e a aparición de usos estanciais ou comerciais. Porén, na meirande parte dos tramos do eixo Campo da Ponte/Cidade de Lugo si atopamos pasos de peóns accesibles, salvo no ámbito de Cidade de Lugo próximo ós centros educativos, onde os pasos de peóns presentan problemas de accesibilidade, o cal, neste caso supón un problema de maior gravidade ó tratarse de zonas onde hai un tráfico peonil maior e, en moitos casos, de menores.



Avenida da Terra Chá. Zona máis próxima ó centro con problemas de accesibilidade

Avenida da Terra Chá. Zona con dimensións accesibles do espazo peonil



Campo del Puente. Zona máis próxima ó centro con problemas de accesibilidade

Cidade de Lugo. Pasos de peóns con problemas de accesibilidade na contorna dos centros escolares



Rúa da Pravia. Zona de máxima centralidade e afluencia peonil con problemas de accesibilidade

En canto ás zonas de viarios interiores, atopamos situacións moi diversas, con zonas sen espazos exclusivos para o tránsito peonil nos ámbitos periurbanos salvo en vías principais, unha meirande parte de tramos de beirarrúas que non cumpren estándares de accesibilidade, e zonas con beirarrúas maiores de 1.80m ou de plataforma única nos ámbitos máis próximos á Praza da Constitución. Nos cruces peonís atopámonos situacións moi variadas, dende zonas cos cruces accesibles, especialmente nos ámbitos máis próximos á Praza da Constitución e na contorna da Estación de Autobuses, e outras con problemas neste senso, resultando grave no ámbito do centro de saúde e Estadio da Rocha.



Rúa Basanta Silva. Plataforma única, acceso só a residentes con espazo de convivencia entre o peón e o vehículo



Alcalde Fraga Bello. Vario interior con problemas de accesibilidade. Exemplo de problemas con vaos de garaxes que estreitan as beirarrúas

Cabe destacar aquí as problemáticas e falla de continuidade/lexibilidade dos percorridos peonís na zona de equipamentos Leste (escola infantil, centro de saúde, Estadio da Roca, Campo da Feira...), que supón non só un espazo de concentración de elementos atractores de mobilidade, senón un ámbito con potencialidade para un percorrido peonil de alta calidade. Ó igual que o eixo formado pola Rúa Castela e Avenida de Cospeito, ou a Rúa Cotarón, usadas como "ruta do Colesterol", e que pode supor un anel de mobilidade peonil de calidade, mais enfocado ó ocio que o anterior, complementario ós que aparecen arredor da traza do Camiño de Santiago e os espazos naturais do Río Madalena.



Rúa Ribadeo. Zona de equipamentos con problemas de accesibilidade en beirarrúas



Avda de Cospeito. Beirarrúa nunha soa marxe e con problemas de accesibilidade

Outra zona a destacar é a dos centros educativos que presenta, como xa se dixo, problemas de pendente e de accesibilidade nos pasos de peóns da Avenida de Lugo (principal eixo de acceso ó ámbito), pero a isto únese a configuración da Rúa Cuart de Poblet, que concentra os accesos ós centros escolares, en plataforma segregada, con beirarrúas que non cumpren os estándares de accesibilidade (e máis tendo en conta o tipo e intensidade de

tráfico peonil que soporta) e con cruces peonís accesibles, pero non suficientes e con problemas de seguranza debido á sobrecarga nos horarios de entrada e saída.



Cuart de Poblet. Zona escolar con problemas de accesibilidade. Pendente, anchos de beirarrúas, seguranza en pasos de peóns, etc

Cuart de Poblet. Zona escolar, máxima afluencia en horarios de entrada e saída

Un reflexo desta análise é a táboa de presenza de beirarrúas no viario, onde podemos ver esta problemática en canto ás dimensións da rede peonil:

PRESENCIA DE BEIRRÚAS NO VIARIO					
Nº BEIRRÚAS	LONXITUDE		REPARTO SEGUNDO ANCHO LIBRE		
	(m)	%	<1,80m	>1,80m	total
0	12.123	37,6%	-	-	-
1	4.594	14,2%	59%	41%	100%
2	15.557	48,2%	83%	17%	100%
Total	32.274	100,0%	78%	22%	100%

Pasos peonís

Contabilízanse 169 pasos peonís dentro da rúa, a maioría deles cumpre cos requisitos fundamentais dende o punto de vista da accesibilidade (ten ancho suficiente, conta con vaos ou está enrasado coa beirarrúa, conta con sinalización podotáctil...), pero tamén existen bastantes pasos peonís que só cumpren estas condicións parcialmente ou que non as cumpren (e que suman en torno á metade dos pasos contabilizados). A presenza de pasos con condicións adecuadas de accesibilidade é fundamental nos itinerarios cotiás máis habituais (percorridos por motivos laborais, para as compras diarias e as tarefas de coidados).

PASOS PEONILES		
ACCESIBILIDADE DO PASO	Nº PASOS_PONILES	%PASOS_PONILES
BEN	67	40%
REGULAR	37	22%
MAL	48	28%
OUTROS	17	10%
Total	169	100%



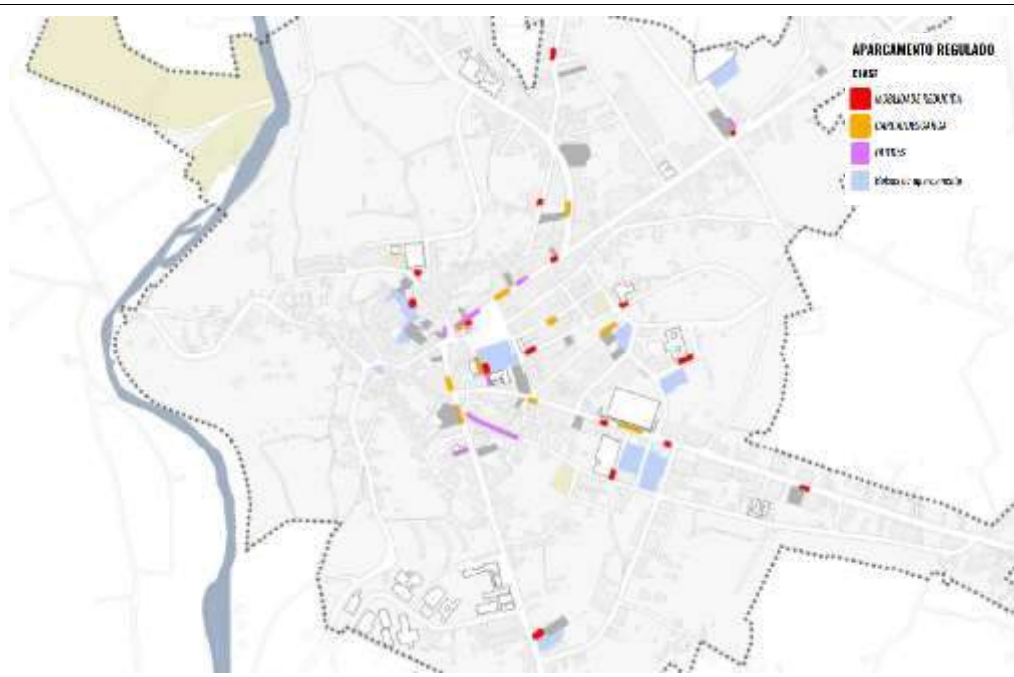
Rúa da Pravia. Exemplo de paso de peóns accesible

Rúa Benxamin Paz. Exemplo de paso de peóns con problemas de accesibilidade

Accesibilidade no estacionamento

Detéctanse 22 prazas formalizadas e adecuadamente sinalizadas reservadas para persoas con mobilidade reducida (PMR), do total de 2465 prazas de estacionamento regularizadas no ámbito da vila, contabilizadas durante os traballos de campo. O estándar establecido para os principais centros de actividade, independentemente das destinadas a residencia ou lugares de traballo é de 1 cada 40. Este estándar pode ser recomendable para as zonas máis centrais da vila e os ámbitos dos principais equipamentos e centros de servizos, polo que non debera de ter porque cumprirse no conxunto do casco urbano. Vendo a distribución actual de PMR na vila xa podemos observar que se concentran precisamente nos ámbitos centrais da vila e a contorna deste puntos de atracción de mobilidade, mais inda así, debera de reforzarse este servizo.

Situación das Prazas de Mobilidade Reducida



A4.3 - CALIDADE AMBIENTAL

A calidade ambiental atende a cuestións relacionadas coa comodidade dos residentes, a estética, a contaminación, o ruído, vexetación, ou o abandono e degradación da contorna urbana. A presenza de vexetación na trama urbana, especialmente nos entornos urbanos máis densos, ten un grande interese non soamente pola calidade estética que aportan ao espazo público, senón tamén á hora de manter a biodiversidade. As árbores nas rúas tamén son necesarias pola súa colaboración a crear espazos de sombra que favorecen o uso dos percorridos peoniles nos días soleados, e cuxa necesidade queda recollida nas estratexias vencelladas á adaptación ao cambio climático.

Ámbitos de alta potencialidade e problemática xeral

Existe na vila unha incipiente rede de espazos con alta calidade ambiental ou con potencialidade para selo, principalmente en relación co Casco Vello e a súa extensión cara a Praza da Constitución, a través da Praza Suso Gayoso, e incluíndo a Rúa da Pravia como parte deste ámbito. Outro espazo de gran potencialidade e o anel Leste dende Campo da Ponte a Cidade de Lugo, unindo as zonas da escola infantil, centro de saúde, Estadio da Rocha, Campo da

Feira, etc, pero que precisa dunha mellora substancial en canto ás dimensións dos espazos peonís, a calidade de acabados, os seus límites (a eliminación do muro do estadio conseguiría un cambio radical na calidade espacial do ámbito), e a introdución/distribución da vexetación. Ademais destes ámbitos máis urbanos, na contorna atopamos espazos de alta calidade ambiental, especialmente relacionados co Río Madalena (área recreativa e paseo fluvial, e percorridos ata o Muíño do Rañego), partes do percorrido do Camiño de Santiago ou o Paseo do Conde, todos eles áreas agradables para o paseo nas que abundan os valores paisaxísticos e o contacto coa natureza.

A promoción destes espazos é un factor importante para o desenvolvemento da vila, principalmente pola mellora na calidade de vida dos habitantes, e tamén porque pode supor un dos principais atractivos tanto para os visitantes (aproveitando o paso do Camiño de Santiago) coma para a implantación de actividades económicas. A prolongación dos seus valores ambientais a través das rúas que conectan estas áreas entre elas, e cos principais centros de actividade, é a principal ferramenta do concello para promocionar os desprazamentos a pé dentro da vila. Potenciando tamén percorridos de alto uso, como son o eixo da Rúa Castelao e Avenida de Cospeito, ou a Rúa Cotarón, rutas do Colesterol.

Merece especial atención polo seu grado de uso e o tipo de usuarios a Rúa Cuart de Poblet, que concentra os accesos ós centros escolares xunto á Rúa de Galicia/Cidade de Lugo, con problemas de accesibilidade, sobrecarga nos horarios de entrada e saída, falta de seguraza e de calidade ambiental (ausencia de verde, zonas de descaso, zonas de resguardo e espera, pavimentos con eivas, peches dos centros educativos con desperfectos ou descoidados, etc) . O tramo de Cidade de Lugo máis próximo ó centro, ten problemas de calidade ambiental por ser un tramo moi exposto ás inclemencias meteorolóxicas ó non ter edificación, pero, á vez, isto permite unhas visuais e insulación que a converte nun ámbito de moito potencial para percorridos peonís agradables, ó igual que os camiños peonís entre os centros educativos, e as rúas do Grupo Fontiñas.

Hai, non obstante, espalladas pola vila, moitas rúas e espazos públicos cunha calidade ambiental moi mellorable, incluso espazos nos que tamén conflúen factores como a ausencia de actividade ou a falta de iluminación. Aparecen nestas zonas edificios abandonados ou con acabados de obra, baixos baleiros, ou beirarrúas descoidadas. Este tipo de espazos contribúen a xerar inseguridade percibida, condicionan a implantación de novas actividades económicas e detraen os desprazamentos a pé.

Para abordar esta problemática hai que ter en conta que a rexeneración destes espazos moitas veces é custosa, e non depende exclusivamente dos axentes públicos. Sen embargo a mellora da calidade do espazo público é unha poderosa ferramenta que, en combinación coa dinamización e a promoción do uso destes espazos, pode contribuír a implantación de novas actividades.

Distribución por ámbitos

PRINCIPAIS FACTORES QUE CONTRIBÚEN Á BAIXA CALIDADE URBANA		
ZONA	CALIDADE AMBIENTAL	IMAXE
Casco Vello	- Calidade ambiental xeral boa - Rúas en plataforma única con accesibilidade peonil - Pavimentación de calidade e en bo estado, maioritariamente empedradas - Rúas cunha proporción de sección baixa e bastante homoxénea, salvo en zonas como a Rúa Concepción Arenal, o que permite que sexan moitas de elas vías con luz natural, inda que con pouca amplitude visual, salvo en puntos onde se permiten visións transversais afastadas, principalmente nas interseccións. Puntos a potenciar pola mellora da calidade espacial que isto supón.	
	- Vexetación no espazo público mellorable, inda que a sección da rúa dificulta a súa implantación. Si poderían plantexarse iniciativas para animar á plantación de vexetación en fachadas e espazos privados, sendo os puntos onde os xardíns privados se asoman á rúa ámbitos cunha mellora considerable da calidade espacial. - Existe un problema grave de ocupación da Praza de Santa María como aparcadoiro, o que merma considerablemente a calidade ambiental dun dos principais espazos de referencia. - Problema co estado da edificación nalgúns zonas, concentrándose neste ámbito o maior número de edificación en ruína da vila.	

	- Existen algúns impactos visuais, principalmente relacionados con diferentes alturas das edificacións, sobre todo no tramo Leste de Porta da Cima, a Praza de Santa María e na zona baixa da Ferrería. Tamén a presenza de cabreado de distribución en fachadas e sobre a vía.	
Praza Suso Gayoso/ Constitución/Rúa da Pravia	- Calidade ambiental xeral boa - Existen ámbitos de plataforma única e outros de plataforma segregada con problemas de accesibilidade, dimensións e claridade dos percorridos peonís, especialmente na Rúa que bordea a Praza da Constitución polo Oeste. - Pavimentación en xeral de calidade, pero con problemas puntuais de conservación - Rúas cunha proporción de sección moi variable, pois, pese a amplitude da rúa, a presenza de vivendas tradicionais ou de mediados do s.XX mesturadas con edificacións plurifamiliares de moita maior altura fai que a importancia visual destas vivendas diminúa debido a escala das edificacións lindeiras, e a calidade estética do conxunto vese desmellorada pola visual das medianeiras. Os baleiros das prazas permiten ter unha boa amplitude visual. - Existe vexetación no espazo público, con elementos de gran calidade como os da Praza Suso Gayoso e a parte baixa da Praza da Constitución. - Existe un problema coa distribución de usos na sección da Rúa da Pravia, cunha gran presenza dos vehículos, o que redunde en impactos visuais e sonoros. - O estado da edificación é bo salvo casos puntuais, inda que algún de eles resultan moi graves. - Presenza de cabreado de distribución en fachadas e sobre a vía.	  
	- Calidade ambiental xeral regular - Rúas de plataforma segregada e con forte presenza dos vehículos e problemas de dimensión dos espazos para o peón - Pavimentación en base a pavimentos asfálticos en calzada e baldosa hidráulica en beirarrúas. En bo estado de conservación en xeral, salvo nalgúns zonas da Avenida da Terra Chá próximas ó centro e de Cidade de Lugo máis afastadas do centro. - Rúas cunha proporción de sección moi variable, pois, pese a amplitude da rúa, a presenza de vivendas de mediados do s.XX (de pouca altura) mesturadas con edificacións plurifamiliares de moita maior altura fai que a importancia visual destas vivendas diminúa debido a escala das edificacións lindeiras, e a calidade estética do conxunto vese desmellorada pola visual das medianeiras. Polo tanto son rúas dunha sección moi heteroxénea e que combinan zonas cunha maior continuidade da edificación con outras onde se mesturan con parcelas baleiras, que permiten unha maior amplitude visual puntual. Pero as aperturas dos campos visuais concordan coas interseccións na vía principal, estando estas máis colmatado segundo nos acercamos ao centro da vila. - Ausencia de vexetación no espazo público, salvo en zonas puntuais da Rúa de Galicia. As áreas verdes limitanse aos espazos baleiros das fincas edificadas, que as	 
Eixos principais de circulación (Pravia/Campo da Ponte e Galicia/Cidade de Lugo, Plácido Peña, Avda da Terra Chá)		

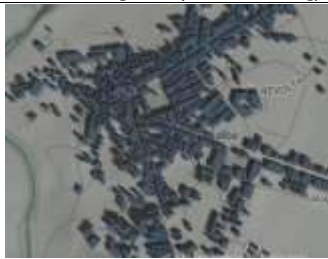
	manterien para uso da propiedade. - Problema xeralizado coa distribución de usos na sección, cunha gran presenza dos vehículos, o que redunda en impactos visuais e sonoros. - O estado da edificación é bo salvo casos puntuais, non así o dos seus acabados en moitos casos. - Cabe destacar a presenza de impactos visuais derivados dos cambios de alturas do edificado, quedando á vista numerosas medianeiras sen revestir, ao que lle hai que sumar as fachadas sen rematar e os peches sen acabados. Tamén a presenza de cabreado de distribución en fachadas e sobre a vía.	
Varios interiores	Atopámonos aquí unha ampla variedade de situacións, con espazos moi diferentes entre as zonas máis centrais da vila e as máis afastadas, onde existen ámbitos moito menos colmatados, pero que arrastran problemas similares en canto a configuración e ambiente dos espazos públicos: - Calidade ambiental xeral regular, incluso mala en algúns viarios transversais con descontinuidades nos percorridos peonís e rúas sen rematar/urbanizar. Cabe destacar a zona ó Leste da Praza da Constitución, coa Rúa Basanta Silva de plataforma única e a zona de vivendas unifamiliares, cunha maior calidade espacial, con presenza de vexetación, inda que con algúns problemas de dimensión da rede peonil. - Rúas de plataforma segregada, salvo algún caso puntual e algunha actuación recente. - Forte presenza dos vehículos e problemas de dimensión dos espazos para o peón en xeral, salvo en Basanta Silva e algunha mellora recente.	
	- Pavimentación en base a pavimentos asfálticos ou formigón en calzada e baldosa hidráulica ou formigón en beirarrúas, salvo en casos puntuais onde aparece algún material máis nobre. En bo estado de conservación en xeral nas zonas máis próximas ó centro e regular nos ámbitos máis afastados, con casos puntuais de mala conservación. - Rúas con casos moi heteroxéneos en canto á súa sección, con ámbitos cunha sección en base a rúas estreitas e edificación baixa, especialmente en rúas que medraron con vivendas tradicionais e conservan a traza dos camiños que lle deron orixe (ex: Rúa Nova), pero onde a aparición de edificacións máis recentes e con outra altura xeran xa impactos visuais. E outras de trazado máis recente cunha proporción de sección moi variable, coas mesmas problemáticas que os viarios principais, pero cun ancho de rúa menor, o cal agudiza os impactos e provoca falla de soleamento, atopándonos pois a mesma mestura de vivendas tradicionais ou de mediados do século pasado con edificacións plurifamiliares de moita maior altura, o que afecta á calidade estética do conxunto co impacto das medianeiras. Son tamén rúas que combinan zonas cunha maior continuidade da edificación con outras onde se mesturan con parcelas baleiras, que permiten unha maior amplitude visual puntual. Pero as aperturas dos campos visuais concordan coas interseccións,	

	estando estas máis colmatado segundo nos acercamos ao centro da vila. - Ausencia de vexetación no espazo público, salvo en zonas puntuais. As áreas verdes limitanse aos espazos baleiros das fincas edificadas, que as manteñen para uso da propiedade, e as visuais sobre espazos non edificadas. - Problema xeneralizado coa distribución de usos na sección, cunha gran presenza dos vehículos, o que redonda en impactos visuais, inda que con menores problemas sonoros que as vías principais debido á baixa velocidade do tráfico obrigada pola sección da rúa, salvo zonas máis afastadas do centro e con carrís máis anchos, onde os vehículos alcanzan velocidades maiores. - O estado da edificación é bo salvo casos puntuais, non así o dos seus acabados en moitos casos. - Cabe destacar a presenza de impactos visuais derivados dos cambios de alturas do edificado, quedando á vista numerosas medianeiras sen revestir, ao que lle hai que sumar as fachadas sen rematar e os peches sen acabados. Tamén a presenza de cabreado de distribución en fachadas e sobre a vía.	
--	--	--

Soleamento e iluminación natural

É unha compoñente fundamental á hora de promover o paseo e o uso dos espazos públicos, e tamén orienta a ubicación dos espazos da hostalaría. Alén do soleamento nos espazos máis abertos, como as prazas ou os parques urbanos, cabe sinalar a importancia da incidencia do sol nas rúas principais. No caso das rúas da vila, e a falta de información máis pormenorizada, os mapas de soleamento indicánnos como na avenida da Terra Chá da o sol durante as mañás, e na rúa da Pravia e Campo del Puente da o sol pola tarde, especialmente na beirarrúa norte.

Soleamento ao longo do día (fonte: shadowma.org)

		
10:30h - (Marzo)	13:30 - (Marzo)	16:30 - (Marzo)

Inseguridade percibida

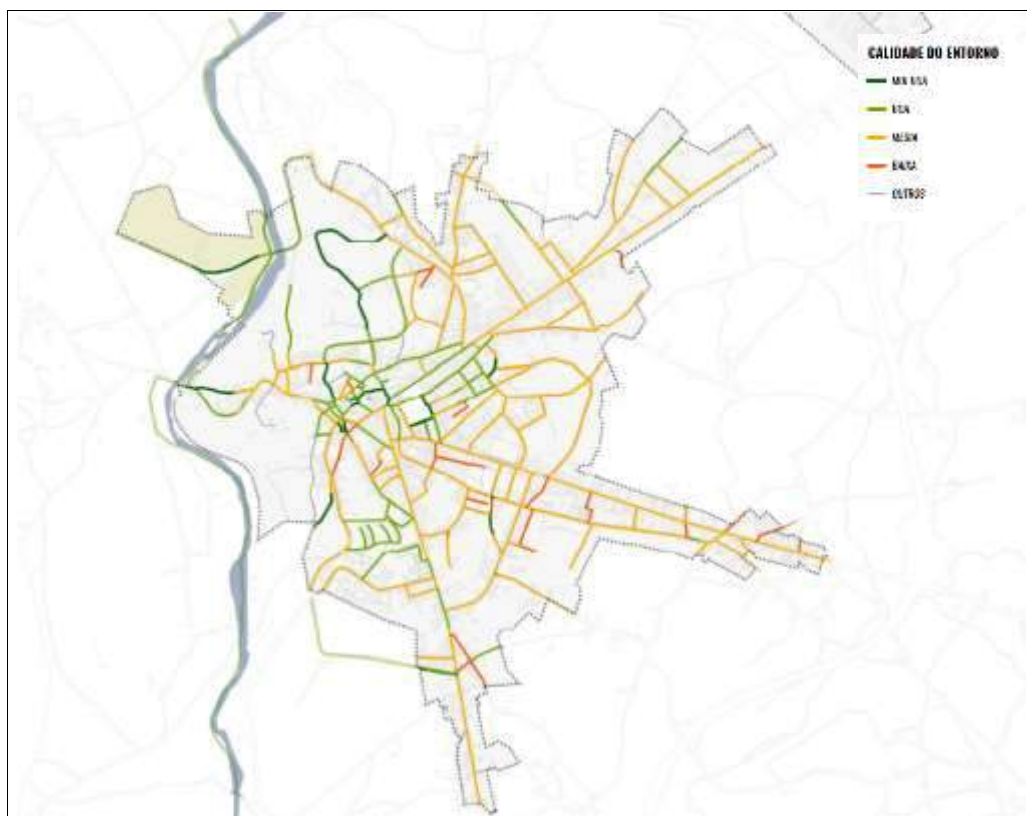
A percepción de inseguridade ven dada por cuestións como a iluminación nocturna das rúas, a existencia de solares baleiros e soportais abertos, e a porcentaxe de espazo dedicado aos vehículos e a velocidade que acadan estes. A sensación de inseguridade desincentiva moito a mobilidade peonil, e incita ás persoas a tomar percorridos alternativos ou a empregar o coche para moverse polo interior da vila. Polo tanto, este será un aspecto moi a ter en conta nas propostas de este estudo de mobilidade e espazo público, e debe de selo no seu desenvolvemento e en tódalas intervencións no espazo público que se leven a cabo na vila.

Durante a análise deste traballo os principais espazos que se sinalan como cunha baixa percepción de seguridade son as rúas adxacentes ás principais do casco vello, as calexas, pola súa sección, nivel de iluminación e pouca vida nas plantas baixas. O mesmo ocorre coa falla de iluminación da zona axardinada xunto ó centro de saúde, cara o interior do cuarteirón que está ó seu Oeste.

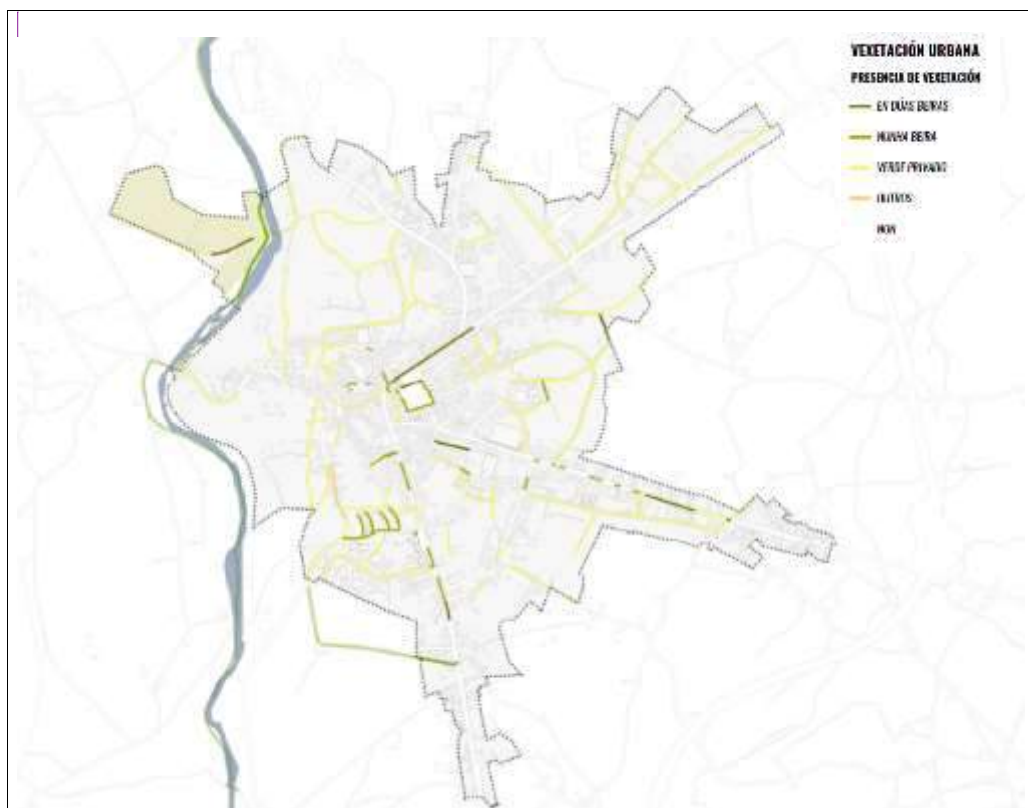
Conclusións

Para concluír, podemos dicir que os problemas de ambiente urbano principais dos espazos públicos da Vila concéntranse en:

- Problema xeneralizado coa distribución de usos na sección, cunha gran presenza dos vehículos, sendo a meirande parte das rúas espazos pensados para o tráfico rodado e non para favorecer a convivencia entre vehículos e peóns, con continuidade dos percorridos peonís accesibles.
- Falla de homoxeneidade na súa urbanización: convivencia de acabados e materiais diversos no tratamento superficial derivada de actuacións dispersas, que provocan a aparición de encontros mal resoltos, ademais de dificultar a lectura de espazos ou percorridos unitarios.
- Falla de continuidade de percorridos entre os principais focos de actividade e residencia.
- Falla en moitos espazos de puntos de estancia, cun mobiliario urbano que carece de unidade.
- Diferentes volumetrías da edificación, sen uniformidade e coherencia, e con escalas a miúdo inadecuadas para a sección do viario que a soporta, xerando numerosos impactos visuais, quedando á vista numerosas medianeiras sen revestir.
- Falla de arboredo na rúa.
- Existencia de infraestruturas aéreas que provocan distorsións na percepción do espazo.
- Deficiencias na iluminación dalgúns espazos públicos e rúas.



Comentado [FSV1]: METER LENDA



A5 - MOBILIDADE PEONIL

A5.1 - FLUXO PEONIL

Principais itinerarios peonís

Os principais fluxos peonís dentro da vila teñen que ver coa mobilidade funcional (traballo, estudo), pero tamén co lecer e os coidados persoais ou de familiares. No caso de Vilalba, os desprazamentos a pé supoñen unha terceira parte do total - segundo datos da enquisa de mobilidade-, e fanse maioritariamente por motivos de lecer (uso da hostalaría ou do comercio, paseo ou actividades recreativas e culturais).

Dentro da vila, as persoas móvense principalmente a pé (o 51% dos desprazamentos totais dentro da vila son a pé), sobre todo para as actividades recreativas. Estes desprazamentos estarán repartidos, previsiblemente, polas zonas nas que predominan as actividades comerciais e de hostalaría en torno ao centro da vila. Sen embargo os desprazamentos en coche dentro da vila - cuxas distancias son máis reducidas - son moi habituais (o 45% dos desprazamentos dentro da vila prodúcense en coche), motivados principalmente por traballo ou estudos (19%) ou por coidados (16%).

Menos do 10% dos residentes na vila que traballan na mesma desprázanse a traballar a pé ou en bicicleta. A distancia do polígono (gran concentrador de centros de traballo) con respecto ás zonas residenciais da vila, e a concentración e separación dos equipamentos de ensino explican en certa medida este reparto modal e de motivos. Cabe sinalar en todo caso un certo fluxo de persoas cara e dende os equipamentos de ensino, tanto familias como mozos e mozas de tódalas idades. A rúa de Galicia, así como rúas intermedias que dan acceso a esta canalizan este fluxo en horas moi determinadas do día.

Medición do fluxo peonil

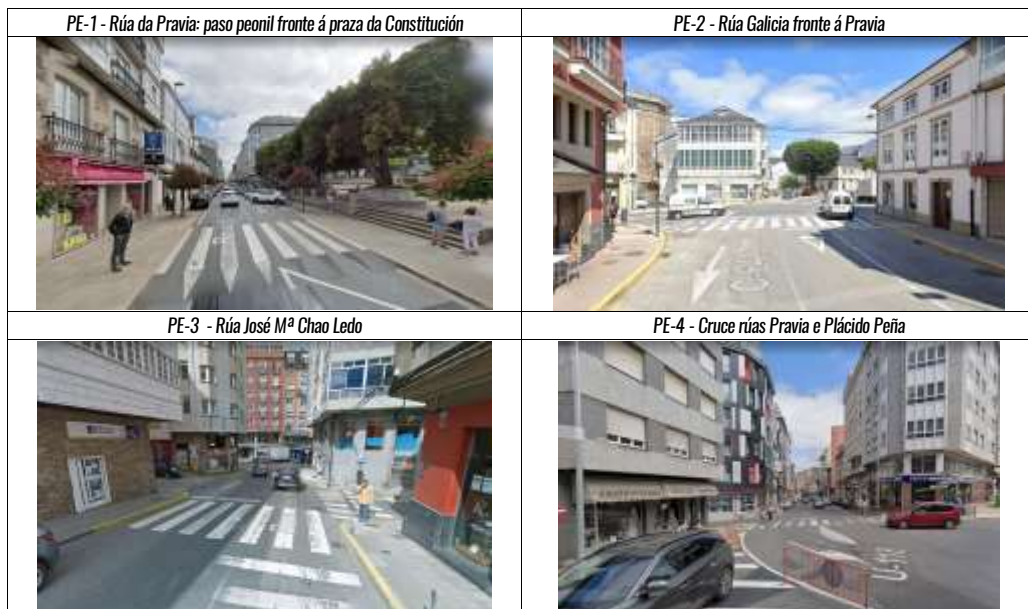
O tráfico peonil está directamente implicado en varios aspectos cruciais para a definición do espazo público como son a rendibilidade dos alugueres comerciais dos locais, a seguridade percibida na rúa ou a sustentabilidade do modelo de mobilidade. Neste sentido faise imprescindible a medición do fluxo peonil no ámbito como ferramenta para a toma de decisións.

Máis aló da cifra - que non é exacta senón que é unha aproximación a realidade en base a proxeccións-, debemos atender ás variacións da mesma en tres eixos: as variacións ao longo do día (neste caso a diferenza entre a mañá e a tarde), e as variacións nos distintos días da semana (como cambia o fluxo peonil na semana con respecto ás fins de semana). Por ilo mídense varios puntos no centro da vila, en horario de mañá (entre as 10 e as 11 da mañá) e de tarde (en torno ás 18h), durante dous días distintos: un día de semana (o 25 de setembro de 2020) e un sábado (o 17 de outubro de 2020).

Puntos nos que se mide o fluxo peonil



Para as medicións selecciónanse catro pasos peonil no centro da vila, nos tres viais nos que o fluxo peonil e de vehículos prevese que pode ser máis intenso.



Consideracións xerais da mobilidade peonil

Medicións do fluxo peonil - promedio de persoas/hora nos distintos puntos					
PUNTO DE MEDICIÓN	DÍA ENTRE SEMANA		SÁBADO		PROMEDIO
	10:00h	18:00h	11:00h	18:00h	
PE-1 (Rúa da Pravia, fronte á praza)	118	138	152	94	126
PE-2 (Rúa Galicia fronte á Pravia)	84	126	94	76	95
PE-3 (Rúa José M ^a Chao Ledo)	80	80	24	10	49
PE-4 (Cruce rúas Pravia e Plácido Peña)	146	164	186	62	140
PROMEDIO	107	127	114	60,5	102

102 - é a media de persoas que pasan por cada un dos cruces medidos ao longo dunha hora, nas franxas horarias estudadas. A rúa da Pravia é o eixo que soporta máis tráfico peonil con diferenza, sendo máis intenso este cara o cruce coa rúa Plácido Peña. A medición máis alta rexístrase neste último punto durante a mañá do sábado, cando o fluxo peonil acadaba as 186 persoas por hora (probablemente relacionado coas mobilidades por compras e o lecer). A medición máis baixa rexístrase tamén o sábado, pola tarde neste caso, na rúa José María Chao Ledo (o tramo de rúa que provén da Avenida da Terra Chá e que entronca coa rúa de Galicia), onde soamente pasan 10 persoas nunha hora.

Atendendo ás variacións por horarios e datas, os datos indican un certo aumento da mobilidade peonil polas tardes durante a semana, dándose o caso contrario nas fins de semana, nas que a caída no número de persoas pasando polos puntos de medición é considerable.

MEDICIÓN PORMENORIZADA DO FLUXO PEONIL - persoas/hora nos distintos puntos e horarios							
PTO	SUBPTO	SUBPTO_NOME	DÍA ENTRE SEMANA		SÁBADO		PROMEDIO
			10:00h	18:00h	11:00h	18:00h	
PE-1	A	PASO PEÓNS PRAVIA	126	180	108	66	120
	B	PRAVIA BEIRA NORTE	114	162	204	126	152
	C	PRAVIA BEIRA SUR	114	72	144	90	105
PE-2	A	PASO PEÓNS RÚA GALICIA	90	168	108	114	120
	B	RÚA GALICIA OESTE	90	90	84	78	86
	C	RÚA GALICIA LESTE	72	120	90	36	80
PE-3	A	PASO PEÓNS CHAO LEDO	126	126	36	0	72
	B	CHAO LEDO NORTE	60	60	18	12	38
	C	CHAO LEDO SUR	54	54	18	18	36
PE-4	A	PASO PEÓNS PLÁCIDO PEÑA	174	186	150	54	141
	B	PLÁCIDO PEÑA OESTE	150	216	264	96	182
	C	PLÁCIDO PEÑA LESTE	114	90	144	36	96
		PROMEDIO ->	107	127	114	60,5	102

Estudando as variacións dentro dos propios puntos, nos que se mide de xeito pormenorizado o tráfico pasante por ambas dúas beirarrúas e polo paso peonil, chama a atención como predomina o fluxo pola beira norte da rúa da Pravia (a pesares da proximidade da praza no lado sur, e que pode estar relacionado coas mellores condicións de soleamento polo lado norte). Na rúa de Galicia prodúcense moitos cruces polo paso de peóns que hai fronte a farmacia, sen que o fluxo en ningunha das dúas beiras domine claramente sobre o da outra. O mesmo sucede na rúa José María Chao Ledo que é punto de cruce habitual das persoas. Na intersección da rúa da Pravia con Plácido Peña apréciase un fluxo intenso de persoas a través do paso peonil, o que indica certa continuidade nos percorridos entre Camino da Ponte e a Rúa da Pravia, de novo relacionadas coa beira norte. Neste mesmo cruce rexístrase unha preponderancia do fluxo polo lado oeste, relacionado co itinerario peonil a través da rúa Porta da Cima.

A6 - MOBILIDADE RODADA

A6.1 - FLUXO CIRCULATORIO

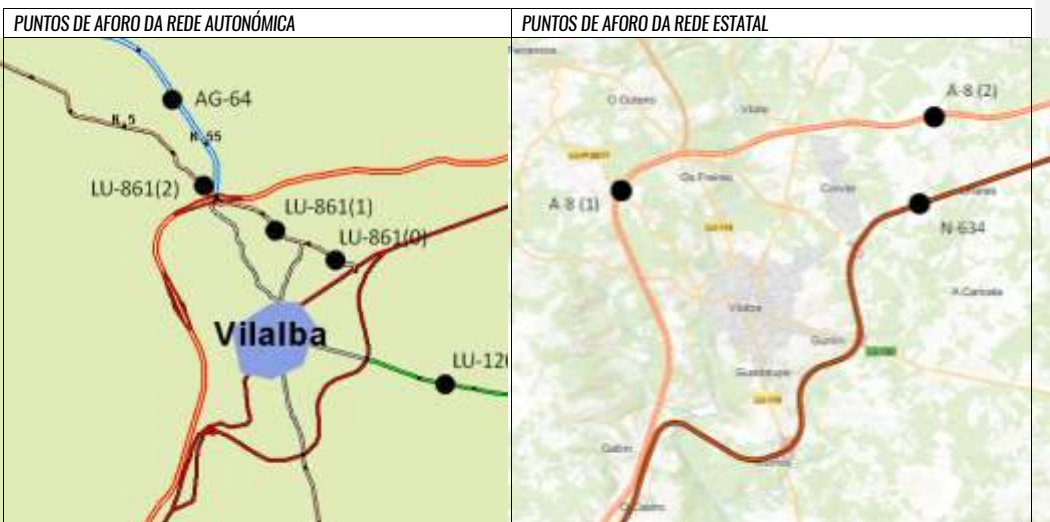
Fluxo circulatorio xeral na contorna da vila

A rede de estradas autonómicas e estatais ten moita presenza na contorna da vila de Vilalba. Os aforos destas estradas rexistran un importante fluxo de tráfico pasante, en moitos casos vencellado co tráfico de mercadorías como demostra as altas porcentaxes de vehículos pesados que atravesan estas estradas. Mesturado con este tráfico atópase o fluxo de vehículos que transitan a diario entre a vila e os territorios circundantes.

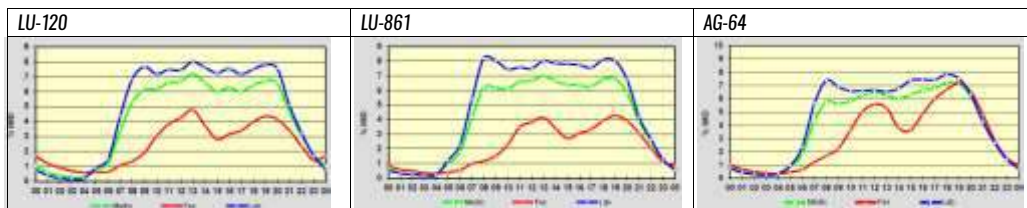
AFORO DE VEHÍCULOS NAS ESTRADAS DA CONTORNA DA VILA (fontes: Xunta de Galicia, Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, 2019)

TITULAR	ESTRADA	PK	ZONA	ANO	VEHIC.	%PES
XUNTA	LU-120	1,44	ENTRADA NA VILA - AVDA DA TERRA CHÁ	2019	3.895	9,7%
XUNTA	LU-861(0)G2	0,38	POLÍGONO - ENLACE N-634 CON A-8 - DO LADO DA NACIONAL	2016	1.980	ND
XUNTA	LU-861(1)	1,44	POLÍGONO - ENLACE N-634 CON A-8 - DO LADO DA AUTOVÍA	2019	2.733	18,2%
XUNTA	LU-861(2)G2	3,27	FORA DA CIRCUNVALACIÓN - CARA O NOROESTE	2016	2.085	ND
XUNTA	AG-64	52,02	AUTOVÍA AS PONTES - FERROLTERRA	2019	6.675	14,2%
ESTADO	N-634	605	NACIONAL POLÍGONO - EXTERIOR	2019	2.705	7,5%
ESTADO	A-8 (1)	576	EN CIRCUNVALACIÓN (AUTOVÍA: LUGO/MARIÑA/ N-O PENINSULAR)	2019	10.580	12,9%
ESTADO	A-8 (2)	571	FORA DE CIRCUNVALACIÓN (AUTOVÍA: LUGO/MARIÑA/ N-O PENINSULAR)	2019	7.887	16,90%

O fluxo rodado máis intenso atópámolo do lado norte da circunvalación, no tramo da Autovía do Cantábrico (A-8) que comunica Lugo coa AG-64. Hai unha diferenza notable entre a IMD neste punto e no tramo da mesma autovía que continúa dende este punto cara o nordeste (Mariña Lucense, norte peninsular...). Unha parte desta diferenza pódese explicar pola circulación que comunica habitualmente estas estradas coa vila e, vistas as elevadas porcentaxes de vehículos pesados, co polígono, a través da LU-861 (por onde chegan a pasar entre 2.000 e 3.000 vehículos diarios, con porcentaxes de pesados por riba do 18% A LU-120 rexistra tamén unha IMD considerable, con case 4.000 vehículos ao día.



Se observamos as variacións ao longo do día da intensidade de vehículos en xeral, podemos comprobar como o tránsito por varios destes puntos cae a case á metade durante as fins de semana, exceptuando a AG-64 no que as diferencias entre días laborables e fins de semana son menores. As gráficas de reparto deste fluxo rodado ao longo dos distintos horarios son bastante tendidas durante os días laborables, cun tráfico máis ou menos constante dende as primeiras horas da mañá (8:00h) ate o final da tarde (19 ou 20h). Non existen grandes picos horarios nos que o tráfico provinte destas estradas que poidan ser explicados tránsito interno da vila, mais aló da coincidencia con outros fluxos que si se concentren en horas específicas do día.

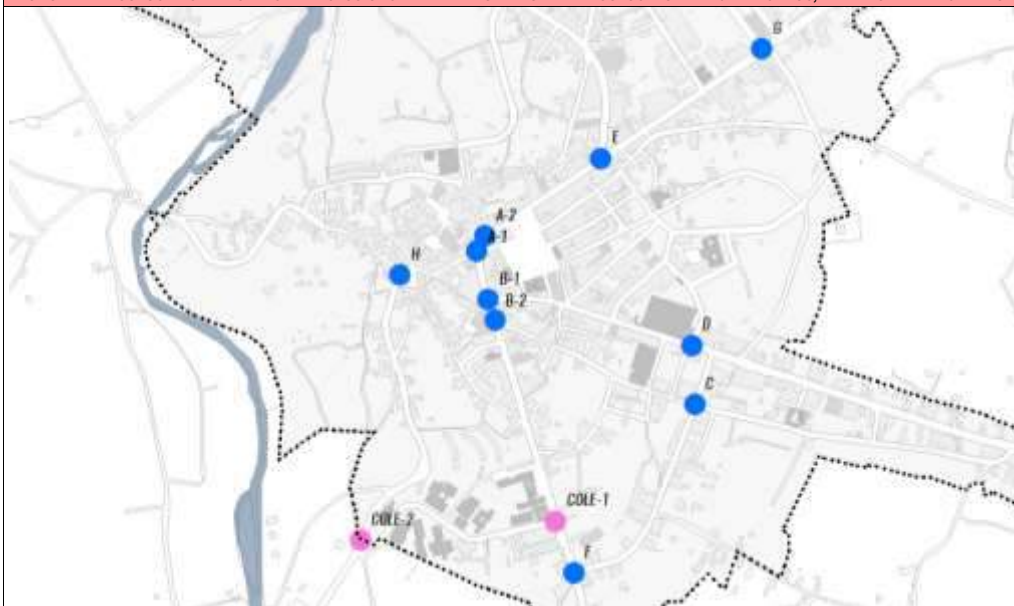


Os vehículos pesados teñen unha grande presenza en todas as vías da contorna da vila, chegando a supor máis do 18%da IMD na LU-861, estrada que comunica o polígono coas autovías A-8 e AG-64. Nestas tamén atopamos porcentaxes de vehículos pesados entre o 12%e o 16%da IMD, o que fala de ata que punto o tráfico destes viais está en boa medida consagrado á distribución de mercadorías.

Fluxo circulatorio xeral no interior da vila

Realízanse medicións do número de vehículos que pasan nunha hora polos puntos seleccionados como prioritarios da vila.

AFORO DE VEHÍCULOS NAS PRINCIPAIS INTERSECCIÓNS DA VILA. PROMEDIO DE VEHÍCULOS/HORA E %DE PESADOS, DÍA LABORABLE E SÁBADO



PTO	INTERSECCIÓN	DÍA LABORABLE		SÁBADO	
		Promedio (*) VEHÍCULOS/h	%PESADOS	Promedio (*) VEHÍCULOS/h	%PESADOS
A	Rúas Pravia / Conde Pallares / Galicia	975	0,7%	747	0,2%
B	Rúa de Galicia Con Avda da Terra Chá (/ J.M. Chao Ledo)	884	0,7%	461	0,1%
C	Rúa Mondoñedo / Rúa da Feira	374	0,6%	208	0,2%
D	Avda da Terra Chá Con Rúas Mondoñedo d Benxamín Paz	543	0,1%	384	0,2%
E	Rúa da Pravia Con Campo da Ponte / Plácido Peña	898	0,4%	787	0,3%
F	Rúa da Feira Con Rúa de Galicia	593	0,4%	367	0,6%
G	Rúa Doutor Domingo Goas con Rúa Campo da Ponte	715	0,6%	565	0,2%
H	Rúa Conde Pallares coa LU-P-6513	407	0,7%	237	0,8%
COLE.1	Colexios 1: Cuart de Poblet Con Rúa de Galicia	582	0,7%		
COLE.2	Colexios 2: Cuart de Poblet Con Rúa Conde Pallares	200	3,8%		
Total		617	0,6%	469	0,3%

(*) Fluxo rexistrado nos horarios medidos, en xeral os de maior actividade durante o día. Non se corresponde coa IMD. Fonte: medicións in situ.

Caracterización xeral do fluxo interno. Variación entre puntos e entre días

Por cada un dos puntos medidos do ámbito circulan un promedio de 545 vehículos por hora nos momentos de maior actividade. As diferencias entre os distintos puntos son notables, variando entre os 1000 vehículos/hora de media no punto A (cruce das rúas Pravia, Conde Pallares e Galicia), e os 200 no punto H (o entronque da rúa Conde Pallares coa LU-P-6513). O fluxo circulatorio rexistra unha caída arredor do 25% nas fins de semana (co sábado como referencia), caída que é máis acusada -de preto do 50%- nos puntos B, C e G, os máis afastados do centro, que marcan o tráfico entrante e saínte, e menos acusada no punto E, cruce da rúa da Pravia con Plácido Peña, onde se mantén case o mesmo tráfico que por semana (cae so o 12%).

O tráfico de vehículos pesados (buses, camiós...) é en xeral baixo dentro da vila, por debaixo do 1% do total de vehículos tanto durante os días laborables como nas fins de semana, o cal é explicable pola incidencia da circunvalación e o carácter externo do polígono. O tráfico interno semella moi superior na contorna da rúa que da acceso aos centros de ensino (Cuart de Poblet), couda previsible pola incidencia do transporte escolar nos horarios medidos (xusto nas entradas e saídas dos colexios).

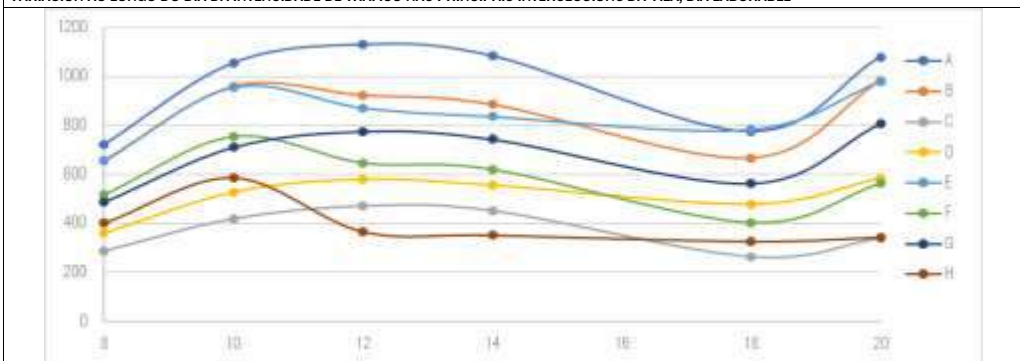
Á marxe destas medicións especiais, destacan os puntos A, B, G e H, que indican unha certa incidencia deste tipo de vehículos nas rúas da Pravia e Campo da Ponte, así como por Conde Pallares. Este fluxo de pesados, aínda que leve, solábase coas zonas de interese patrimonial e nas que se concentra boa parte das vivendas e da actividade a pé de rúa. Este fluxo descende a case a metade o sábado, manténdose a porcentaxe de pesados no caso da rúa Conde Pallares. Os cruces polos que máis tráfico circula en xeral son os do eixo que forman a rúa da Pravia e a rúa de Galicia, mentres que as rúas interiores do ámbito, e incluso doutros viais que dan acceso (Avda. da Terra Chá, Conde pallares...) teñen un fluxo moito menor.

Caracterización xeral do fluxo interno. Variacións ao longo do día

A intensidade de tráfico varía substancialmente ao longo das distintas horas do día, podemos observar o patrón xeral de variación das intensidades de tráfico ao longo do día nas principais vías da vila para detectar os puntos nos que se producen maiores atascos en momentos determinados.

AFORO DE VEHÍCULOS NAS PRINCIPAIS INTERSECCIÓN DA VILA. REPARTO DE VEHÍCULOS/HORA POR HORARIOS										
PTO	DÍA LABORABLE						SÁBADO			
	> 9H	9H	13H	14H	17H	19:30H	9:30H	13H	14H	17H
	ENTRADA COLES	MAÑÁ-1	MAÑÁ-2	SAÍDA COLES	TARDE-1	TARDE-2	MAÑÁ-1	MAÑÁ-2	MAÑÁ-3	TARDE-1
A	724	1.056	1.130	1.084	776	1.080	616	936	876	560
B	658	960	924	886	668	984	396	556	552	338
C	288	420	472	453	264	340	188	292	273	144
D	362	528	580	556	480	584	368	416	389	368
E	655	956	872	837	784	980	692	1.120	1048	548
F	518	756	648	622	404	564	320	492	460	288
G	488	712	776	744	564	808	564	800	749	332
H	403	588	368	353	328	344	192	312	292	208
COLE.1	372			792						
COLE.2	96			304						
Total	*	5.976	5.770	*	4.268	5.684	3.336	4.924	*	2.786

VARIACIÓN AO LONGO DO DÍA DA INTENSIDADE DE TRÁFICO NAS PRINCIPAIS INTERSECCIÓN DA VILA, DÍA LABORABLE



(*) Realízanse medicións extra nas entradas e saídas dos colexios e nas primeiras horas da tarde do sábado, para os puntos principais. Os datos dos puntos secundarios para estes horarios (en gris) obtéñense como proxección dos anteriores. Fonte: aforos do traballo de campo, setembro e outubro de 2020

En xeral, o fluxo máis elevado de vehículos prodúcese cara as primeiras horas da mañá, malia que mantense case constante cara o final da mañá, momento no que os puntos con maior tráfico (rúa Pravia), acadan valores pico, por riba dos 1.100 vehículos por hora. O tráfico descende considerablemente durante as primeiras horas da tarde, para volver aumentar ao final do día, con valores totais próximos aos da mañá.

O punto E (Pravia con Plácido Peña e Campo da Ponte) rexistra un aumento na súa intensidade de tráfico cara o final das mañás dos sábados, chegando a acadar valores superiores aos dos días laborables. O punto G (tamén Camino da Ponte) ten un comportamento semellante. Cabe sinalar que as maiores intensidades de tráfico en día laborable prodúcese a partir das nove da mañá. O tráfico aumenta despois da hora de entrada aos colexios, ao coincidir o retorno dos coches que veñen de deixar aos cativos nos centros escolares cos desprazamentos por motivos laborais.

A maior parte dos puntos aforados teñen os seus picos coincidindo cos tránsitos por motivos laborais, agás F e H, nos que acentúan o seu peso as conexións cos fluxos escolares, e o E, no que conflúen os fluxos a varios dos centros de compra habituais, polo que a súa intensidade vese moi afectada polos horarios de compras. As saídas dos colexios ao mediodía producen unha maior intensidade de tráfico que os accesos a primeira hora, facendo que pasen polas interseccións nos dous extremos de Cuart de Poblet case o dobre de vehículos por hora.

Patróns de comportamento dos vehículos no interior da vila

FLUXO DE VEHÍCULOS DOMINANTE (DÍA LABORABLE, SETEMBRO)



Fonte: aforos do traballo de campo, setembro de 2020

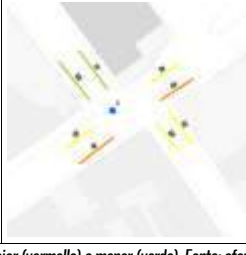
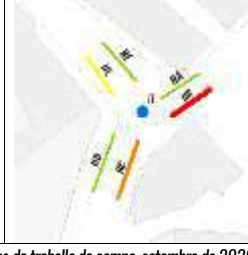
Pódese concluir, atendendo aos datos das medicións, que o tráfico da vila concéntrase no eixo formado polas rúas Campo da Ponte - Pravia - Galicia, facendo que case todo o tránsito de cotío pase constantemente polas mesmas tres interseccións. Este tráfico intenso é constante ao longo do día, e acadar uns valores similares nas horas centrais das fins de semana.

O tráfico dominante é especialmente intenso na rúa de Galicia, no seu tramo máis próximo á Pravia, dado que recibe importantes aportes das rúas Conde Pallares e Chao Ledo. Este tráfico é o máis intenso do eixo central, e atravesa, ademais, o punto de contacto entre os espazos peonís principais e máis representativos da vila (casco vello a un lado, coa árbore senlleira da Pravia e o torreón dos Andrade, e a cidade nova polo outro, coa praza da Constitución como espazo de referencia).

Durante as primeiras horas da mañá, o tráfico de acceso e de saída crúzanse - con xiros á esquerda - en varios dos puntos, sendo especialmente conflictivo pola cantidade de vehículos que pasan, o cruce da rúa de Galicia coa rúa José María Chao Ledo (ou o que é o mesmo, o remate da Avda. da Terra Chá, que por sección e por cantidade de vivendas e de actividades asociadas está chamada a ser unha das arterias principais da vila...). Aquí o fluxo dominante é o

dos vehículos que proveñen da rúa da Pravia ou Conde Pallares e queren acceder á Avda da Terra Chá facendo un xiro a esquerdas, pero teñen que ceder o paso a outro fluxo, tamén intenso, de vehículos que entran na vila cara o centro a través da rúa de Galicia. Outro dos puntos problemáticos é a intersección da rúa da Pravia / Campo da Ponte coa rúa Plácido Peña, onde tamén se cruzan dous fluxos dominantes, facendo que os vehículos que queren saír do centro por Plácido Peña teñan que agardar nun carril de xiro, ceder o paso aos vehículos que entran na vila, para facer un xiro a esquerdas.

Estas dúas circunstancias non só provocan situacións de inseguridade por seren puntos de paso habitual de peóns, senón que contribúen a aumentar os atascos na zona central, xa que resulta moito máis fácil acceder a ela que saír da mesma.

Fluxos dominantes en cada punto. Día laborable, primeiras horas da mañá (pico de actividade)			
A	B	C	D
PRAVIA / CONDE PALLARES / GALICIA	GALICIA CON TERRA CHÁ (/ J.M. CHAO LEDO)	MONDOÑEDO / RÚA DA FEIRA	TERRA CHÁ CON MONDOÑEDO E BENXAMÍN PAZ
			
E	F	G	H
PRAVIA / CAMPO DA PONTE / PLÁCIDO PEÑA	RÚA DA FEIRA CON RÚA DE GALICIA	Dr DOMINGO GOAS CON CAMPO DA PONTE	CONDE PALLARES / PRAZA DE SAN XOAN
			
Fluxo de vehículos por hora, de maior (vermello) a menor (verde). Fonte: aforos do traballo de campo, setembro de 2020			

A6.2 - ESTACIONAMENTO

Oferta de estacionamento: superficie e distribución

Existe estacionamento na meirande parte das rúas e espazos libres da vila, exceptuando algúns camiños e parte do rueiro do casco histórico que pola súa sección non o permiten. Este estacionamento componse dunha grande variedade de situacións, con prazas consolidadas a un ou ambos lados dos viais, prazas reservadas ou especializadas (para persoas con mobilidade reducida, de carga/descarga...) e prazas ubicadas en bolsas de estacionamento ao aire libre ou soterrado (como o da praza da Constitución) que se distribúen por distintas zonas. O grao de consolidación das prazas é variable, predominando as prazas máis consolidadas nos espazos centrais e os espazos menos formalizados de estacionamento no anel exterior.

As principais bolsas de estacionamento ubícanse no corazón da vila, co estacionamento público baixo a praza da Constitución, tamén o gran estacionamento vencellado á praza da feira (que funciona como tal todos os días agás os días de feira), e os espazos de estacionamento próximos ao centro de saúde. Estas bolsas actúan como referente para a busca de estacionamento rápido das persoas que proveñen de fora (parroquias, comarca) e que acoden á vila para usar os servizos. Da súa posición derivase a necesidade en moitos casos, de entrar moi ata o centro da vila e atravesar os principais eixos viarios, os máis ategados de coches e de peóns.

Cabe sinalar que a data de redacción deste estudo, estase a crear unha bolsa de estacionamento en superficie na marxe noroeste da vila, vencellada á zona do casco antigo, con acceso dende a rúa das pedreiras, e que pode contribuír a reducir a presión de estacionamento e a conxestión de tráfico nalgúns dos eidos máis centrais.

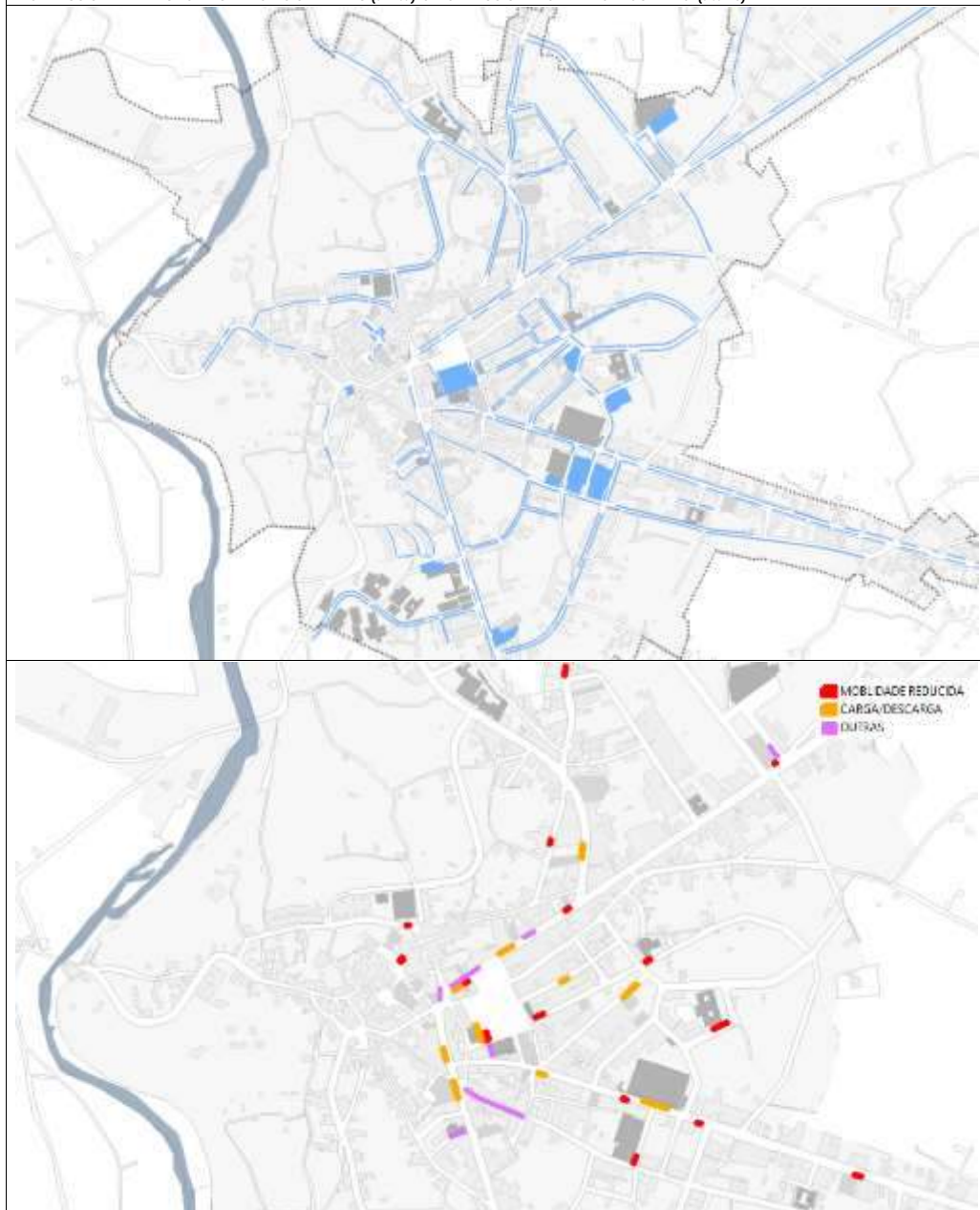
REPARTO DOS DISTINTOS TIPOS DE PRAZAS DE ESTACIONAMENTO

TIPO	SUBTIPO	SUPERFICIE ESTIMADA (m ²)	Nº DE PRAZAS	% PRAZAS
LIBRES	EN BOLSA	7.639	193	5,1%
	NA RÚA	53.811	3.450	91,7%
REGULADAS	C/D	563	50	1,3%
	PMR	453	22	0,6%
	OBRAS	258	26	0,7%
	POLICÍA	44	4	0,1%
	TAXIS	197	16	0,4%
	XULGADO	69	2	0,1%
Total		63.036	3.763	100,0%

Estímase para a vila central un total duns 63.000 m² de superficie adicada a estacionamento, que da lugar a 3.763 prazas. A práctica totalidade destas prazas non teñen ningún tipo de regulación: so o 2,5% das mesmas están reguladas, adicándose principalmente a carga e descarga, e a persoas con mobilidade reducida. O grupo predominante é o das prazas libres na rúa, que representan case o 92% do total.

Con respecto ás prazas reguladas, cabe destacar que a reserva de prazas para persoas con mobilidade reducida atópase por debaixo dos estándares establecidos para espazos de centralidade, no que se busca acadar un mínimo de 1 praza cada 40 nos principais centros de actividade. Aínda tendo en conta que non todo o ámbito urbano pode ser considerado un centro de actividade, a ratio actual reservada para persoas con mobilidade reducida - de 1 praza reservada cada 171 - debera aumentar considerablemente para achegarse máis a estes estándares.

DISTRIBUCIÓN XERAL DO ESPAZO DE ESTACIONAMENTO (arriba) e DISTRIBUCIÓN DAS PRAZAS REGULADAS (abaixo)



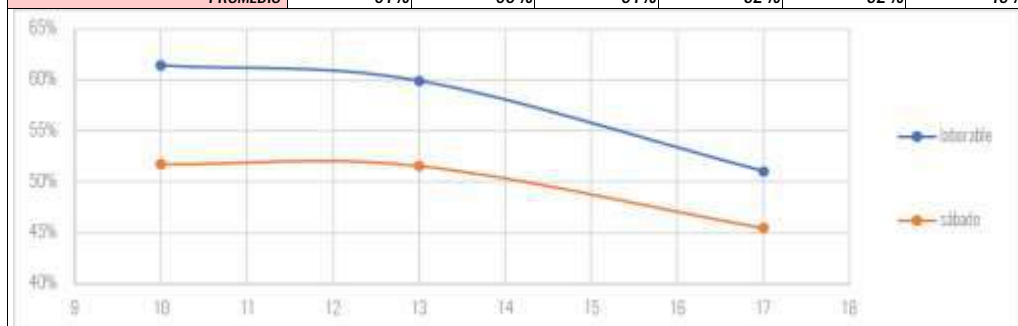
Ocupación do espazo de estacionamento

A ocupación do estacionamento mídese para as rúas do eido de maior centralidade da vila, en distintos horarios, podendo comprobar durante as medicións de campo que a ocupación das prazas nos entornos máis afastados do centro rexistraban unha ocupación moi inferior en todas as ocasións.

Atendendo á ocupación das prazas de estacionamento, o promedio de ocupación das mesmas rolda o 54%. Nos momentos de máxima ocupación, durante as primeiras horas da mañá dos días laborables, chégase a un promedio de ocupación do 61% nos eidos centrais. Nos momentos de mínima ocupación durante as tardes da fin de semana, esta media baixa ao 45% (tomando un sábado de feira como referencia, o que invita a pensar que un día sen feira a ocupación mínima pode ser aínda menor).

VARIACIÓNS DA OCUPACIÓN AO LONGO DO DÍA, POR TIPO DE PRAZA

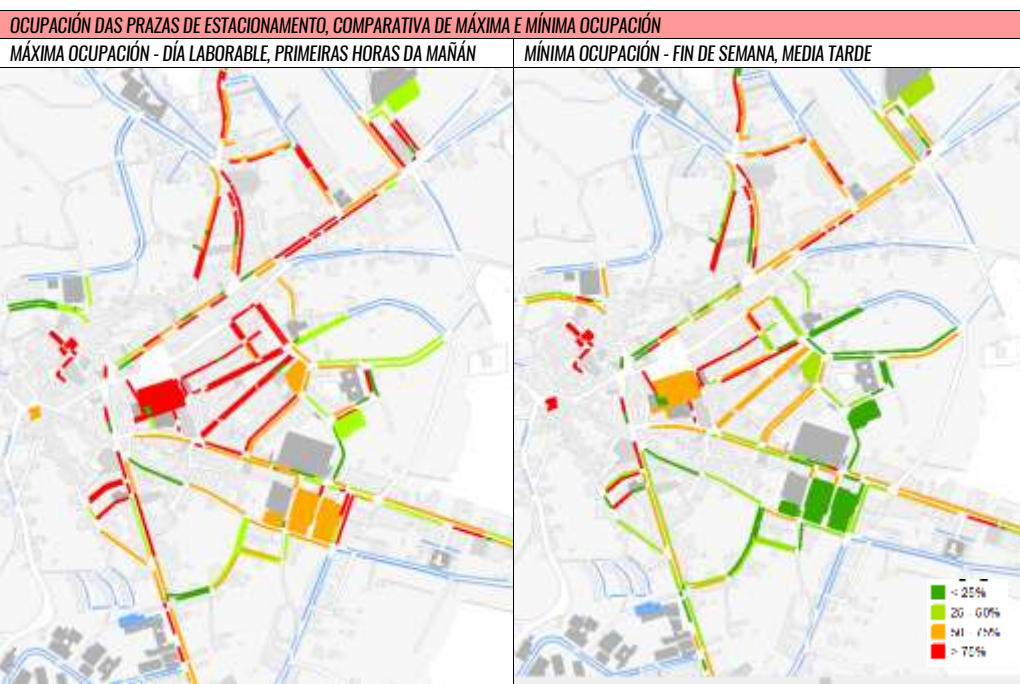
TIPO DE PRAZAS		Laborable			Sábado		
		10h	13h	17h	10h	13h	17h
LIBRES	EN BOLSA	76%	74%	69%	73%	74%	58%
	NA RÚA	62%	60%	52%	52%	51%	46%
RESERVADAS	C/D	32%	40%	10%	20%	32%	30%
	PMR	23%	23%	14%	14%	9%	9%
	OUTRAS	19%	21%	15%	13%	13%	13%
PROMEDIO		61%	60%	51%	52%	52%	45%



As bolsas de estacionamento rexistran as taxas máis altas de ocupación, e fano ao longo do día de maneira case continuada, especialmente por semana, cando oscilan entre un 76% das primeiras horas da mañá e o 69% das tardes. O estacionamento na rúa ten unha ocupación menor, comezando nun 62% durante as primeiras horas do día, pero caendo a case o 50% durante as tardes e as fins de semana, nun descenso máis acusado que as prazas en bolsas de estacionamento. As prazas de carga e descarga e as prazas de mobilidade reducida rexistran ocupacións moi baixas, por debaixo en xeral do 40% das primeiras (o cal acadan, como pico, cara o final da mañá dos días laborables) e por debaixo en xeral do 25% das segundas.

Atendendo á ocupación por zonas, destaca a escasa presión de estacionamento nas bolsas da contorna dos eidos centrais, que contrastan coa presión na contorna da praza da Constitución.

Observando as variacións ao longo do día no mapa, destaca a presión de estacionamento moi elevada que existe sobre as rúas Plácido Peña e As Pontes, a cal mantense no tempo incluso nos momentos de maior distensión global (o cal pode indicar un uso residencial e continuado destas prazas). A abundancia de prazas nas no rúeiro ofrece unha referencia clara á hora de atraer mobilidade rodada, especialmente aos eixos principais nos que se ubican servizos e equipamentos de escala municipal e comarcal (Pravia, Galicia, Terra Chá).



Hábitos de estacionamento

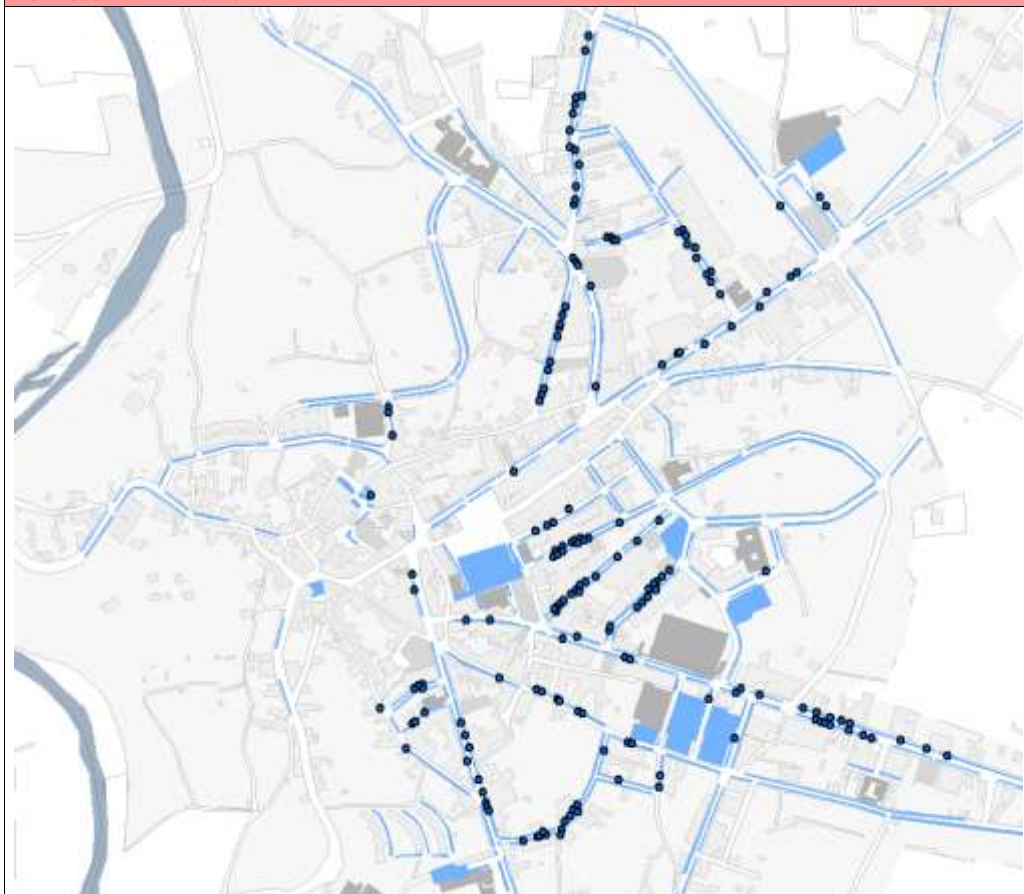
Preferencias de estacionamento de residentes e visitantes (fonte: enquisa de mobilidade)				
Onde Estaciona Principalmente?	Residentes na vila de Vilalba		Residentes nas parroquias ou noutros concellos	
	Durante o DÍA	Durante a NOITE	Durante o DÍA	Durante a NOITE
Na rúa	55,8%	24,55%	61,2%	18,37%
Nun garaxe	32,6%	64,73%	15,3%	59,18%
Nun parking privado	2,7%	3,13%	4,1%	6,12%
Nun parking público	2,2%	0,89%	4,1%	1,02%
Fóra do concello	1,3%	0,89%	12,2%	12,24%
N/C	5,4%	5,80%	3,1%	3,06%
Total	100,0%	100%	100,0%	100%

Unha parte importante do estacionamento sitúase na rúa - especialmente durante o día, máis do dobre que durante a noite -, o que sinala que o uso deste tipo de estacionamento é, principalmente, de cara á realización das actividades diarias. O total estimado de prazas no concello, en base datos do Censo 2011 do INE, é de 4.057 prazas de estacionamento, o cal supón que existe unha praza cada 3,7 habitantes (segundo a poboación do censo para ese mesmo ano 2011), ou atendendo a outras cifras como o censo de vehículos (DGT, 2013), habería unha praza cada 2,1 turismos rexistrados no concello,

aproximadamente. Cabe indicar que a falibilidade dos datos sobre prazas de garaxe é alta, dado que nos territorios de orixe rural predominan as edificacións de vivenda unifamiliar en parcela, que contan con espazo para estacionar aínda que non sexa computado como praza de garaxe. Ademais cabe considerar o feito de que nas edificacións construídas dende 2011 predomine a inclusión de estándares de prazas de estacionamento por vivenda superiores, como son os actuais.

Contabilízanse 176 entradas de garaxe, con distinto grao de regularización, dentro da vila, concentradas en torno ás rúas dalgúns dos eidos de maior densidade residencial, especialmente no grupo de rúas ao leste da praza da Constitución (Guitiriz, Fraga Bello, Emigración e Novo Cazón,), no tramo da avda da Terra Chá a partir do estadio Roca, e no eixo Plácido Peña / Cidade de Viveiro. Tramos máis centrais dos eixos principais (Pravia, Galicia) non contan cunha proporción tan elevada de entradas de garaxe, o cal favorece a continuidade e a seguridade dos percorridos peonís. A heteroxeneidade das tipoloxías de vivenda ás que dan acceso rodado estas entradas de garaxe, e a falta de datos específicos, impiden contabilizar con precisión o número de prazas ás que dan servizo estes accesos.

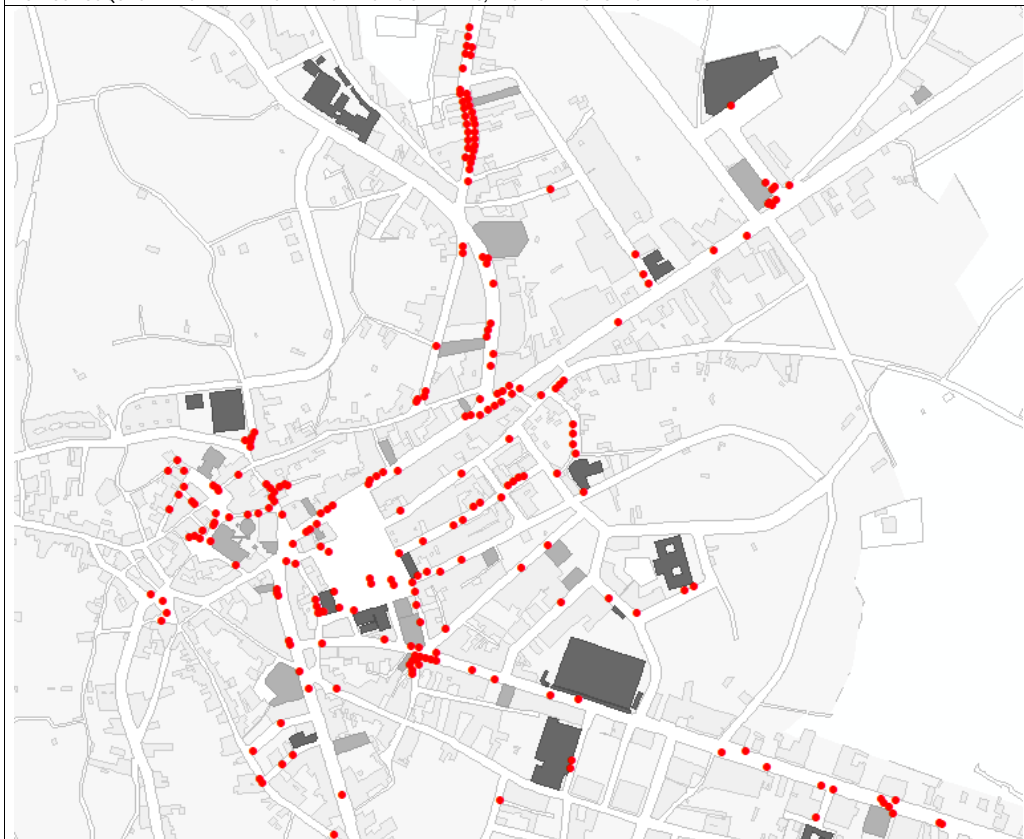
DISTRIBUCIÓN DE ENTRADAS DE GARAXE DENTRO DA VILA



Malas praxes de estacionamento

Dada a presión de estacionamento nas zonas centrais, unida ao carácter destas zonas en conxunto como nodo de servizos a escala municipal e comarcal, as malas praxes de estacionamento son habituais e variadas no eido central da vila.

PUNTOS NOS QUE SE REXISTRAN MALAS PRAXES DE ESTACIONAMENTO, NAS DISTINTAS TOMAS DE DATOS



As malas praxes máis frecuentes son o estacionamento na rúa, invadindo o espazo da beirarrúa. Estas malas praxes teñen pouca incidencia na circulación ordinaria dentro da bolsa central, pero en ocasións, cando se producen en espazos estreitos, dificultan o tránsito tanto de coches como de peóns. O resto de tipos de mala praxe inclúen o estacionamento en zonas non permitidas das plataformas únicas peonís do casco vello ou nas zonas de carga e descarga e a ocupación da calzada ou estacionamento en dobre fila.

Estas malas praxes distribúense por todo o eido central, concentrándose nalgúns rúas determinadas como é o caso da rúa As Pontes, na que é habitual que os coches estacionen de xeito permanente invadindo a beirarrúa. Tamén no cruce das rúas da Pravia e Campo da Ponte con Plácido Peña, ou en torno ao supermercado ubicado no tramo final da avenida da Terra Chá. En xeral pódese observar como as rúas próximas aos servizos principais como os supermercados son proclives a rexistrar estas malas praxes de estacionamento. A comodidade de aparcar o máis preto posible destes servizos fai que existan moitas recirculacións innecesarias dentro das áreas máis conxestionadas, de persoas que buscan “atinar” coa praza idónea, a pesares de que abundan as prazas baleiras a escasos 5 minutos camiñando do centro.

Conclusións sobre estacionamento

A pedagogía sobre a proximidade dos servizos dentro da vila, na que todo se atopa a un escaso quilómetro ou a 15 minutos camiñando, no peor dos casos, de zonas con pouca presión de estacionamento, faise fundamental á hora tanto de reducir os atascos nas vías principais como de fomentar os hábitos máis saudables e sustentables de desprazamento. Será recomendable tamén complementar ou incluso substituír algunhas das prazas no rúeiro dos eidos de centralidade por bolsas de estacionamento, a distancias accesibles, que actúen como referente para aparcarse e que, no posible, estean vencelladas a percorridos en coche que non requiran pasar polos espazos centrais, e a percorridos peonís accesibles e agradables que unan estes estacionamentos cos principais equipamentos e áreas de servizos.

A6.3 – DISTRIBUCIÓN E MERCADORÍAS

As actividades relacionadas co “Transporte terrestre e por tubaxe”, cunha repercusión considerable na mobilidade, teñen un peso significativo no tecido empresarial do concello, moi relacionado co posicionamento xeográfico da vila e do polígono na escala macro, e coa súa relación coas infraestruturas de carácter xeral (autovías e estrada nacional).

Como se ten comentado no apartado de fluxo circulatorio, os vehículos pesados teñen unha grande presenza en todas as vías da contorna da vila, chegando a supor máis do 18% da IMD na LU-861, estrada que comunica o polígono coas autovías A-8 e AG-64. Nestas tamén atopamos porcentaxes de vehículos pesados entre o 12% e o 16% da IMD, o que fala de ata que punto o tráfico destes viais está en boa medida consagrado á distribución de mercadorías. O tráfico de vehículos pesados (buses, camións...) é en xeral baixo dentro da vila, por debaixo do 1% do total de vehículos tanto durante os días laborables como nas fins de semana, o cal é explicable pola incidencia da dobre circunvalación que a rodea, e pola situación do polígono, exento á vila.

As molestias (ruidos, rotura de pavimentos, previsibles derivadas do paso dos vehículos pesados preto de zonas residenciais é, polo tanto, mínima dentro da vila. Cabe destacar o hábito de estacionamento dos camións no propio espazo de estacionamento das estacións de autobuses, e nas vías da contorna, onde é habitual unha grande presenza destes vehículos ás marxes da rúa Castelao, e estendéndose cara o sur nas rúas Muras, a Revolta e Avda. de Cospeito. Sen chegar a saturar o estacionamento nestas áreas, máis afastadas en xeral das zonas residenciais densas, indican a necesidade de previsión de espazos de intercambio para que os transportistas poidan estacionar de xeito ordeado os seus vehículos profesionais nos tempos de descanso.

A circulación de vehículos lixeiros de transporte si ten incidencia no tráfico interno, cun peso acentuado en determinados viais:

PORCENTAXE DE VEHÍCULOS DE REPARTO NOS DIFERENTES PUNTOS DE MEDICIÓN, AO LONGO DUN DÍA LABORABLE								
PTO	Intersección	MAÑÁ-0	MAÑÁ-1	MAÑÁ-2	MAÑÁ-3	TARDE-1	TARDE-2	TOTAL
A	Rúas Pravia / Conde Pallares / Galicia	16%	14%	10%	7%	8%	9%	11%
B	Rúa de Galicia Con Avda da Terra Chá (/ J.M. Chao Ledo)	12%	10%	16%	12%	4%	6%	9%
C	Rúa Mondoñedo / Rúa da Feira	19%	16%	12%	9%	6%	11%	12%
D	Avda da Terra Chá Con Rúas Mondoñedo e Benxamín Paz	11%	9%	10%	7%	10%	8%	9%
E	Rúa da Pravia Con Campo da Ponte / Plácido Peña	13%	11%	11%	8%	9%	7%	9%
F	Rúa da Feira Con Rúa de Galicia	6%	5%	7%	6%	15%	6%	8%
G	Rúa Doutor Domingo Goas con Rúa Campo da Ponte	15%	12%	13%	10%	0%	12%	10%
H	Rúa Conde Pallares coa LU-P-6513	7%	6%	11%	8%	6%	3%	7%
		12%	10%	11%	9%	7%	8%	-

Atopamos dentro da vila, no eixo da rúa da Pravia e Campo da Ponte, unha intensidade continua de vehículos de reparto, pero con picos elevados puntuais tamén na rúa Mondoñedo e na rúa da Feira. A maior intensidade no fluxo interno de reparto de mercadorías prodúcese durante a primeira hora da mañá (cando se acada un promedio dun 12% deste tipo de vehículos no fluxo xeral) para descender lixeiramente e estabilizarse ao longo da mesma. Durante as tardes rexístrase menos cantidade de vehículos de reparto en tódolos puntos, agás no cruce da rúa de Galicia coa rúa da Feira, ao sur, punto no que aumenta a súa presenza.

As zonas de carga e descarga non rexistran problemas de saturación ao longo do día, con porcentaxes de ocupación por debaixo do 40% e con escasas malas praxes relacionadas coa ocupación destes espazos por turismo nos horarios reservados.

A6.4 – TRANSPORTE PÚBLICO

Recompilación de plans en materia de transporte público

PLANS EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO		
NOME	ORGANISMO	DATOS DE INTERESE
Plan de Transporte Público de Galicia	XUNTA DE GALICIA	En proceso de actualización e implantación. Neste apartado xa se recollen os novos contratos e servizos derivados del (a 2020)
Plan de Transporte Metropolitano de Galicia	XUNTA DE GALICIA	O concello de Vilalba non forma parte de ningunha das áreas definidas de transporte metropolitano das áreas urbanas galegas.
Plan de Seguridade Viaria de Galicia 2016-2020	XUNTA DE GALICIA	-
Plan de modernización tecnolóxica da mobilidade en Galicia (e-Mobility)	XUNTA DE GALICIA	Obxectivos do plan: Eficiencia operativa de todos os axentes que interveñen na cadea de transporte. Control da xestión, planificación e toma de decisións para un mellor aproveitamento dos recursos públicos e das capacidades e infraestruturas existentes. Deseño e fomento dun modelo de transporte sustentable. Mellora da relación co cidadán grazas a un soporte tecnolóxico, facilitando información do sistema de transporte en tempo real. A día de hoxe o planificador de viaxes da Xunta non contempla desprazamento con transbordos. (https://amtega.xunta.gal/plans/plan-e-mobility)
Plan de accesibilidade turística de Galicia e do Camiño de Santiago 2016-2019 (XUNTA)	XUNTA DE GALICIA	https://www.xunta.gal/c/document_library/get_file?folderId=1101448&name=DLFE-29304.pdf

Distribución de liñas e paradas

Existen 6 contratos do Plan de Transporte Público de Galicia con paso polo concello de Vilalba:

Código	Denominación do contrato/proxecto de explotación	Data actualizada
XG635	A Coruña - Lugo - A Mariña	mar-19
XG636	Comarca de Terra Chá	mar-19
XG676	Nordés da comarca de Terra Chá	mar-19
XG681	Aranga - Guitiriz e Begonte - Outeiro de Rei	mar-19
XG729	Vilalba - Xermade	mar-19
XG843	A Coruña – Ferrol – Ortigueira – Viveiro – Vilalba – Lugo	xan-20

Estes contratos suman un total de 64 rutas activas con parada no concello:

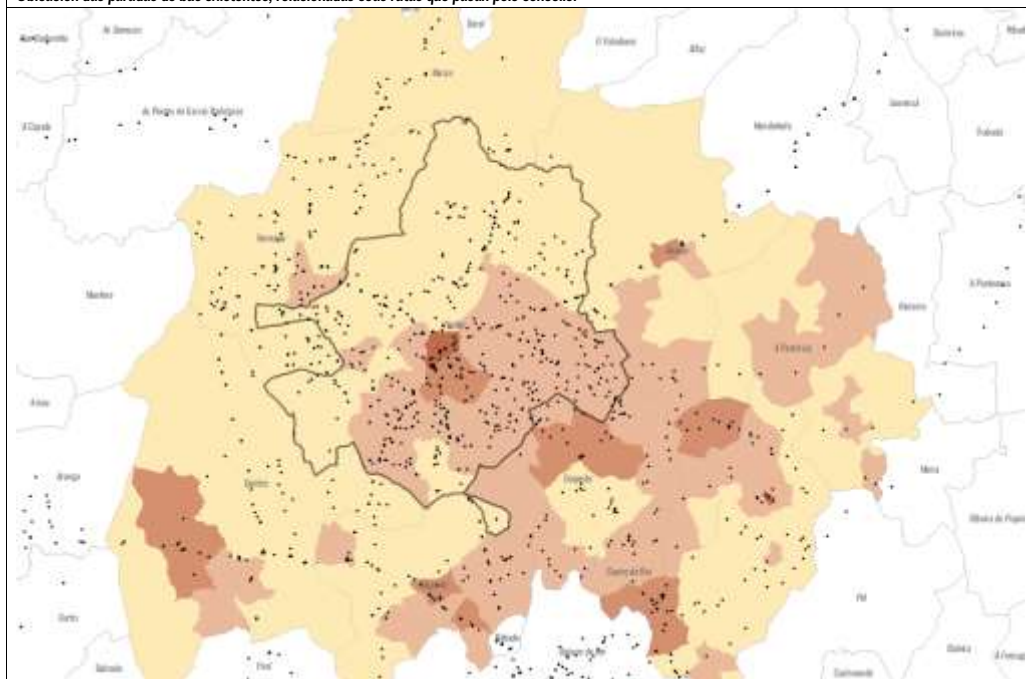
CONTRATO	DENOMINACIÓN CONTRATO	RUTA	NOME DA RUTA
XG635	A Coruña - Lugo - A Mariña	XG63500501	Coruña E.A. - Ribadeo E.A.
		XG63500601	Coruña E.A. - Viveiro E.A.
		XG63500701	Lugo E.A. - Vilalba E.A.
		XG63500801	Lugo E.A. - Viveiro E.A.
		XG63500901	Lugo E.A. - Mondoñedo - Viveiro E.A.
		XG63501001	Lugo E.A. - Ribadeo E.A.
XG636	Comarca de Terra Chá	XG63600201	OUTEIRO DE REI-A CAIVANCA
		XG63600601	VILALBA E.A.-LUGO E.A.
		XG63601301	FEIRA DO MONTE-VILAESTER
		XG63601801	CEIP TERRA CHÁ-FONTEVELLA

XG676	Nordés da comarca de Terra Chá	XG63601901	IES SANTIAGO BASANTA SILVA-O SANTO
		XG63602201	MUIMENTA-LUGO E.A.
		XG63602301	VILALBA E.A.-LUGO E.A.
		XG67600201	CASA BLANCO-CEIP TERRA CHÁ
		XG67600301	BOUZAMELLE-A PRAVIA
		XG67600401	MOREDA-CADRIÑO
		XG67600501	MOREDA-BICHICÁN 10
		XG67600601	MOREDA-A PRAVIA
		XG67600701	OUTEIRO-VILALBA E.A.
		XG67600801	CEIP MANUEL MATO VIZOSO-CAMPO DO CRISTO
		XG67600901	VILALBA E.A.-SUAVILA
		XG67601001	IES SANTIAGO BASANTA SILVA-PANADERIA MARTÍNAN
		XG67601101	VILALBA E.A.-BARREIRO (SANTO)
		XG67601201	VILALBA E.A.-FONTEVELLA
		XG67601301	IES SANTIAGO BASANTA SILVA-CORVELLE DE ABAIXO
		XG67601401	IES SANTIAGO BASANTA SILVA-PEREIRA
		XG67601501	IES SANTIAGO BASANTA SILVA-CRUCÉ DE ORXAS
		XG67601601	IES SANTIAGO BASANTA SILVA-VIVERÓ (CURROS)
		XG67601701	VILALBA E.A.- C. PLÁCIDO- A GRANDA
		XG67601801	CEIP MANUEL MATO VIZOSO-CRUCÉ FÁBRICA LÁCTEA
		XG67601901	VILALBA E.A.-GUNTÍN
		XG67602001	CEIP TERRA CHÁ-CASA BLANCO
		XG67602101	VILALBA E.A.-VEIGALONGA
		XG67602201	VILALBA E.A.-IGREXIA DE INSUA- VEIGALONGA
		XG67602301	IES SANTIAGO BASANTA SILVA-PARRILLADA A CASILLA
		XG67602401	C. PLÁCIDO- A GRANDA-VILALBA E.A.
		XG67602501	CATRO CAMIÑOS-VILALBA E.A.
XG681	Aranga - Guitiriz e Begonte - Outeiro de Rei	XG68100701	CEIP TERRA CHÁ-CASA GASPAS-LAMAS
XG729	Vilalba - Xermade	XG72900201	CEIP DE XERMADE-CRUCÉ VIEIRO/FOLGOSO
		XG72900401	XERMADE-FERREIRA DE SUSO
		XG72900601	VILALBA E.A.-IGREXIA ALBA
		XG72900701	VILALBA E.A.-TRASTOI
		XG72900801	VILALBA E.A.-MERLÁN- IES SANTIAGO BASANTA SILVA
		XG72900901	VILALBA E.A.-BUXIBÁN- IES SANTIAGO BASANTA SILVA
		XG72901001	VILALBA E.A.-PENA
		XG72901101	TRASTOI-VILALBA E.A.
		XG72901201	VILALBA E.A.-CABANAMILLE
		XG72901301	VILALBA E.A.-GONDEBOI
		XG72901501	VILALBA E.A.-CAMPO DA BARROSA - A BRAÑA
		XG72901601	VILALBA E.A.-FOLGOSO
		XG72901701	VILALBA E.A. - O COUCE
		XG72901801	VILALBA E.A.-EDRA
		XG72901901	VILALBA E.A.-BORDELLE
		XG72902001	VILALBA E.A.-COEA
		XG72902101	VILALBA E.A.-A SILVELA (CRUCÉ)

XG843	A Coruña – Ferrol – Ortigueira – Viveiro – Vilalba – Lugo	XG72902201	VILALBA E.A.-AIRADO
		XG72902301	VILALBA E.A.-CASTELO
		XG72902401	VILALBA E.A.-AS CORTIÑAS (ARÁN)
		XG84300201	Santiago E.I. - Guitiriz - Burela E.A.
		XG84300801	FERROL E.A.-LUGO E.A.
		XG84300901	FERROL E.A.-LUGO E.A.
		XG84301201	FERROL E.A.-VILALBA E.A.
		XG84301301	Santiago E.I. - Viveiro E.A. - Burela E.A.
		XG84301701	Ferrol E.A. - As Pontes - Vilalba E.A. - Lugo E.A.
Fonte de información: CMAOT. Xunta de Galicia. https://infraestructurasemobilidadexunta.gal - www.bus.gal			

As rutas conectan o concello a varios niveis: na escala maior, conectan con cidades como Lugo, Santiago ou A Coruña, e con cabeceiras comarcais e áreas de actividade como o eixo As Pontes - Ferrolterra, ou os concellos da área da Mariña Lucense. A nivel máis próximo, a rede conecta cos concellos da Terra Chá, permitindo o acceso aos servizos da vila. A nivel interno do concello, varias das rutas conectan a poboación das parroquias coa vila e entre elas. Neste último nivel obsérvase unha certa correlación entre o número de paradas dispoñible nas parroquias e a poboación que existe nas mesmas, cun maior número de paradas nas parroquias máis poboadas do sureste que no norte do concello.

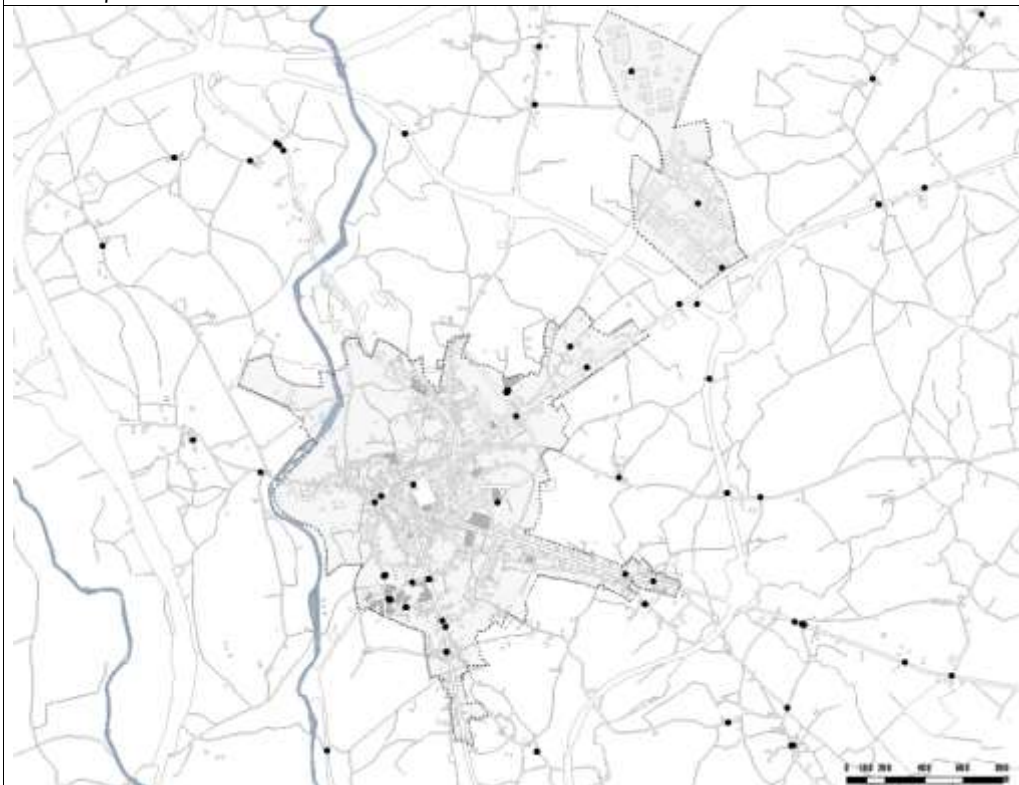
Ubicación das paradas de bus existentes, relacionadas coas rutas que pasan polo concello.



Puntos de ubicación das paradas de bus. Parroquias da comarca, con cores de máis claro a máis escuro segundo o número de habitantes. Fonte: Xunta de Galicia

A avaliación do nivel de cobertura da demanda que ofrece esta oferta de transporte público non cabe dentro dos límites do estudo de mobilidade e espazo público da vila de Vilalba, polo que as observacións limitáanse a posición das paradas na vila e as súas posibles repercusións na mobilidade xeral dentro da mesma.

Ubicación das paradas de autobús dentro da vila



En canto á relación coa vila das paradas de autobús, obsérvase a existencia de parada cerca da praza da Constitución, nodo central de actividade cotiá. Tamén hai paradas contorna dos centros educativos (varias paradas en rúa Quart de Poblet e rúa de Galicia, que indican a relación coas rutas integradas cos centros de ensino); tamén no polígono e no centro de saúde, dando un servizo básico á mobilidade por motivos laborais, educativos e de coidados. A posición da estación de bus, afastada dos espazos de maior densidade residencial, dificulta o seu uso de cotío como condensador das mobilidades e como intercambiador. Algunhas destas zonas máis densamente poboadas non contan con parada propia, como é o caso do eixo Plácido Peña - Cidade de Viveiro, ou de partes da Avda. da Terra Chá. A Madalena, que é o espazo recreativo e deportivo de referencia, sobre todo na época estival, tampouco conta con parada de bus próxima.

O uso do bus é moi minoritario entre a poboación, segundo indica a enquisa de mobilidade: so o 1,3% das persoas enquisadas úsano habitualmente. Tendo en conta a alta porcentaxe de persoas que dispón de vehículo propio ou que comparte habitualmente (máis do 90% das persoas enquisadas), e que a maioría dos desprazamentos diarios ten lugar dentro da vila (o 60%), esta baixa taxa de uso do mesmo é explicable. Cando se lle pregunta á veciñanza cal é o motivo que impide que se empregue máis o autobús, as persoas argumentan que os destinos son insuficientes (o 20%) e que as frecuencias son escasas (outro 20%). Tamén é importante sinalar a falta de claridade dos percorridos e dos horarios como causa para non ir máis en bus, para o 18% das persoas enquisadas, xa que é unha cuestión facilmente abordable cunha inversión orzamentaria moderada.

Como se explica no apartado A2.3 - MODELO DE ASENTAMENTO, moitas persoas desprázanse a diario a Vilalba por motivos laborais, normalmente en coche. A pesares da concentración de moitos dos centros de traballo principal no polígono deixa marxe para que aparezan estratexias específicas para promover o uso do coche compartido ou o fomento de plans de mobilidade empresarial.

A6.5 - SEGURIDADE VIARIA

A mellora da seguridade viaria nos principais viais, sobre todo naqueles que poden ser rutas para a mobilidade cotiá a pé ou en bicicleta, pode supor un incentivo para promover, na vila, os desprazamentos en modos máis sustentables e saudables. Case un 12% das persoas que responderon á enquisa de mobilidade argumentaron que a falta de seguridade dos viais é unha razón para non priorizar os desprazamentos a pé na súa mobilidade cotiá. A isto súmase que o 21% que argumenta esta inseguridade para non ir máis en bicicleta.

A pesar de non ser o casco urbano de Vilalba un ámbito con puntos de especial sinistralidade de tráfico, si atopamos puntos onde se xeran problemas de tráfico e situacións de inseguridade que nun casco do tamaño desta vila debe de ser facilmente evitables. Os principais atascos da vila prodúcense na Rúa de Galicia por culpa dos accesos ós centros escolares e nos xiros á esquerda onde se colocan carrís de xiro preferente, pois xeran situacións de falla de seguridade viaria e de cara ós peóns. Isto é debido a que o posicionamento dos vehículos nestes carrís de xiro fai que os condutores reduzan a súa atención ó movemento dos peóns.

O punto onde se rexistran un maior número de problemas de seguridade e de tascos é o cruce da Rúa Galicia coa Avenida da Terra Chá. Tanto é así, que isto xera un problema de tráfico no ámbito que obriga á regular o cruce da Praza Suso Gayoso mediante axentes de tráfico en numerosas ocasións. De igual xeito, outro cruce onde se producen situación de perigo por este tipo de xiros á esquerda, é entre as rúas Campo da Ponte e Muras, sendo este un punto cun cruce complexo pola confluencia de varias vías con bastante tráfico, a situación do supermercado e estación de autobuses, e o paso e xiro de vehículos pesados procedentes do polígono e que estacionan na zona. Tamén cabe destacar a falla de pasos de peóns nalgúns tramos de estas estradas principais, o que facilita a aparición de cruces de peóns por puntos non sinalizados, coa perigosidade que isto supón. De tódolos xeitos, coas reducións de velocidade introducidas cos novos cambios lexislativos, este tipo de problemáticas reduciranse considerablemente.

O outro gran grupo dos problemas detectados ten que ver coas entradas e saídas dos centros educativos, provocados en grande medida pola intensa afluencia de vehículos ao mesmo tempo, e a existencia de espazos de manobra para o estacionamento inseguros ou nos que abundan as malas praxes de estacionamento. A Rúa Cuart de Poblet concentra os accesos ós centros escolares xunto á Rúa de Galicia/Cidade de Lugo, con problemas de accesibilidade, sobre carga nos horarios de entrada e saída, falla de seguranza e de calidade ambiental. Existe un problema grave de seguranza viaria para que o alumnado cruce dun lado a outro da rúa para acceder ó seu centro educativo, especialmente na entrada do CEIP Insua (único centro con acceso a persoas con mobilidade reducida).

A redución das velocidades de circulación dentro dos espazos urbanos como a vila de Vilalba ten demostrado reducir drasticamente a accidentalidade, e a gravidade nas consecuencias da mesma, especialmente os atropelos. A reforma recente da normativa viaria a nivel estatal rexistra esta tendencia, obrigando a implantar zonas con velocidade limitada a 20 e a 30 km/h vencelladas aos espazos urbanos nos que os fluxos peonís son habituais, facendo que estes sexan máis seguros.

No caso de Vilalba, as inmediacións dos centros escolares e a guardería, así como os puntos próximos ao percorrido do Camiño e o casco vello (pola súa condición de plataforma única en moitos casos) así como outras zonas de paso habitual de persoas son terreo apropiado para promover políticas de limitación do tráfico rodado a residentes e vehículos de reparto ou emerxencia, así como de limitación da velocidade para permitir a convivencia segura do coche cos modos sustentables de desprazamento.

En definitiva, algúns dos puntos de maior inseguridade viaria por conflitos entre vehículos e peóns dentro da vila teñen que ver cos xiros a esquerdas atravesando o carril, como o que se produce na intersección das rúas Pravia e Plácido Peña, na que os vehículos que proveñen dende a primeira, dende o oeste teñen que incorporarse a través dun carril de incorporación, atravesando o carril do sentido contrario. As presas na incorporación polo grande fluxo que rexistra este nodo da mobilidade pode derivar en situacións de inseguridade no paso peonil que cruza Plácido Peña, que é ademais punto de paso do Camiño de Santiago. Esta mesma circunstancia, de xiro a esquerdas cruzando o carril nas proximidades dun paso peonil, ten incidencia tamén na intersección entre a rúa de Galicia e a rúa Benxamín Paz (inivio da avda. da Terra Chá), outro nodo con fluxo rodado case constante e moi alto nas horas punta, que coincide con percorridos peonís habituais nunha situación de certa inseguridade.

A7 - INFORME DE RESULTADOS DA ENQUISA

3A - FICHA DA ENQUISA

Como parte dos traballos do EME realízase unha enquisa encamiñada a recoller información sobre os hábitos de mobilidade no ámbito.

FICHA DE DATOS DA ENQUISA DE MOBILIDADE		
Poboación obxecto da enquisa	Enquisas individuais (non por fogar); Maiores de 12 anos (permítese contestar aos menores, con supervisión); Residentes no concello de Vilalba e visitantes.	
Metodoloxía	Formulario online, e enquisador/a en campo (1 día, na vila)	
Total de enquisas realizadas	322	
Período temporal	Online	do 21/09/2020 ao 19/10/2020 (302 enquisas)
	Enquisador/a	25/09/2020 (20 enquisas)

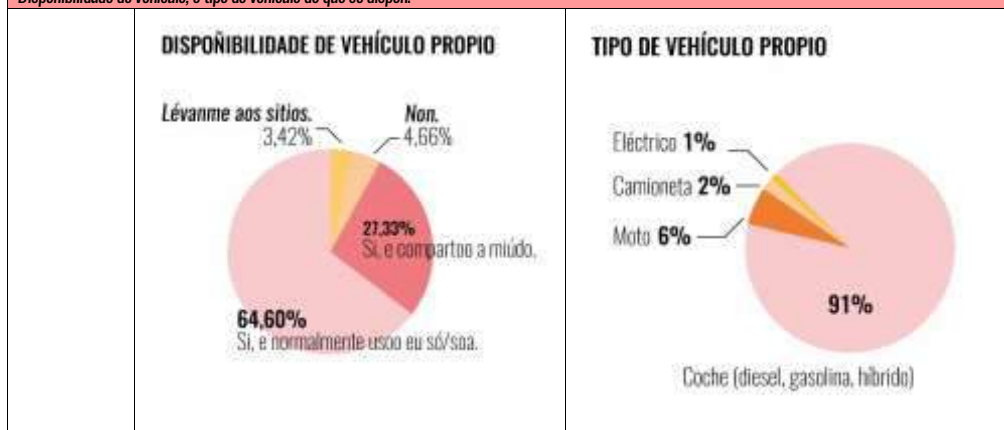
PREGUNTAS DA ENQUISA		
Bloque A: Caracterización do usuario/a	Bloque B: Hábitos de mobilidade	Bloque C: Impedimentos á mobilidade sustentable
Sexo - Idade	Número/frecuencia dos desprazamentos	Impedimentos á mobilidade en bus
Lugar de residencia - Lugar de traballo/estudo	Destino dos desprazamentos	Impedimentos á mobilidade a pé
Mobilidade reducida	Modo de transporte preferente	Impedimentos á mobilidade en bicicleta
Disponibilidade de vehículo	Horario preferente	Bloque D:
Tipo de vehículo	Duración do desprazamento	Preferencias declaradas
Lugar de estacionamento (de día / de noite)	Enlace de destinos	Valoración necesidade de diferentes medidas

CARACTERIZACIÓN DAS PERSOAS ENQUISADAS		
SEXOS	LUGAR DE ORIXE	MOBILIDADE REDUCIDA
44% Home	70% Vila de Vilalba	68% Non
54% Muller	26% Parroquias	5% Si (eu)
3% Prefiro non dicilo	4% Outros concellos	27% Alguén próximo
IDADES	OCUPACIÓN	
19% 15-30 anos	58% Asalariado/a	6% Parado/a
41% 31-45 anos	5% Estudiante	4% Labores do fogar
27% 46-60 anos	17% Autónomo/a	10% Xubilado/a - pensionista
12% > 60 anos		

3B - CARACTERIZACIÓN XERAL DA MOBILIDADE

3B.1 - DISPOÑIBILIDADE DE VEHÍCULO

Disponibilidade de vehículo, e tipo de vehículo do que se dispón.



- A maioría de persoas dispón de vehículo para desprazarse, ben sexa un vehículo propio que usa individualmente (o 65%), compartido (o 28%) ou dispón do apoio doutra persoa que a achega ao seu destino (3%). Só un 5% das persoas afirma non ter vehículo nin poder depender de ninguén para percorrer medias-longas distancias.

- O Coche (diésel, gasolina, híbrido...) é o tipo de vehículo máis habitual (91%), fronte a moto (6%) e a camioneta (2%). O 1% dos enquisados afirma dispor de vehículo eléctrico.

3B.2 - HÁBITOS DE ESTACIONAMENTO

Preferencias de estacionamento de residentes e visitantes

Onde Estaciona Principalmente?	Residentes na vila de Vilalba		Residentes nas parroquias ou noutros concellos	
	Durante o DÍA	Durante a NOITE	Durante o DÍA	Durante a NOITE
Na rúa	55,8%	24,55%	61,2%	18,37%
Nun garaxe	32,6%	64,73%	15,3%	59,18%
Nun parking privado	2,7%	3,13%	4,1%	6,12%
Nun parking público	2,2%	0,89%	4,1%	1,02%
Fóra do concello	1,3%	0,89%	12,2%	12,24%
N/C	5,4%	5,80%	3,1%	3,06%
Total	100,0%	100%	100,0%	100%

- Unha parte importante do estacionamento sitúase na rúa - especialmente durante o día, máis do dobre que durante a noite -, o que sinala que o uso deste tipo de estacionamento é, principalmente, de cara á realización das actividades diarias.

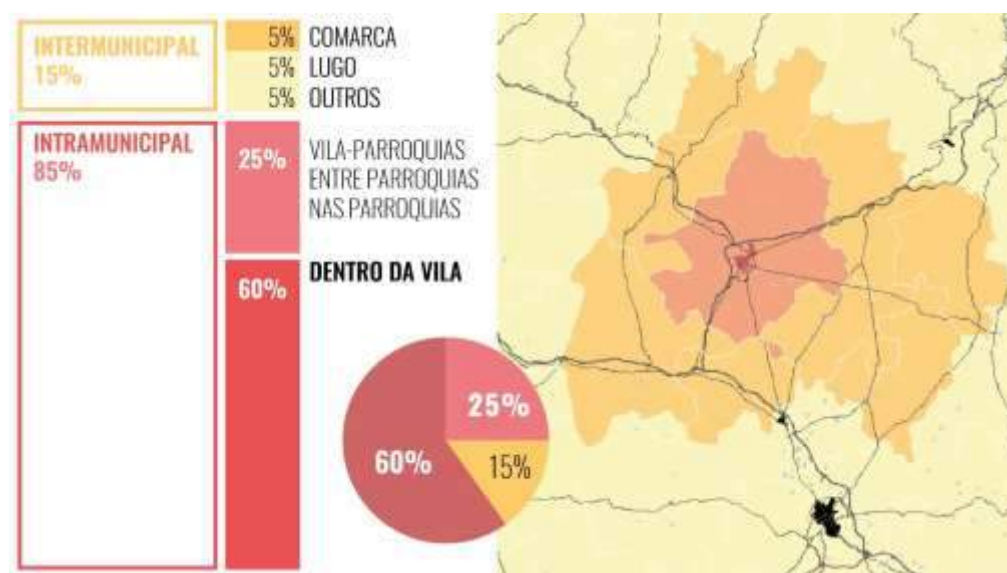
- Destaca tamén o uso case nulo das bolsas de aparcadoiros, tanto públicos como privados, dato que contrasta coa alta ocupación do estacionamento na rúa dos espazos centrais da vila, durante as horas de máximo comercio e actividade. Durante as noites aumenta considerablemente o uso dos garaxes privados, chegando a ser o espazo maioritario de estacionamento.

3C - DESPRAZAMENTOS DIARIOS

3C.1 - NÚMERO DE DESPRAZAMENTOS E DISTRIBUCIÓN XEOGRÁFICA DOS MESMOS

As matrices orixe-destino mostran a distribución xeográfica dos desprazamentos diarios.

Matriz orixe-destino simplificada (porcentaxes sobre o total dos desprazamentos diarios)					
ORIXES ↓ - DESTINOS →		VILALBA		Outros concellos	Total
		VILA	PARROQUIAS		
VILALBA	VILA	59,9%	10,0%	5,5%	75,4%
	PARROQUIAS	9,9%	5,2%	1,7%	16,8%
Outros concellos		5,9%	1,9%	-	7,8%
Total		75,7%	17,0%	7,2%	100,0%



- A meirande parte dos desprazamentos ten lugar no interior da vila (o 60%). Estas viaxes normalmente están asociadas a desprazamentos curtos: (*a vila de Vilalba cabe inscrita nun círculo de 1,5 km de diámetro*)

- O segundo grupo máis numeroso en canto a desprazamentos son os que se producen entre as parroquias e a vila (o 20%). Os desprazamentos entre parroquias ou dentro das parroquias supoñen algo máis do 5% do total.

- Os desprazamentos entre o concello de Vilalba e outros concellos (mobilidade intermunicipal) suman o 15% do total. Neste grupo destacan os desprazamentos que relacionan o concello coa cidade de Lugo (5% do total). A relación co grupo de concellos da comarca limitase a menos do 5% do total dos desprazamentos diarios. Os desprazamentos ao resto de concellos teñen proporcións dispares, destacan os concellos de A Coruña, As Pontes, Narón ou Rábade.

3C.2 - REPARTO MODAL E MOTIVOS DE DESPRAZAMENTO

- O reparto modal indica as porcentaxes de uso de cada modo de transporte para os desprazamentos diarios. Repártense nos motivos de desprazamento para distinguir cales son as principais causas que inflúen neste reparto modal.

Porcentaxe dos desprazamentos diarios que se realiza en cada modo de transporte, agrupado nos principais motivos de desprazamento.								
MOTIVOS ↓ - MODOS →	EN COCHE			BUS	A PE	BICI	OUTROS	Total
	INDIVIDUAL	COMPARTIDO	Total COCHE					
TRABALLO/ESTUDOS	25,3%	2,7%	28,0%	0,0%	5,5%	0,3%	0,5%	34,3%
COIDADOS (familiares, compras, saúde...)	16,4%	4,6%	21,0%	0,4%	7,7%	0,2%	0,2%	29,5%
LEGER	8,7%	4,1%	12,8%	0,9%	20,6%	1,6%	0,4%	36,2%
Total	50,4%	11,3%	61,7%	1,3%	33,7%	2,1%	1,2%	100,0%

- Reparto modal:

A meirande parte dos desprazamentos faise en coche (case o 62% Os desprazamentos a pé son o segundo grupo máis numeroso (o 34%do total). O 2% dos desprazamentos diarios fanse en bicicleta. O transporte público (bus) só é o modo de transporte para algo máis do 1% dos desprazamentos diarios.

- Desprazamentos diarios en modos contaminantes

- Predominan os movementos en coche por traballo ou estudos (representan o 25%do total de desprazamentos diarios). Índice de uso do coche compartido: O 18% dos desprazamentos en coche son compartidos (o 11,3%do total de desprazamentos). * O 27% das persoas enquisadas manifestou compartir o coche a miúdo.

- Desprazamentos diarios en modos menos contaminantes

- Os desprazamentos a pé (unha terceira parte do total) fanse maioritariamente por motivos de lecer (uso da hostalaría ou do comercio, paseo ou actividades recreativas e culturais). Os desprazamentos en bicicleta son moi minoritarios e o índice de uso do bus é baixo (entre ambos modos, protagonizan menos do 4% dos desprazamentos diarios).

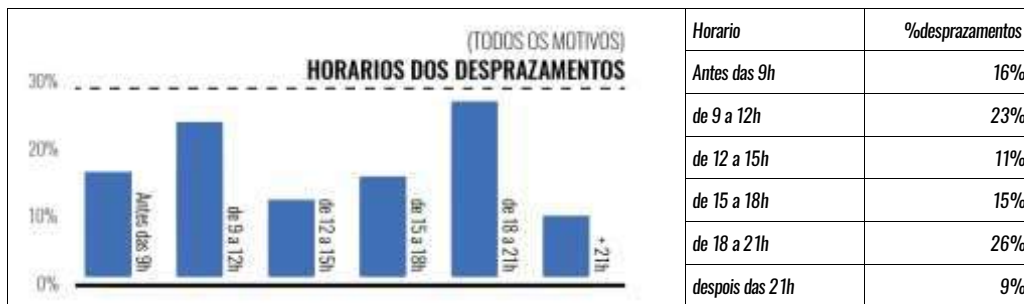
Reparto modal por motivos: diferencias entre percorridos curtos e medios (dentro da vila) ou longos (vila-parroquias)							
LUGAR	MOTIVO	MODO DE DESPRAZAMENTO					
		EN COCHE	BUS	A PE	BICI	OUTROS	Total
Dentro da VILA de Vilalba	TRABALLO/ESTUDOS	19,3%	0,0%	9,0%	0,4%	0,9%	29,6%
	COIDADOS	16,2%	0,1%	11,3%	0,0%	0,1%	27,8%
	LEGER	9,8%	0,0%	30,8%	1,6%	0,5%	42,6%
	Total	45,3%	0,1%	51,1%	2,0%	1,5%	100,0%
Entre a vila e as parroquias	TRABALLO/ESTUDOS	19,5%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	20,0%
	COIDADOS	41,0%	1,9%	1,3%	0,0%	0,5%	44,7%
	LEGER	28,8%	1,7%	4,6%	0,2%	0,0%	35,3%
	Total	89,4%	3,6%	5,8%	0,7%	0,5%	100,0%

- Dentro da vila de Vilalba as persoas móvense principalmente a pé (o 51% dos desprazamentos totais dentro da vila son a pé), sobre todo para as actividades recreativas. Sen embargo os desprazamentos en coche dentro da vila - cuxas distancias son máis reducidas - son moi habituais (o 45% dos desprazamentos dentro da vila prodúcense en coche), motivados principalmente por traballo ou estudos (19%do total xeral) ou por coidados (16%). Menos do 10% dos residentes na vila que traballan na mesma desprázanse a traballar a pé ou en bicicleta.

- Os desprazamentos entre a vila e as parroquias prodúcense principalmente en coche (case o 90%do total), e o principal grupo de motivos que os provocan son os relacionados coas tarefas de coidado persoal e de familiares - incluíndo as compras diarias, acudir ao centro de saúde... - que engloban o 45% dos desprazamentos entre a vila e as parroquias.

3C.3 - HORARIOS DE DESPRAZAMENTO

Os desprazamentos repártense durante o día con certa homoxeneidade, pero identifícanse dous picos de actividade: un primeiro pico entre as 9 e as 12 da mañá, e outro cara o final da tarde, entre as 18 e as 21h.



Horarios de desprazamento, agrupados para os principais motivos, distinguindo modos motorizados (coche, moto) de non motorizados (a pé, bici)								
MODO DE TRANSPORTE	MOTIVOS	8-30h	11-30h	13-30h	16-30h	19-30h	21-30h	TODOS
MOTORIZADOS	TRABALLO/ESTUDOS	82%	45%	37%	45%	26%	27%	45%
	COIDADOS (familiares, compras)	13%	46%	47%	37%	33%	23%	34%
	LEGER (hostalaría, paseo...)	5%	9%	16%	17%	41%	50%	21%
	Total modos motorizados	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
NON MOTORIZADOS	TRABALLO/ESTUDOS	56%	26%	5%	23%	5%	6%	16%
	COIDADOS (familiares, compras)	7%	35%	40%	22%	20%	1%	22%
	LEGER (hostalaría, paseo...)	37%	38%	55%	56%	75%	93%	62%
	Total modos non motorizados	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Durante as primeiras horas da mañá, máis do 80% dos desprazamentos en coche son por traballo ou estudos; a media mañá e nos sucesivos horarios, estes equilibranse cos desprazamentos por coidados (familiares, compras, saúde...); os desprazamentos en coche por motivos de lecer (hostalaría, comercio, paseo ou deporte...) toman protagonismo a partir da media tarde e cara á noite, converténdose no principal motivo de desprazamento en coche (acada o 50% dos desprazamentos en coche a última hora).

Os desprazamentos en modos menos contaminantes (a pé, en bicicleta ou en bus) prodúcense principalmente por motivos de lecer. A primeira hora da mañá os protagonistas son sen embargo o traballo e os estudos, pero cunha menor proporción que nos desprazamentos en coche (o 56%). Este protagonismo tende a desaparecer durante o día, en favor dos desprazamentos por coidados ou lecer; estes últimos toman o relevo dos motivos laborais a partir do mediodía, cunha preponderancia crecente para os desprazamentos non motorizados cara o final da tarde, cando o lecer chega a motivar máis do 93% deste tipo de desprazamentos.



3D - MELLORA DA MOBILIDADE**3D.1 - IMPEDIMENTOS DA VECIÑANZA PARA A MOBILIDADE SUSTENTABLE**

Principais impedimentos que atopa a veciñanza á hora de desprazarse en modos menos contaminantes.

BUS	%
Non me leva a onde necesito	20%
As frecuencias son moi escasas	20%
Non hai uns horarios claros e estables	18%
Non teño parada cerca da casa	14%
A parada ou o bus non son accesibles	5%
Prezo elevado	4%
Outros*	18%
A PE	%
Os destinos habituais quedan moi lonxe	28%
Prefiro a comodidade doutros medios de transporte	16%
Beirarrúas insuficientes	15%
Inseguridade dos viais	12%
Percorridos non adaptados para mobilidade reducida	11%
Outros*	18%
EN BICI	%
Non dispoño de bicicleta	27%
Os itinerarios habilitados para bicicleta son insuficientes	23%
Inseguridade dos viais	21%
Falta de aparcadoiros para bicicletas	14%
Excesiva pendente nos percorridos	5%
Outros*	10%

3D.2 - PREFERENCIAS DECLARADAS PARA A MELLORA DA MOBILIDADE

De cara a favorecer que as medidas previstas no plan de mobilidade sexan aceptadas polos residentes de Vilalba, de tal xeito que se garanta que as liñas estratéxicas cheguen a bo termo, inclúese a continuación unha táboa coa valoración que fai a poboación de Vilalba sobre distintos grupos de medidas que acompañan ao EME. Este dato debe servir non soamente para dar prioridade ás medidas que poidan ter mellor acollida, senón tamén para que aquelas medidas máis necesarias que poden contar con certa oposición sexan acompañadas de campañas adecuadas de información ou concienciación da súa necesidade.

Táboa 6A.1 - Valoración dos distintos tipos de medidas pola veciñanza do concello							
Grupos de medidas valoradas pola veciñanza	(Todas)	IDADE		SEXO		RESIDENCIA	
		18-55	+ de 55	HOME	MULLER	VILA	PARRO
Mellorar a accesibilidade para persoas con mobilidade reducida e persoas maiores	4,6	4,6	4,8	4,5	4,7	4,6	4,6
Creación de novos aparcadoiros na contorna da vila	4,2	4,2	4,3	4,2	4,3	4,2	4,3
Mellorar e completar a rede peonil as beirarrúas e os camiños	4,1	4,1	4,3	4,3	4,1	4,2	3,9
Medidas para a mellora do transporte público, na información, cambios nas paradas...	4,0	3,9	4,2	3,8	4,1	3,9	4,2
Medidas para reducir as molestias do tráfico de camiións limitación de horarios etc	3,6	3,5	3,8	3,7	3,6	3,7	3,4
Mellorar a calidade urbana peonalización de rúas de interese para comercio ou hostalaría	3,5	3,5	3,5	3,7	3,4	3,6	3,2
Mellorara rede ciclista creación de carrís bici etc.	3,4	3,4	3,4	3,3	3,6	3,4	3,3
Medidas para reducir a velocidade do tráfico zonas 30 etc	2,9	2,8	3,6	2,9	3,1	3,1	2,6
PROMEDIO DE VALORACIÓN DE TODAS AS MEDIDAS →	3,8	3,7	4,0	3,8	3,8	3,8	3,7

Como se pode observar, case ningún dos grupos de medidas atopa unha oposición frontal (todas puntúan por riba do 2,5 sobre 5).

As medidas que se estiman como máis necesarias son as encamiñadas mellorar a accesibilidade para as persoas con mobilidade reducida e as persoas maiores Tamén a mellora e a conexión da rede peonil recibe un gran apoio, valorando a súa necesidade con 4,1 puntos sobre 5. A veciñanza tamén considera importante a creación de novos aparcadoiros na contorna da vila

As medidas menos valoradas son as destinadas a reducir a velocidade e as molestias do tráfico, aínda que acada unha valoración de case 3 sobre 5, polo que non existe unha gran oposición a este tipo de medidas.

En canto ás diferencias entre grupos de idade: os maiores de 55 anos son o grupo que máis necesidades detecta na mellora da mobilidade e o espazo público, en todos os grupos de medidas pero especialmente na redución da velocidade do tráfico. Non existen grandes diferencias nas valoracións do resto de grupos sociais (nin por xénero nin por lugar de residencia)

C – CONCLUSIÓNS DAS DIAGNOSES

C1 - RESUMO DA DIAGNOSE TÉCNICA

A realización deste estudo de mobilidade e espazo público camiña en paralelo ás redaccións do Plan Xeral de Ordenación Municipal e o Plan Especial de Protección e Rehabilitación Integral do casco antigo, así como da Estratexia de Acondicionamento do Camiño de Santiago ao seu paso por Vilalba. Tamén camiña da man de numerosas actuacións no espazo público da vila (reurbanizacións, peonalizacións, humanizacións e cambios de sentido das rúas). Todas estas actuacións, en conxunto, deberán conducir no longo prazo a unha mobilidade e un espazo público máis accesibles, sustentables e saudables.

A pesares de contar cunhas ferramentas de participación moi limitadas pola incidencia da COVID durante a fase de toma de datos e de análise, contouse cunha base de enquisas numerosa e unhas medicións in situ prolaxas e rigorosas que permitiron achegarse á análise da realidade urbana con certidumes. A continuación detállanse algunhas das máis importantes.

A vila de Vilalba é unha concentración urbana de referencia no seu marco comarcal e municipal, ao reunir o 17% da poboación da Terra Chá, e case a metade dos habitantes do concello. A poboación desta cabeceira comarcal caracterízase por seren a menos avellentada da contorna, e cun maior índice de diversidade e complexidade social, cun volume importante de poboación vencellada que acude a Vilalba a diario para traballar, estudar, ou para facer uso dos seus servizos e equipamentos.

O peso das empresas vilalbesas na comarca é significativo (o 30% das unidades empresariais da Terra Chá teñen sede en Vilalba), cunha certa concentración da facturación e do emprego en torno ao grupo Lactalis e as actividades derivadas, con presenza no polígono. A rendibilidade económica das operacións das principais empresas con sede no concello ven superando a media provincial e a autonómica. Esta cifra caeu na provincia entre os anos estudados, pero aumentou a nivel Galicia, e fíxoo moi significativamente no concello. A poboación ocupada do concello adícase, en Vilalba, principalmente ao sector servizos (un 59%).

A pesares do descenso continuado da poboación municipal e comarcal, a vila de Vilalba rexistra un aumento de poboación e estabilización nos últimos anos. Así, o peso do centro urbano como concentración poboacional de referencia na súa contorna municipal e comarcal, ven aumentando de xeito lento pero continuado. Non son previsibles grandes crecementos residenciais nos próximos anos, e que, de producirse, estes seguirían a tendencia de concentración da poboación en torno á vila, nas proximidades dos servizos equipamentos.

O alto grao de avellentamento da poboación é outro rasgo que marca fortemente as demandas de accesibilidade e mobilidade proxectadas sobre os sistema viario, facendo uso das zonas máis chairas para apoiar sobre elas os principais percorridos funcionais, polo que deberá plantexarse un modelo completo de vías cun alto grao de camiñabilidade que sexa quen de enlazar entre si os espazos referenciais e de maior concentración de residencia e estacionamento.

A vila de Vilalba actúa como nodo de atracción na escala territorial, dado o papel do centro urbano como prestador de servizos a nivel municipal e comarcal. A actividade comercial e as maiores densidades residenciais na vila concéntranse en torno aos tres eixos do viario principal (Pravia/Campo da Ponte, Galicia e Terra Chá). As mobilidades cotiás, rodadas e peonís, apóianse tamén nestes eixos, sobre todo no eido central, facendo que existan certas tensións de cara á comunicación entre zonas.

Destacan as concentracións residenciais na contorna do cruce entre as rúas Campo da Ponte e Plácido Peña. Tamén nos desenvolvementos ao leste da praza central, sobre todo entre as rúas Alcalde Fraga Bello e Guitiriz (cerca do centro de saúde), e tamén ao suroeste da praza, en torno ao cruce entre a rúa de Galicia e as rúas do Calvario e San Roque. Xa máis afastados do centro, aparecen concentracións significativas de vivenda cara o surlleste, na avenida da Terra Chá, a partir do cruce coa rúa da Feira.

Alén do polígono, a orientación da vila como centro prestador de servizos a escala comarcal e a preponderancia deste sector nos índices de poboación ocupada, fan pensar que as propias actividades que se prestan a pé de rúa (comerciais, de hostalaría, e de servizos...) son en conxunto o principal foco de atracción da actividade laboral diaria.

As actividades a pé de rúa concéntranse na contorna da praza da Constitución, especialmente na rúa da Pravia, e estendéndose cara Campo da Ponte. A intersección destas rúas coa rúa Plácido Peña é un nodo de concentración de actividade por si mesmo. A avenida da Terra Chá é outro eixo en torno ao que se concentran as actividades, moi especialmente no seu tramo máis próximo á praza da Constitución. Tamén na contorna deste espazo público, destaca a intensidade da actividade no tramo da rúa da Pravia en contacto co casco antigo.

O resto de nodos con certa intensidade de actividade teñen que ver principalmente cos equipamentos públicos, nun segundo anel máis afastado do centro, pero a escasos 15 minutos deste.

Abundan en torno ao centro os espazos monofuncionais, como o polígono, a área recreativa e deportiva da Madalena, ou a zona dos centros educativos en torno a Cuart de Poblet. Estas áreas superespecializadas conságranse a un uso específico, que en moitas ocasións ten asociado un grupo de desprazamentos moi concentrado no tempo e no espazo (desprazamentos a primeira hora dende a vila ao centro de traballo no polígono, desprazamentos nas horas punta cara ou dende todos os centros educativos ao mesmo tempo, ou concentración de desprazamentos estacionais á praia fluvial).

Así, os viais que dan acceso a estes nodos monofuncionais, sofren picos de mobilidade nos horarios de activación e desactivación dos mesmos, o que conleva a miúdo a atascos, ou ao sobredimensionamento dos viais e dos estacionamento para dar cabida aos picos de fluxo que son puntuais. As estratexias para a redución destas problemáticas e das súas consecuencias - medioambientais, de seguridade, e de molestias - deberan estar encamiñadas a complexizar e diversificar os usos nos tecidos urbanos, fomentando a convivencia de usos residenciais con produtivos e de prestación de servizos, para crear entornos percorribles a pé, de tal xeito que sexan posibles e máis cómodos que os percorridos motorizados.

A vila conta cunha boa conectividade por estrada coas poboacións de referencia do entorno (sendo a principal Lugo, a escasos 30 minutos en coche), e actúa como nodo territorial artellador das mobilidades rodadas, ao situarse preto do enlace entre a autovía A-6 (Coruña-Lugo-Madrid) coa A-8 (Autovía do Cantábrico, que une Galicia coas principais cidades do norte peninsular), a cal circula en paralelo á estrada nacional N-634. Tamén funciona como nodo destas vías co eixo que une Lugo con As Pontes e a comarca de Ferrol, e como escala no percorrido entre Lugo e a Mariña Lucense. En definitiva, a rede viaria ofrece unha conectividade excelente por estrada coa vila de Vilalba, tanto coas poboacións da comarca como cos principais nodos territoriais.

Derivada desta importante presenza da infraestruturas viarias, a vila conta cunha dobre circunvalación que a rodea, evitando que o tráfico pasante altere as circulacións internas de vehículos e facilitando o acceso rodado á vila dende varios puntos. Esta circunstancia permítenos reducir o tráfico nas vías interiores e crear un entorno camiñable cómodo, accesible e seguro nos eidos centrais.

Á marxe das dinámicas intermunicipais, o acceso que da servizo a un maior número de habitantes das parroquias é o acceso dende o norte - no que conflúen a AG-64 e a LU-861, coa LU-P-6502 - e que tronca co tecido urbano no cruce das rúas Plácido Peña coa Rúa da Pravia. Por contra, o acceso dende o sur a través da LU-541 / C-641, que enlaza coa malla urbana a partir das rúas Cidade de Lugo e Rúa de Galicia, comunica cunha menor porcentaxe da poboación municipal (estímase que da servizo a uns 900 dos residentes de fóra da vila, en torno á metade de persoas que o acceso norte).

A estrutura urbana da vila baséase no antigo sistema de estradas confluentes, con anchos entre os 12m e os 16m, en torno á cidade vella e a Praza da Constitución. Un modelo radial de encontros imperfectos que concentrou grandes densidades na súas fronteiras inmediatas e que non foi quen de xerar unha rede mallada de suficiente calidade como para conformar alternativas viarias claras, sólidas e continuas.

A antiga N-634, ao seu paso pola vila, aséntase en torno á cota 478m, conformando unha sorte de camiño de cota que enlaza a estación de autobuses co distrito escolar, delimitando unha liña de rotura cara o No-Oe, onde aparecen as grandes pendentes das vertentes ao Madalena, mentres que bordea o pequeno outeiro que aparece ao Su-Le na contorna do Estadio da Rocha, arredor da cota 493, presentando leves pendentes ata recuperar a os 478m no sistema das rúas Castela-Muras-Cospeito-Feira. Mellorar estas conectividades debe ser obxecto de traballo para facilitar o uso destes espazos.

A aparición a finais do século pasado da circunvalación da N-634 e da A-8 xa nos primeiros anos desta centuria, descargaron as grandes vías interiores de tráfico pasante e vehículos pesados, abrindo unha porta á súa transformación en verdadeiras rúas para a mobilidade interior (tanto a pé como en vehículos rodados).

Estes grandes eixos da vila eran tamén o principal soporte do estacionamento para usuarios interiores e exteriores, cuestión que vai mudando paulatinamente coa aparición de bolsas de estacionamento de proximidade (Campo da Feira, Constitución, Centro de Saúde...), o que de novo incide na posibilidade de reconfigurar este sistema viario.

Complementariamente, as aperturas viais ao leste xurdidas no último terzo do Século XX, permiten plantexar unha ronda interior que, enlazando os principais eixos tradicionais, recollan os tráfico entrantes no centro e os redistribúan de xeito ordenado cara os principais centros atraccións, evitando a saturación dos percorridos tradicionais.

Outro condicionante importante derivase do paso do Camiño de Santiago pola vila, que aborda con detalle a EACS, a estratexia específica para este percorrido. Dende o EME detectáronse algúns dos principais puntos de conflito entre este importante fluxo peonil e o tráfico rodado dentro da vila, como son o cruce da rúa da Pravia rúa Plácido Peña (na que o camiño toma unha deriva cara rúas de carácter residencial e histórico tras atravesar un nodo moi importante para o tráfico rodado, nunha das áreas de maior densidade residencial e de actividade a pé de rúa), e cruce co eixo Rúa Castela / Rúa Muras (con varios puntos de contacto entre itinerarios peonís e rodados, e nas inmediacións da entrada a un dos supermercados máis usados da vila – coa consecuente interacción entre coches, camiós e persoas).

A rede de espazo público na vila componse de aproximadamente 351.000 m², nos que predomina o espazo adicado á circulación sobre áreas de estancia (parques, prazas, e zonas recreativas), nunha proporción de 5 a 1. Dentro do espazo de circulación, os carriles rodados ocupan preto do 40% da superficie, e o estacionamento na rúa acada o 21%. Unha proporción importante do espazo de circulación ten un uso compartido entre peóns e vehículos (o 20%), ben sexa conformado como plataformas únicas de prioridade peonil, ou ben como rúas asfaltadas de uso indiferenciado. O espazo restante está adicado a beirarrúas para o peón (o 13% do total da superficie de circulación).

A maioría dos equipamentos (incluídas as oficinas municipais, o centro de saúde, a biblioteca, a estación de buses, colexios e institutos...), así como as principais concentracións residenciais e de actividades a pé de rúa atópanse nun entorno camiñable a menos de 15 minutos andando. Tamén os espazos libres principais como a zona peonil en torno a praza da constitución, a praza da feira ou a zona da feira ou a praia fluvial da Madalena. Isto configura un entorno moi adecuado para poñer en marcha estratexias de fomento da mobilidade peonil baseada na mellora das condicións de accesibilidade, de confort e de seguridade dos percorridos.

Porén, menos da cuarta parte da lonxitude total de beirarrúas ten un ancho óptimo para a accesibilidade, e moitos dos pasos peonís non están adaptados aínda, facendo que a rede de percorridos accesibles completos non cubra todos os nodos de actividade. A inseguridade dos viais detrae, segundo a enquisa, unha parte significativa dos percorridos a pé e en bicicleta dentro da vila. A calidade ambiental na vila ofrece características dispares, e moitos dos percorridos atravesan áreas nas que existen vivendas en declive, ou que contan con pavimentos en estado deficiente, entre outros problemas.

A meirande parte dos desprazamentos faise en coche (case o 62%). Os desprazamentos a pé son o segundo grupo máis numeroso (o 34% do total). O 2% dos desprazamentos diarios faise en bicicleta. O transporte público (bus) só é o modo de transporte para algo máis do 1% dos desprazamentos diarios. Os desprazamentos repártense durante o día con certa homoxeneidade, pero identifícanse dous picos de actividade: un primeiro pico entre as 9 e as 12 da mañá, e outro cara o final da tarde, entre as 18 e as 21h.

Dentro da vila, as persoas móvense principalmente a pé, sobre todo en torno ás actividades recreativas, o comercio e a hostalaría do centro. O 45% dos desprazamentos dentro da vila prodúcense en coche, a pesares das curtas distancias. Estes están relacionados sobre todo coa mobilidade funcional (traballar, estudar, coidar). Resulta moi significativo que menos do 10% dos residentes na vila que traballan na mesma se despracen a traballar a pé ou en bicicleta.

A rúa da Pravia é o eixo que soporta máis tráfico peonil con diferenza, sobre todo pola beira norte. Este fluxo é máis intenso cara o cruce coa rúa Plácido Peña. A medición máis alta rexístrase neste último punto durante a mañá do sábado, chegando ás 186 persoas por hora, fluxo relacionado coa mobilidade por compras e o lecer.

A rede de estradas autonómicas e estatais, con moita presenza na contorna da vila, rexistra un importante fluxo de vehículos. O tránsito por varios destes puntos cae a case á metade durante as fins de semana, e manteñen un tráfico máis ou menos constante dende as primeiras horas da mañá (8:00h) ate o final da tarde (19 ou 20h), sen grandes picos horarios. Isto indícanos que estes viais teñen lóxicas propias, en boa medida alleas aos horarios do tránsito interno da vila.

Dentro da vila, o fluxo máis elevado de vehículos prodúcese cara as primeiras horas do día, malia que mantense case constante cara o final da mañá, momento no que os puntos con maior tráfico (rúa Pravia), acadan valores pico, por riba dos 1.100 vehículos por hora. A intensidade de tráfico descende considerablemente durante as primeiras horas da tarde, para volver aumentar ao final do día, con valores totais próximos aos da mañá.

Por cada un dos puntos medidos do ámbito circulan un promedio de 545 vehículos por hora nos momentos de maior actividade do día. No cruce das rúas Pravia, Conde Pallares e Galicia acádase os 1.000 vehículos/hora de media no pico. No entronque da rúa Conde Pallares coa LU-P-6513, por contra, rexistra un fluxo rodado cinco veces menor. Nas fins de semana (co sábado como referencia), a intensidade de tráfico cae un 25%. Esta caída é máis acusada - de preto do 50% - nos puntos máis afastados do centro, os cales marcan o tráfico entrante e saínte da vila, mentres que no cruce da rúa da Pravia con Plácido Peña mantense case o mesmo tráfico que por semana.

Pódese concluír, atendendo aos datos das medicións, que o tráfico da vila concéntrase no eixo formado polas rúas Campo da Ponte, Pravia e Galicia, facendo que case todo o tránsito de cotío pase constantemente polas mesmas tres interseccións. Este tráfico intenso é constante ao longo do día, e acada uns valores similares nas horas centrais das fins de semana. Existen, ademais, varios puntos nos que se cruzan varios fluxos dominantes, con xiros a esquerdas cruzando a vía, que coinciden ademais cos principais percorridos peonís.

As maiores bolsas de estacionamento ubícanse no corazón da vila. Estas actúan como referente para a busca de estacionamento para as persoas que proveñen de fora (parroquias, comarca) e que acoden á vila para usar os servizos. Da súa posición derivase a necesidade, en moitos casos, de entrar moi ata o centro da vila e atravesar os principais eixos viarios, os máis ategados de coches e de peóns.

Estímanse para a vila central un total duns 63.000 m² de superficie adicada a estacionamento, que da lugar a unhas 3.750 prazas. Case o 92% son libres e sitúase na rúa. O promedio de ocupación das mesmas rolda o 54%. Nos momentos de máxima ocupación, durante as primeiras horas da mañá dos días laborables, chégase a un promedio de ao 61% de prazas ocupadas. Destaca a escasa presión de estacionamento nas bolsas da contorna da vila, que contrastan coa alta presión na contorna da praza da Constitución, sobre todo as rúas Plácido Peña e As Pontes nas que a ocupación e case total e constante. A abundancia de prazas no rueiro ofrece unha referencia clara á hora de atraer mobilidade rodada, especialmente aos eixos principais nos que se ubican servizos e equipamentos principais (Pravia, Galicia, Terra Chá).

Dada a presión de estacionamento nas zonas centrais, unida ao carácter destas zonas en conxunto como nodo de servizos a escala municipal e comarcal, as malas praxes de estacionamento son habituais. Concéntranse nas vías próximas aos servizos principais (como os supermercados). Tamén son habituais os estacionamentos incorrectos no casco antigo, ou en rúas como As Pontes, na que é frecuente que os coches queden estacionados invadindo a beirarrúa, e reducindo así o ancho dispoñible para o peón.

O fluxo de vehículos pesados dentro da vila é moi escaso, e as molestias (ruidos, rotura de pavimentos...) derivadas do seu paso por zonas residenciais son, polo tanto, mínimas dentro da vila. Moitos camións estacionan na propia estación de autobuses, e nas marxes das vías da contorna (rúa Castelao, e cara o sur nas rúas Muras, a Revolta e Avda. de Cospeito). Sen chegar a saturar o estacionamento nestas áreas, indican a necesidade de previsión de espazos de intercambio para que os transportistas poidan estacionar de xeito ordeado os seus vehículos profesionais nos tempos de descanso.

O uso do bus é moi minoritario entre a poboación, segundo indica a enquisa de mobilidade: so o 1,3% das persoas enquisadas úsanlo habitualmente. Os principais motivos que impiden que se empregue máis o autobús son que os destinos son insuficientes (o 20%) e que as frecuencias son escasas (outro 20%). Tamén é importante sinalar a falta de claridade dos percorridos e dos horarios como causa para non ir máis en bus, para o 18% das persoas enquisadas, cuestión facilmente resoluble con pouco esforzo orzamentario. A distribución das paradas de bus dentro da vila parece cubrir a demanda, sen embargo a posición da estación algo afastada do centro, a cal debera funcionar como condensador e intercambiador modal, fai que sexa pouco empregada para a mobilidade cotiá.

C2 - DAFO TRANSVERSAL

Resúmense a continuación as principais claves da diagnose participada, organizadas nunha DAFO:

DEBILIDADES

A pesares da concentración de actividades e de zonas residenciais, menos do 10% dos residentes na vila que traballan na mesma desprázanse a traballar a pé ou en bicicleta.

Os desprazamentos en coche dentro da vila, a pesares das reducidas distancias, son moi habituais (o 45% dos desprazamentos dentro da vila prodúcense en coche).

A concertación de actividades específicas en polígonos (polos laborais e de ensino), cunha franxa de mobilidade moi concentrada no tempo, promove a aparición de problemas de circulación dentro da vila en horas puntuais.

As pendentes condicionan a accesibilidade peonil ás principais área recreativas e deportivas da vila, en torno ao río Madalena

Menos da cuarta parte da lonxitude total de beirarrúas ten un ancho óptimo para a accesibilidade.

O tráfico da vila concéntrase no eixo formado polas rúas Campo da Ponte - Pravia e Galicia, facendo que case todo o tránsito de cotío pase constantemente polas mesmas tres interseccións. Este tráfico intenso solápanse cos principais percorridos peonís de diario.

Moitos dos cruces das vías principais presentan falta de claridade de cara á regulación do tráfico rodado e son posibles focos de inseguridade viaria.

Varias das edificacións da vila presentan carencias nos acabados ou atópanse baleiras e en declive, contribuíndo a reducir a calidade do espazo e a aumentar a percepción de inseguridade.

O funcionamento da rúa da Pravia como arteria principal para o tráfico rodado afoga a conectividade peonil entre os principais espazos de actividade e o casco histórico, lastrando as súas oportunidades de desenvolvemento.

A vila non conta con alternativas máis sustentables, como transporte público en tren, á conectividade por estrada ás principais centralidades (Lugo, A Coruña...)

AMEAZAS

A vila, principal centralidade da comarca, focaliza os desprazamentos diarios de moita poboación das parroquias e de poboación vencellada ao concello, xerando preto de 5.000 desprazamentos intermunicipais diarios, a maioría en coche individual. A tendencia nos prezos dos combustibles e a electricidade pon en tela de xuízo o mantemento desta dependencia terriroial.

A tendencia demográfica evoluciona cara o baleiramento da comarca da que Vilalba é centralidade, cunha previsible caída da actividade no centro da vila.

A incertidume sobre o futuro do polo industrial que supón As Pontes de García Rodríguez pode afectar negativamente ao nivel de actividade e de traballo na vila.

FORTALEZAS

A planeidade de boa parte dos espazos urbanos máis céntricos facilita a accesibilidade e os percorridos cómodos a pé dentro da vila.

A existencia da dobre circunvalación en torno á vila limitan o número de accesos de vehículos pesados e de tráfico pasante innecesario polo centro.

As principais concentración residenciais, os equipamentos as zonas de actividade económica e comercial atópanse concentradas nun eido de en torno aos 15 minutos camiñando.

A vila e a súa contorna conectan con percorridos peonís por espazos de alta calidade ambiental e paisaxística, como o Camiño de Santiago, o Paseo do Conde ou a senda fluvial da Madalena.

A vila está ben conectada por estrada coas principais centralidades urbanas e núcleos da contorna.

OPORTUNIDADES

Os fondos de descarbonización polo peche da central térmica de As Pontes poden supoñer unha oportunidade para un cambio de modelo productivo e por tanto na mobilidade.

A redacción da Estratexia de Acondicionamento do Camiño de Santiago ao seu paso por Vilalba pode supor un avance na humanización dos espazos e dos percorridos peonís neste eixo.

Moitas persoas desprázanse a diario a Vilalba por motivos laborais, normalmente en coche, deixando marxe a estratexias de coche compartido ou o fomento de plans de mobilidade empresarial.

Case un 12% da poboación estaría disposta a camiñar máis e un 21% a ir máis en bicicleta a diario se mellorase a seguridade vial para os seus percorridos diarios.

A pesares da presión de estacionamento que existe nas zonas centrais, moitas rúas próximas ao centro manteñen unha baixa ocupación (promedio de ocupación rolda o 54% para o conxunto da vila), o cal permite a oportunidade de cambiar o carácter dos espazos centrais a favor da mobilidade peonil e a estancia.

A poboación valora moi positivamente a posibilidade de levar a cabo medidas que melloren a accesibilidade.

A tendencia á concentración urbana que rexistra a vila é unha oportunidade para que se promovan os desprazamentos en modos sustentables dentro da do eido central.

A existencia da dobre circunvalación en torno á vila permite plantexar estratexias de humanización nas vías interiores sen impedir a circulación pasante e sen dificultar o acceso rodado aos ámbitos máis periféricos.

A existencia de unha coroa viaria con baixo nivel de saturación permite plantexar redistribución de fluxos que reduzan o tráfico nos eidos centrais.

D - PROPOSTA

D1 – RESUMO DAS LIÑAS ESTRATÉXICAS DE ACTUACIÓN

Preséntanse a continuación as diferentes liñas estratéxicas, derivadas da diagnose relacional, en torno ás que se ordenan as distintas propostas de actuación:

LEA – REORDENACIÓN DOS FLUXOS RODADOS

A estrutura urbana da vila baséase no antigo sistema de estradas confluíntes en torno á cidade vella e a Praza da Constitución. Un modelo radial de encontros imperfectos que concentrou grandes densidades na súas fronteiras inmediatas e que non foi quen de xerar unha rede mallada de suficiente calidade como para conformar alternativas viarias claras, sólidas e continuas.

A aparición a finais do século pasado da circunvalación da N-634 e da A-8 xa nos primeiros anos desta centuria, descargaron as grandes vías interiores de tráfico pasante e vehículos pesados, abrindo unha porta á súa transformación en verdadeiras rúas para a mobilidade interior (tanto a pé como en vehículos rodados).

Complementariamente, as apertura vias ao leste xurdidas no último terzo do Século XX, permiten plantexar unha ronda interior que, enlazando os principais eixos tradicionais, recollan os tráfico entrantes no centro e os redistribúan de xeito ordenado cara os principais centros atractores, evitando a saturación dos percorridos tradicionais.

A formalización dun sistema circulatorio xerarquizado, con grandes canles distribuidoras especializadas, permitirá a delimitación de “supermazás”, grandes áreas de tráfico calmado e de preferencia aos fluxos residenciais e peonís, limitando e mesmo prohibindo os tránsitos de paso.

LEB – ESTRATEXIA DE ESTACIONAMENTOS

A conformación viaria da vila, apoiada en grandes estradas de anchos entre os 12m e os 16m, permitiu que o estacionamento en rúa sexa o gran condensador de prazas de estacionamento do conxunto urbano.

Nos últimos anos, a tendencia á creación de grandes superficies especializadas, estacionamentos de proximidade, foise abrindo paso en Vilalba, fomentou a aparición de espazos como o subterráneo da Constitución, a explanada do Campo da Feira ou da contorna do Centro de Saúde.

A existencia destes espazos, xunto coa creación de novas bolsas, permitirá a redefinición do carácter das grandes vías de orixe infraestrutural, aproveitando a forte caída de fluxos de paso, e engarzando nun sistema único o novo modelo de circulación xerarquizado cos condensadores de aparcadoiros.

Alén disto, e con fin de garantir a dispoñibilidade de prazas nas áreas de máxima demanda, incorporárase un modelo de estacionamento regulado gratuíto, que obrigue á rotación en períodos curtos e que, xunto cunha boa distribución de carga e descarga, permitan o desenvolvemento de comercio e servizos á par dunha importante mellora das condicións de accesibilidade e calidade urbana.

LEC – CREACIÓN DUNHA REDE PEONIL ESTRATÉXICA

A antiga N-634 aséntase en torno á cota 478, conformando unha sorte de camiño de cota que enlaza a estación de autobuses co distrito escolar, delimitando unha liña de rotura cara o No-De, onde aparecen as grandes pendentes das vertentes ao Madalena, mentres que bordea o pequeno outeiro que

aparece ao Su-Le na contorna do Estadio da Rocha, arredor da cota 493, presentando leves pendentes ata recuperar a 478 no sistema Castela-Muras-Cospeito-Feira.

Sobre este soporte, e en connivencia co modelo proposto de supermazás, propónse a recuperación das trazas de maior capacidade conectiva e calidades de accesibilidade e confort, como grandes eixos de mobilidade peonil, que conecten os espazos de concentración de actividades e servizos entre si e cos principais estacionamentos de proximidade.

A reserva de viarios para residentes, as peonalizacións, as melloras de beirarrúas e as melloras de interseccións serán as principais armas para establecer estes conectores, que deberán ser postos en valor e fomentados, tanto a través da concentración de usos, como coa súa publicitación da man de elementos como o metrominuto e acción de participación en información en centros de ensino e servizos.

Así mesmo, dada a proximidade de espazo verdes de escala territorial e conectores de valor nas inmediacións do núcleo, propónse a estruturación de conexións directas entre as áreas de maior actividade e densidade residencial cos elementos de ambientais da contorna urbana.

LED – MELLORA DA CALIDADE AMBIENTAL E PATRIMONIAL

O interior da vila, cun grande crecemento na segunda metade do S.XX a través de loteos non planificados sobre viario de baixa calidade, deu lugar a grandes espazos descontinuos, de tipoloxías variopintas e cunha baixa presenza de vexetación no tecido urbano. Solares baleiros, medianeiras vistas, beirarrúas nimias... un conxunto de eivas ás que se suma a ausencia dun gran parque urbano no corazón da vila.

Como alternativa, proporáse unha batería de medidas de mellora da calidade viaria, conformando un novo modelo de escena urbana, que incorpore arborado, permeabilidade de solos, continuidade nos percorridos...

Alén disto, a existencia dunha ruta xacobeá atravesando a vila de Leste a Oeste, impele á necesidade de integrala como eixo de calidade, patrimonio e identidade, urxindo a definir accións encamiñadas á súa reactivación e posta en valor, ademais de garantir a mellor experiencia posible dos usuarios do Camiño. Esta posta en valor dos elementos patrimoniais, farase extensiva a bens non incluídos até o de agora nos inventarios e que forman a base da construción da Galicia Urbana contemporánea.

D2 - RESUMO DE ACTUACIÓNS, ORZAMENTO E IMPLEMENTACIÓN

D2.1 - MEDIDAS DE CADA LIÑA ESTRATÉGICA, CO SEU ORZAMENTO ESTIMADO

LIÑA		€	MEDIDA	ORZAMENTO	
LeA	Reordenación dos fluxos rodados	2.062.500,00 €	LeA-01	Formación da Ronda Interior de Vilalba e creación das rotondas estratéxicas	180.000,00 €
			LeA-02	Adopción de dirección única en Ferrería-Conde de Pallares e re-urbanización *1	300.000,00 €
			LeA-03	Adopción de dirección única en Av.Terra Chá dende A Rocha e re-urbanización *1	337.500,00 €
			LeA-04	ReUrbanización da Rúa da Pravia e creación das rotondas centrais	775.000,00 €
			LeA-05	Mellora das intersección de segundo nivel e cración das rotondas periféricas	60.000,00 €
			LeA-06	Cambios de sentido, restriccións e calmado no interior das supermazás	35.000,00 €
			LeA-07	Desenvolvemento de viario complementario *2	0,00 €
			LeA-08	Creación dunha liña de autobús urbano (x5 anos)	375.000,00 €
LeB	Estratexia de estacionamento	396.000,00 €	LeB-01	Eliminación do estacionamento na Praza de Santa María	2.500,00 €
			LeB-02	Ampliación do sistema de estacionamentos de proximidade	322.500,00 €
			LeB-03	Implantación dun ámbito de estacionamento regulado gratuito nas áreas de máxima demanda	25.000,00 €
			LeB-04	Redistribución das zonas de carga e descarga	5.000,00 €
			LeB-05	Creación e promoción dun área de Bica e Arrica na zona escolar	10.000,00 €
			LeB-06	Redistribución das prazas de Taxis	1.000,00 €
			LeB-07	Definición de áreas reservadas para estacionamentos de pesados na vila con sistema de vixilancia	30.000,00 €
			LeB-08	Creación dun intercambiador modal na intersección da A-8 coa AG-64 *2	0,00 €
			LeB-09	Modificación no PXOM para a inclusión do uso estacionamento como compatible en SUC *3	0,00 €
LeC	Creación dunha Rede Peonil Estratéxica	1.280.650,00 €	LeC-01	Creación do arco peonil estratéxico	465.200,00 €
			LeC-02	Creación da rolda peonil Leste	102.700,00 €
			LeC-03	Creación da rolda peonil Oeste	348.000,00 €
			LeC-04	Mellora da mobilidade peonil na Zona Escolar	220.500,00 €
			LeC-05	Creación dun boulevard urbano na Rúa da Pravia *5	0,00 €
			LeC-06	Creación de conexións peonís complementarias	36.250,00 €
			LeC-07	Mellora do Camiño de Santiago en Camporredondo e Campo da Ponte	100.000,00 €
			LeC-08	Creación de difusión do Metrominuto Vilalba e sinalización dos percorridos peonís	8.000,00 €
LeD	Mellora da Calidade Ambiental e Patrimonial	255.000,00 €	LeD-01	Confección dunha Estratexia de Calidade Urbana no Camiño de Santiago *9	0,00 €
			LeD-02	Fomento da implantación dun albergue aberto en Porta de Cima-Cidade Vella *10	0,00 €
			LeD-03	Incorporación de vexetación no Campo da Feira	5.000,00 €
			LeD-04	Redefinición dos bordes do Estadio da Rocha	50.000,00 €
			LeD-05	Arborado urbano en rúa Galicia, Terra Chá e Campo da Ponte (200 uds)	100.000,00 €
			LeD-06	Programa de intervención en medianeiras (20 uds)	100.000,00 €
			LeD-07	Extinción de licenzas caducadas e orde de execución sobre estruturas inacabadas *10	0,00 €
			LeD-08	Inclusión no catálogo do PXOM da edificacións dos períodos Racionalista e Autárquico *3	0,00 €
			LeD-09	Creación dunha colonia residencial experimental nas vivendas de Peóns Camineros *9	0,00 €
ORZAMENTO TOTAL					3.994.150 €

Aclaracións sobre as propostas e os orzamentos estimados	
*1	Non inclúen renovación de redes e servizos
*2	Dependente de execución de planeamento e entidades externas
*3	Modificación do PXOM xa en curso polo que non ten sobrecusto
*4	Prioridade baixa e complexidade orzamentaria- En función dos cambios da demanda residencial
*5	Contemplado como LeA-03
*6	Incluída na formación de rotores LeA-01
*7	Rúa xa reformada, itinerario existente
*8	Xa en redacción e con financiamento propio
*9	Dependente de financiamento privado
*10	Xestión municipal sen custo engadido

As fichas de cada unha das propostas, nas que se pormenoriza a descrición das mesmas, o faseado e as aclaracións concretas, recóllense no apartado de D4 - Fichas de cada Intervención,

D2.2 - IMPLEMENTACIÓN DAS LIÑAS E DAS ACTUACIÓNS

Prazo previsto e asignación orzamentaria para cada liña estratéxica

LIÑA ESTRATÉXICA	PRAZO PREVISTO				
	CURTO	CURTO-LONGO	MEDIO	LONGO	Total
LeA - Fluxos rodados	1.050.000 €		- €	1.012.500 €	2.062.500 €
LeB - Estacionamento	43.500 €		- €	352.500 €	396.000 €
LeC - Rede peonil	228.500 €	465.200 €	450.700 €	136.250 €	1.280.650 €
LeD - Calidade ambiental	- €		105.000 €	150.000 €	255.000 €
Total	1.322.000 €	465.200 €	555.700 €	1.651.250 €	3.994.150 €

Prazo previsto para cada proposta, e outras administracións implicadas na implementación

LE	MEDIDA	PAZO	ADMONS IMPLICADAS
LeA	LeA-01 Formación da Ronda Interior de Vilalba e creación das rotondas estratéxicas	CURTO	-
	LeA-02 Adopción de dirección única en Ferrería-Conde de Pallares e re-urbanización	MEDIO	Deputación de Lugo
	LeA-03 Adopción de dirección única en Av.Terra Chá dende A Rocha e re-urbanización	MEDIO	-
	LeA-04 ReUrbanización da Rúa da Pravia e creación das rotondas centrais	CURTO	-
	LeA-05 Mellora das intersección de segundo nivel e cración das rotondas periféricas	CURTO	Deputación de Lugo
	LeA-06 Cambios de sentido, restriccións e calmado no interior das supermazás	CURTO	Deputación de Lugo
	LeA-07 Desenvolvemento de viario complementario	LONGO	-
	LeA-08 Creación dunha liña de autobús urbano (x5 anos)	MEDIO	-
LeB	LeB-01 Eliminación do estacionamento na Praza de Santa María	CURTO	-
	LeB-02 Ampliación do sistema de estacionamentos de proximidade	MEDIO	-
	LeB-03 Implantación dun ámbito de estacionamento regulado gratuito nas áreas de máxima demanda	CURTO	-
	LeB-04 Redistribución das zonas de carga e descarga	CURTO	-
	LeB-05 Creación e promoción dun área de Bica e Arrica na zona escolar	CURTO	-
	LeB-06 Redistribución das prazas de Taxis	CURTO	-
	LeB-07 Definición de áreas reservadas para estacionamentos de pesados na vila con sistema de vixilancia	MEDIO	-
	LeB-08 Creación dun intercambiador modal na intersección da A-8 coa AG-64	LONGO	MITMA - Xunta de Galicia
LeB	LeB-09 Modificación no PXOM para a inclusión do uso estacionamento como compatible en SUC	CURTO	-
LeC	LeC-01 Creación do arco peonil estratéxico	CURTO-LONGO	Deputación de Lugo
	LeC-02 Creación da rolda peonil Leste	LONGO	Deputación de Lugo
	LeC-03 Creación da rolda peonil Oeste	LONGO	Deputación de Lugo
	LeC-04 Mellora da mobilidade peonil na Zona Escolar	CURTO	-
	LeC-05 Creación dun boulevard urbano na Rúa da Pravia	CURTO	-
	LeC-06 Creación de conexións peonís complementarias	MEDIO	-
	LeC-07 Mellora do Camiño de Santiago en Camporredondo e Campo da Ponte	MEDIO	Deputación de Lugo
	LeC-08 Creación de difusión do Metrominuto Vilalba e sinalización dos percorridos peonís	CURTO	-
LeD	LeD-01 Confección dunha Estratexia de Calidade Urbana no Camiño de Santiago	LONGO	-
	LeD-02 Fomento da implantación dun albergue aberto en Porta de Cima-Cidade Vella	LONGO	-
	LeD-03 Incorporación de vexetación no Campo da Feira	LONGO	-
	LeD-04 Redefinición dos bordes do Estadio da Rocha	MEDIO	-
	LeD-05 Arborado urbano en rúa Galicia, Terra Chá e Campo da Ponte (200 uds)	MEDIO	-
	LeD-06 Programa de intervención en medianeiras (20 uds)	LONGO	-
	LeD-07 Extinción de licenzas caducadas e orde de execución sobre estruturas inacabadas	CURTO	-
	LeD-08 Inclusión no catálogo do PXOM da edificacións dos períodos Racionalista e Autárquico	CURTO	-
LeD	LeD-09 Creación dunha colonia residencial experimental nas vivendas de Peóns Camineros	LONGO	MITMA - Xunta de Galicia

D2.3 - OBXECTIVOS DE MELLORA DA MOBILIDADE SUSTENTABLE ASIGNADOS A CADA ACTUACIÓN

Listaxe de obxectivos xerais e obxectivos específicos que se enmarcan en cada grupo

OBXECTIVOS XERAIS		OBXECTIVOS ESPECÍFICOS	
O-1	FOMENTO DA MOBILIDADE NON MOTORIZADA	1.1	Crear, mellorar e conectar itinerarios peonís ou en bicicleta
		1.2	Reducir as molestias de coches a peóns/bicis
		1.3	Favorecer a permeabilidade peonil no casco
		1.4	Crear zonas urbanas libres de coches ou de acceso restrinxido
		1.5	Reducir a necesidade aparcir nas inmediacións dos centros de actividade
		1.6	Facer as vías atractivas e cómodas e accesibles
O-2	FOMENTO E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO	2.1	Reducir a necesidade de usar o coche
		2.2	Favorecer a mobilidade en transporte público colectivo
		2.3	Mellorar a accesibilidade en xeral ao transporte público
		2.4	Desenvolvemento e mellora da oferta dos diferentes modos máis sostibles.
		2.5	Liñas, traxectos e estacións de transporte público.
		2.6	Mellorar a conectividade dos puntos turísticos e/ou de servizos
O-3	ESTRATEGIA DE APARCAMENTO	3.1	Situación de novos aparcamentos disuasorios ou mellora dos existentes
		3.2	Distribución de aparcamentos na vía, cargas descargas, etc. no casco urbano
		3.3	Xestión de políticas de estacionamento en urbano
O-4	DEFINICIÓN DO MODELO DE FLUXOS CIRCULATORIOS	4.1	Reducir os atascos e a congestión nas horas/días punta
		4.2	Reducir os conflitos nos cruces
		4.3	Reducir as interferencias modais que provocan atascos
		4.4	Favorecer a o uso eficiente e ordeado da rede viaria
		4.5	Regular e controlar o acceso e estacionamentos en núcleos de poboación
		4.6	Alternativas a vías conxestionadas
		4.7	Limitar o tráfico nas zonas de máis congestión
		4.8	Incorporar sistemas de calmado de tráfico
O-5	XESTIÓN DE PESADO E MERCADORÍAS	5.1	Regular a carga, descarga e reparto de mercadorías
		5.2	Regular o acceso de pesados ao casco urbano
O-6	ESTRATEGIA DA REDE VIARIA FUTURA	6.1	Coordinar o PMUS co planeamento urbanístico existente
		6.2	Desprazar os fluxos cara aos eixos estruturantes a favor das zonas residenciais
		6.3	Garantir o acceso de vehículos de emerxencia a zonas residenciais /de uso común
O-7	FOMENTO DA SEGURIDADE VIARIA	7.1	Reducir a accidentalidade
		7.2	Mellorar a seguridade viaria
O-8	MEDIOAMBIENTE E CALIDADE URBANA	8.1	Determinar zonas de protección ambiental
		8.2	Determinar zonas cos niveles de contaminación / congestión elevados
		8.3	Especificación medidas de protección para cada zona
O-9	INTEGRACIÓN DOS CENTROS DE ACTIVIDADE	9.1	Integración de lugares de interese ou potencial turístico e zonas de ocio
		9.2	Fomentar o acceso fluído aos centros de actividade

Asignación de obxectivos a cada proposta

LIÑA	CÓDIGO	NOME DA MEDIDA	OBXECTIVOS
LeA	LeA-01	Formación da Ronda Interior de Vilalba e creación das rotondas estratéxicas	0-4 + 0-5 + 0-8
	LeA-02	Adopción de dirección única en Ferrería-Conde de Pallares e re-urbanización *1	0-1 + 0-4 + 0-5 + 0-6 + 0-7
	LeA-03	Adopción de dirección única en Av.Terra Chá dende A Rocha e re-urbanización *1	0-1 + 0-4 + 0-5 + 0-7
	LeA-04	ReUrbanización da Rúa da Pravia e creación das rotondas centrais	0-4 + 0-5 + 0-7 + 0-8
	LeA-05	Mellora das intersección de segundo nivel e cración das rotondas periféricas	0-4 + 0-5 + 0-8
	LeA-06	Cambios de sentido, restriccións e calado no interior das supermazás	0-1 + 0-4 + 0-5 + 0-6 + 0-7 + 0-8
	LeA-07	Desenvolvemento de viario complementario *2	0-4 + 0-5
	LeA-08	Creación dunha liña de autobús urbano (x5 anos)	0-2 + 0-4 + 0-8
LeB	LeB-01	Eliminación do estacionamento na Praza de Santa María	0-1 + 0-3 + 0-4 + 0-6 + 0-7 + 0-8
	LeB-02	Ampliación do sistema de estacionamentos de proximidade	0-1 + 0-3 + 0-4
	LeB-03	Implantación dun ámbito de estacionamento regulado gratuito nas áreas de máxima demanda	0-3 + 0-8
	LeB-04	Redistribución das zonas de carga e descarga	0-3 + 0-4 + 0-6 + 0-8
	LeB-05	Creación e promoción dun área de Bica e Arrica na zona escolar	0-3 + 0-4 + 0-6 + 0-8
	LeB-06	Redistribución das prazas de Taxis	0-3 + 0-8
	LeB-07	Definición de áreas reservadas para estacionamentos de pesados na vila con sistema de vixilancia	0-3 + 0-7
	LeB-08	Creación dun intercambiador modal na intersección da A-8 coa AG-64 *2	0-3
	LeB-09	Modificación no PXOM para a inclusión do uso estacionamento como compatible en SUC *3	0-3
LeC	LeC-01	Creación do arco peonil estratéxico	0-1 + 0-3 + 0-4 + 0-5 + 0-6 + 0-7 + 0-8
	LeC-02	Creación da rolda peonil Leste	0-1 + 0-3 + 0-4 + 0-5 + 0-6 + 0-7 + 0-8
	LeC-03	Creación da rolda peonil Oeste	0-1 + 0-3 + 0-4 + 0-5 + 0-6 + 0-7 + 0-8
	LeC-04	Mellora da mobilidade peonil na Zona Escolar	0-1 + 0-6 + 0-8
	LeC-05	Creación dun boulevard urbano na Rúa da Pravia *5	0-1 + 0-4 + 0-5 + 0-6 + 0-7 + 0-8
	LeC-06	Creación de conexións peonís complementarias	0-1 + 0-4 + 0-6 + 0-8
	LeC-07	Mellora do Camiño de Santiago en Camporredondo e Campo da Ponte	0-1 + 0-6 + 0-7
	LeC-08	Creación de difusión do Metrominuto Vilalba e sinalización dos percorridos peonís	0-1 + 0-3 + 0-4 + 0-6 + 0-8
LeD	LeD-01	Confección dunha Estratexia de Calidade Urbana no Camiño de Santiago *9	0-1 + 0-7
	LeD-02	Fomento da implantación dun albergue aberto en Porta de Cima-Cidade Vella *10	0-7 + 0-8
	LeD-03	Incorporación de vexetación no Campo da Feira	0-1 + 0-7
	LeD-04	Redefinición dos bordes do Estadio da Rocha	0-1 + 0-6 + 0-7 + 0-8
	LeD-05	Arborado urbano en rúa Galicia, Terra Chá e Campo da Ponte (200 uds)	0-1 + 0-7
	LeD-06	Programa de intervención en medianeiras (20 uds)	0-7
	LeD-07	Extinción de licenzas caducadas e orde de execución sobre estruturas inacabadas *10	0-7
	LeD-08	Inclusión no catálogo do PXOM da edificacións dos períodos Racionalista e Autárquico *3	0-7
	LeD-09	Creación dunha colonia residencial experimental nas vivendas de Peóns Camineros *9	0-7 + 0-8

D3 - RECOMENDACIÓNS PARA AS INTERVENCIÓNS FÍSICAS

Inclúense a continuación recomendacións xerais sobre as intervencións no espazo público. As reurbanizacións deberán buscar certa unidade coas intervencións levadas a cabo recentemente nos viais próximos, integrando a linguaxe e a materialidade das intervencións coas que teñen un contacto directo. Propóñense a continuación certas liñas de actuación

D3.1 - PAVIMENTOS

Nas reurbanizacións e nos os novos trazados que se leven a cabo nas rúas de Vilalba escolléranse en xeral materiais e configuracións tipo existentes no concello, tratando de integrar as novas intervencións co existente, buscando unha linguaxe parella entre as rúas da contorna e evitando a proliferación de distintos tipos de acabados. Teranse en conta tamén os usos diferenciados de cada tipo de pavimento. En todo caso, e tal e como recomenda a Guía de boas praxes en intervencións en espazos públicos da Xunta de Galicia, “A utilización de materiais presentes na contorna e de orixe galega non só favorece a integración paisaxística senón que tamén fomenta a economía de proximidade.”, ademais de reducir os custes ecolóxicos e económicos do transporte.

En particular, para todos aqueles espazos e rúas que se atopen no entorno próximo ao Camiño de Santiago atenderase ás prescricións que recolla a Estratexia de Mellora do mesmo e o Plan Especial de Protección e Reforma interior do casco vello da vila.

Recoméndanse distintas pavimentacións segundo o uso:

Zonas de tráfico rodado segregado:

- o Para o tráfico rodado en plataforma segregada, nos tramos máis urbanos e con fluxo peonil constante, a opción máis recomendable na calzada é empregar un pavimento que contribúa á redución de velocidade, como un adoquinado (con colocación dura se o tráfico previsto é alto). En entornos menos transitados por peóns ou menos representativos, por homoxeneidade cos tramos próximos e para reducir os custos da intervención, pódese manter o pavimento asfáltico similar ao existente na calzada.

Estacionamento

- o De xeito xeral sería recomendable aumentar a permeabilidade do pavimento nas zonas de estacionamento, tanto na rúa como en bolsas, empregando solucións de celosía formigón con céspede ou adoquins con colocación branda.
- o Para as bolsas de estacionamento sen asfaltar, dada a necesidade de minimizar a inversión derivada do réxime de tenencia temporal dos solos nalgúns casos, poderanse empregar solucións de pavimentación máis económicas como as mesturas de terra-cemento, que en combinación cunha limitación de uso a vehículos lixeiros (MMA>3.500kg) deba ser suficiente para facilitar o seu uso por parte da maioría dos vehículos.

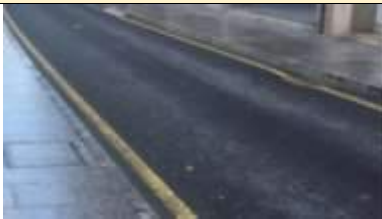
Rúas de plataforma única:

- o No caso de contacto directo con viais de plataforma única existente,, deberán adecuarse á súa materialidade para non confundir ao peón nin ao coche. Tendo isto en conta, o pavimento deba cumprir as seguintes características:
 - Contraste cromático dos pavimentos- refórzase a delimitación dos itinerarios peonís para persoas con déficit visual, ben sexa usando unha cor distinta na calzada ou a través de bandas diferenciadas nas marxes entre fluxos.
 - Fomento da redución de velocidade na calzada, ben sexa a través dos pavimentos, ou disposición de xuntas.
 - Os cambios de sección (introducir elementos visuais como a vexetación que limiten a sensación de “liña recta” poden contribuír tamén a reducir a velocidade

Nos espazos de concentración de vexetación e zonas de estancia peonil recoméndase o uso de distintas tipoloxías de pavimento drenante, máis brando ou duro en función do uso do espazo concreto, e que permita en todo caso a drenaxe das augas de escorrentía, favorecendo a infiltración natural da auga da chuvia ao terreo. Opcións:

- céspede continuo en todo o espazo delimitado, ou combinado con especies arbustivas de distintos tipos,
- celosías de formigón que permitan o paso do céspede
- pavimentos de adoquins de pedra ou formigón, con colocación branda de tal xeito que permitan o crecemento do céspede entre as súas pezas, favorecendo o tránsito entre os espazos verdes e a pavimentación dura da rúa e posibilitando a escolla de diferentes porcentaxes de oco segundo o deseño do espazo público.

Pavimentos recomendados e as súas características

PAVIMENTOS PROPOSTOS E CARACTERÍSTICAS	
	Tipo 1: pavimento asfáltico Descrición segundo GBPIEU: Asfalto de 8cm+ zahorra 15cm Uso: zonas de tráfico rodado segregado Emisións de CO2 eq (kg) en fabricación: 88,812 Emisións de CO2 eq (kg) en construción: 0,679 Emisións de CO2 eq (kg) totais: 88,491
	Tipo 2: pavimento de formigón continuo Descrición segundo GBPIEU: Formigón armado 15cm + zahorra 15cm Uso: zonas de tráfico rodado en plataforma única Emisións de CO2 eq (kg) en fabricación: 42,637 Emisións de CO2 eq (kg) en construción: 0,606 Emisións de CO2 eq (kg) totais: 43,243
	Tipo 3: Pavimento de lousa prefabricada de formigón tomada con morteiro Descrición segundo GBPIEU: Prefabricado formigón 4 cm + morteiro 3 cm + formigón en masa 20 cm Uso: zonas de tránsito peonil Emisións de CO2 eq (kg) en fabricación: 74,652 Emisións de CO2 eq (kg) en construción: 0,82 Emisións de CO2 eq (kg) totais: 75,472
	Tipo 4: Pavimento drenante de céspede continuo natural Descrición segundo GBPIEU: Céspede natural Uso: Illas de acondicionamento medioambiental Emisións de CO2 eq (kg) en fabricación: 2,224 Emisións de CO2 eq (kg) en construción: 0,113 Emisións de CO2 eq (kg) totais: 2,337
	Tipo 5: Pavimento de celosía prefabricada de formigón asentada sobre cama de area Descrición segundo GBPIEU: Celosía formigón 10 cm + area 5 cm + zahorra 15 cm Uso: Illas de acondicionamento medioambiental / estacionamentos Emisións de CO2 eq (kg) en fabricación: 33,986 Emisións de CO2 eq (kg) en construción: 0,871 Emisións de CO2 eq (kg) totais: 34,857

	<i>Tipo 6: Pavimento de adoquín de granito asentado sobre cama de arena, (colocación branda)</i> <i>Descrición segundo GBPIEU: Adoquín 8 cm + area 5 cm + zahorra 15 cm</i> <i>Uso: Illas de acondicionamento medioambiental / estacionamentos / zonas de estancia peonil</i> <i>Emisións de CO2 eq (kg) en fabricación: 7,658</i> <i>Emisións de CO2 eq (kg) en construción: 1,202</i> <i>Emisións de CO2 eq (kg) totais: 8,86</i>
	<i>Tipo 7: Pavimento de terra-cemento</i> <i>Descrición segundo GBPIEU: Terra-cemento 5 cm + xeotextil + zahorra 15 cm</i> <i>Uso: Bolsas de aparcamento</i> <i>Emisións de CO2 eq (kg) en fabricación: 6,41</i> <i>Emisións de CO2 eq (kg) en construción: 0,757</i> <i>Emisións de CO2 eq (kg) totais: 7,167</i>
	<i>Tipo 8: Pavimento de adoquíns de formigón prefabricado tomado con morteiro (colocación dura ou branda en función do tráfico previsto)</i> <i>Descrición segundo GBPIEU: Adoquín 8 cm + morteiro 5 cm + formigón en masa 10 cm</i> <i>Uso: alternativa para zonas de tráfico rodado</i> <i>Emisións de CO2 eq (kg) en fabricación: 64,874</i> <i>Emisións de CO2 eq (kg) en construción: 1,459</i> <i>Emisións de CO2 eq (kg) totais: 66,333</i>

D3.2 - MOBILIARIO**Sentadoiros**

Para o deseño da estratexia mobilidade e de acondicionamento do espazo público propónse o uso de sentadoiros vencellados aos principais percorridos peonís detectados ou a fomentar. Os sentadoiros son unidades mínimas de intervención que consisten en concentrar, nun punto, varios dos elementos necesarios para promover os modos máis sustentables de desprazamento e elementos vencellados tamén á sustentabilidade ambiental.

O deseño mínimo do sentadoiro xira en torno á colocación dun banco, ou varios, creando un punto de descanso cada certo tempo, que permite o uso dos percorridos máis longos por parte de persoas maiores con dificultades para a súa mobilidade a pé. Este ubícase cada certa distancia, a cal é máis curta cando as condicións de pendente do vial son menos favorables, e polo tanto as pausas son máis necesarias.

Vencellado ao sentadoiro propóñense varios elementos que contribúen á súa utilización e promocionan a seguridade e a integración medioambiental: un punto de luz que favoreza a percepción de seguridade neste punto, e que permite a súa utilización en horarios con menos luz natural, e tamén unha ou varias árbores, ubicadas de tal xeito que permitan botar sombra sobre a zona de descanso, o cal é especialmente necesario para permitir o seu uso nos días de calor máis intensos do verán. Tamén a inclusión de fontes ou outros elementos accesorios vencellados á auga favorece o aproveitamento da parada en época estival. A inclusión de arborado vencellado ao sentadoiro, así como doutros elementos de vexetación como prantas tapizantes ou setos que contribúa a reducir a presión do vento, liga estas intervencións coas estratexias medioambientais de tecido da malla medioambiental urbana e de prevención das consecuencias do cambio climático.

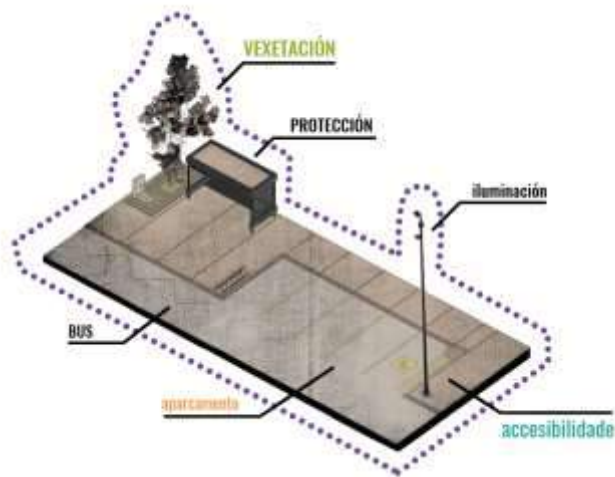


Un sentadoiro incorporado á trama urbana, como elemento engadido ao percorrido peonil para crear un espazo de estancia.

O sentadoiro é un elemento flexible que permite incluír outros compoñentes, en función da súa posición, que o leven a ser un punto de referencia nodal ligado a outras estratexias de mobilidade urbana ou territorial. Neste sentido, pódese vencellar a ubicación do sentadoiro á colocación de pasos peonís elevados en viais para favorecer a seguridade no cruce, aproveitando a existencia do punto de luz que favorece a visibilidade.

Tamén poden ir vencellados a estratexias de integración dos distintos modos de desprazamento, converténdoo en pequenos nodos intermodais: o banco pode completarse cunha protección (da choiva e do vento) para formar unha marquesiña e facer do sentadoiro unha parada de autobús. Tamén poden conlevar a consolidación de prazas de estacionamento reservadas para persoas de mobilidade reducida próximas ao sentadoiro, para contribuír á accesibilidade, e a prazas reservadas para vehículos que fagan parte dos seu traxectos diarios en coche (dende as súas casas ate as paradas de bus, cando

están afastadas) e outra parte en bus (dende a parada ate o lugar de traballo, por exemplo, se está noutra vila). Pódense incluír aparcadoiros de bicicletas para permitir que o intercambio de modos neste punto poida ser tamén entre a bicicleta e o autobús ou entre o coche e a bicicleta.



Imaxe dun sentadoiro, na súa versión máis desenvolvida, vencellada a pequenos nodos de intermodalidade que melloren a seguridade e a accesibilidade,

Coletores de lixo

A distribución dos colectores de lixo debe obedecer a unha estratexia a escala de vila. No contexto da intervención proposta, recoméndase non situalos nas esquinas dos cruces das vías, senón levalos cara o interior da rúa, e vencellar a súa ubicación ás pequenas "illas" axardinadas tratando de integralos coa vexetación, en zonas sen bancos próximos ou onde non se prevea a instalación de terrazas nun futuro, para evitar o efecto negativo dos malos olores.

De cara á integración destes colectores, recoméndase empregar solucións que reduzan o seu impacto visual, con estruturas para acomodalos en madeira como as que xa se están a empregar noutras partes do concello, con entramados metálicos que permitan integrar enredadeiras ou outro tipo de vexetación, ou solucións análogas. Estes elementos deberán deixar a suficiente amplitude aos colectores para que se poidan cambiar con facilidade, incluso deixando espazo para incluír novos colectores para a recollida selectiva no futuro, onde non existan.

As papeleiras facilitarán a recollida separada de residuos que posibilita a reciclaxe. Situaranse nos espazos urbanos máis densos, vencelladas aos percorridos peonís e aos espazos de estancia máis utilizados pola poboación local e os turistas. Buscarase o deseño sinxelo e integrado na contorna, tendo en conta para a súa materialidade o resto do mobiliario.

Buscarase a limpeza visual e a clara lexibilidade dos espazos públicos, polo tanto limitarase a existencia do mobiliario urbano concentrándoo nos puntos onde se cruzan itinerarios e nas zonas que reciben certo soleamento, próximas á vexetación. Evitarase o seu sobredimensionamento, a colocación excesiva de accesorios na rúa que entorpezan a lexibilidade do espazo público.

Imaxes de exemplos de integración dos colectores de lixo no espazo urbano



Integración dos colectores de lixo na Avenida Marítima de Santa Cruz de Palma



Exemplo de integración de vexetación

Resto do mobiliario

O deseño do mobiliario buscará a sinxeleza e comodidade de uso, así como a unidade material, tendo en conta sempre a normativa vixente en materia de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización dos espazos públicos urbanizados. Ademais porase en valor aquel mobiliario que se poda realizar en escolas de oficios ou en talleres en colaboración con entidades sociais que traballen na integración laboral, motivando o traballo destes e facendo partícipes ás persoas que participan nestes da transformación do espazo público, creando conciencia e responsabilidade sobre o uso deste, e imaxe de marca vencellada ao local.

Imaxes de exemplos de espazo urbano que integran adecuadamente o mobiliario:



Exemplo de bancos



A memoria da auga

Nas áreas nas que teñen incidencia cauces fluviais ou nos puntos nos que existen (ou existiron) fontes, recoméndase incluír elementos relacionados coa auga, en lembranza do vínculo coa identidade do ámbito e a memoria do territorio. Promóvese a colocación de fontes ou pequenas pozas de deseño sinxelo, creando espazos estanciais nas proximidades destas, e incluso a canalización vista da auga e a súa recollida nunha alberca, deseños que enriquezan a calidade estética do espazo coas súas propiedades sonoras, microclimáticas, visuais e culturais. Buscarase a convivencia da calidade ornamental coa funcional, podendo ser aproveitada para o consumo directo e tendo en conta o consumo enerxético (en caso de precisalo), recomendando a temporalización do uso para un gasto innecesario de auga e enerxía.

Imaxes de exemplos de integración dos colectores de lixo no espazo urbano



Diferentes exemplos de fontes no espazo público. Guía de boas praxes en espazos públicos, e mw|works architecture + design

D3.3 - ILUMINACIÓN

En cada unha das intervencións terase en conta a iluminación artificial das rúas, de tal xeito que se incorpore ao proxecto o cálculo da iluminación existente, e se indique as necesidades de colocación de nova luminaria e as características destas segundo as normativas vixentes do regulamento de eficiencia enerxética en instalacións de alumado exterior, así como das súas instrucións técnicas complementarias.

Actualmente está vixente o RD 1890/2008, Regulamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07 e, de existiren, ordenanzas específicas de iluminación ou ordenanzas para a redacción de proxectos de urbanización, control das obras e recepción destas no concello.)

Para rúas de baixa velocidade (20-30km/h) e peonís, con un fluxo peonil alto (ocio, comercio) establécese unha iluminación media Em de 15lux, unha uniformidade media Um 0.33%e unha clase de iluminación tipo S1 segundo a Guía- EA-02. Para aparcadoiros de fluxo alto (comercial, turístico, ocio), unha iluminación media Em de 20lux, unha uniformidade media Um 0.4%e unha clase de iluminación segundo a Guía- EA-02 CE2.

Recoméndase empregar distintos tipos de luminarias, sempre tendendo a unha certa homoxeneidade para da unha imaxe unitaria a percorridos e á vila en xeral:

- Alta: iluminación uniforme, recomendada principalmente para espazos de circulación así coma as proximidades dos aparcadoiros; tratando de minimizar o número de báculos que entorpezan visual e funcionalmente, dispoño varias luminarias no mesmo.
- As luminarias medias/baixas (altura menor de 1m) aconséllanse naquelas zonas nas que a luz artificial actual sexa insuficiente, e tamén vencelladas aos espazos patrimoniais e aos percorridos por lecer. Servirán para reforzar a iluminación ambiental, pero a súa elección farase evitando a sobreiluminación. Os báculos das luminarias non deben entorpecer os itinerarios peonís.
- Por último, recomendase a iluminación integrada ocasionalmente (evitando a luz directa cara arriba que provoca contaminación lumínica), vencellada a espazos patrimoniais: está deberá ir da man do deseño do espazo urbano e poderá usarse indirectamente para marcar puntos sinalados coma os espazos de estancia, edificios e árbores senlleiras ou os elementos de auga. Tamén poderá empregarse para colaborar a mellorar a seguridade e a accesibilidade cognitiva, cando se empregue para sinalizar puntos de cruce nos viais ou cambios de cotas (escaleiras ou peldaños illados) no espazo público.

De cara á elección da ubicación das luminarias nas rúas, atenderase á mellora das condicións de seguridade percibida, sendo especialmente importantes os lugares que na actualidade presentan condicións máis deficientes, ben por proximidade de soportais abertos, edificios abandonados ou por carencias na iluminación xeral, tal e como se expoñen no apartado de inseguridade percibida. Tamén tratarán de integrarse coas áreas de acondicionamento ambiental das rúas, sen interferir coa vexetación. En todas elas optárase por un deseño sinxelo, sen abusar da presenza dos báculos sobre o espazo (na medida do posible integrado nas fachadas dos edificios, sempre sen supoñer unha molestia aos residentes) e empregando lámpadas de alta eficiencia enerxética.

D3.4 - VEXETACIÓN

A vexetación a incluír na zona situarase en espazos delimitados próximos as zonas de circulación e á edificación, polo tanto a escolla da súa altura e envergadura é decisiva: non deben acadar unha altura que limite o paso da luz natural ás rúas e prantas baixas, nin un desenvolvemento horizontal que invada a zona de circulación. Recomendase o uso de vexetación autóctona e a combinación de especies que intercalen a súa floración, evitando sempre o uso de especies invasoras, tal e como se establece na Guía de Boas Prácticas en Intervencións en Espazos Públicos, da Xunta de Galicia.

Para reducir o impacto visual nos bordos dos aparcamentos, así como nas proximidades dos espazos de uso cotiá e os equipamentos, escolleranse árbores de folla caduca (podendo intercalar árbores de folla perenne nos lugares máis soleados), e arbustos de folla perenne ou caduca, plantados en aliñación. Poderán buscarse arbustos de distintas especies, incluídas especies aromáticas, que promovan o atractivo do espazo tanto visual coma olfactivo.

Para os arbustos de folla perenne recoméndanse especies coma o loureiro (*Laurus nobilis*), o buxo (*Buxus sempervirens*), o acibro (*Ilex aquifolium*) ou o breixo (*Calluna vulgaris*) e arbustos de folla caduca coma a abeleira (*Corylus avellana*) ou o salgueiro (*Salix atrocinerea*). Priorizarase a combinación de especies de baixo mantemento

Nas rúas escolleranse árbores de pouco porte e folla caduca, que permitan o paso da luz solar directa no inverno e a filtren nos meses de verán. Para estas zonas recoméndanse árbores de pouco desenvolvemento horizontal e altura media, que non entorpezan na edificación coma os bidueiros (*Betula pubescens*), os carpes (*Carpinus betulus*), árbores de xudas (*Cercis siliquastrum*) Nos pés das árbores poderán colocarse plantas de pequenas dimensión

ou tapizantes horizontais que aumenten a calidade do espazo. Tamén se recomenda empregar plantas gabeadoras para a ocultación de impactos visuais como os colectores dos lixos ou peches e medianeiras. Para este uso escolléranse plantas de folia perenne como as edres (*Hedera helix*), a coñecida comunmente como viña común (*Parthenocissus* spp.) ou o xasmin estrela (*Trachelospermum jasminoides*).

Táboa de tipos de vexetación			
Tipo	Descrición	Uso	Árbores e arbustos
1	Árbores e arbustos de folia caduca e perenne para formación de pantalla visual	Aparcadoiros, algunhas rúas.	<i>Laurus nobilis</i> <i>Buxus sempervirens</i> <i>Ilex aquifolium</i> <i>Calluna vulgaris</i> <i>Corylus avellana</i> <i>Salix atrocinerea</i>
2	Árbores de folia caduca	Rúas	<i>Betula pubescens</i> <i>Carpinus betulus</i> <i>Cercis siliquastrum</i>
3	Plantas gabeadoras de folia perenne para ocultación de impactos visuais	Colectores de lixo, peches e medianeiras	<i>Hedera helix</i> <i>Parthenocissus</i> spp. <i>Trachelospermum jasminoides</i>

Imaxes de exemplos de espazo urbano que integran adecuadamente a vexetación:



Distrito Hjorthagen, en Norra Djurgårdsstaden, Estocolmo, Suecia. Autores: AJ Landskap
Año de deseño: 2004-2014 Año de execución : 2004-2014

Imaxes dalgúñas especies recomendadas:		
<i>Loureiro (Laurus nobilis)</i>	<i>Buxo (Buxus sempervirens)</i>	<i>Acibro (Ilex aquifolium)</i>
		
<i>Breixo (Calluna vulgaris)</i>	<i>Abeleira (Corylus avellana)</i>	<i>Salgueiro (Salix atrocinerea)</i>
		
<i>Bidueiros (Betula pubescens),</i>	<i>Carpes (Carpinus betulus)</i>	<i>Árbores de xudas (Cercis siliquastrum)</i>
		
<i>Edres (Hedera helix)</i>	<i>Viña común (Parthenocissus spp.)</i>	<i>Xasmin estrela (Trachelospermum jasminoides)</i>
		

D4 - FICHAS DE CADA INTERVENCIÓN

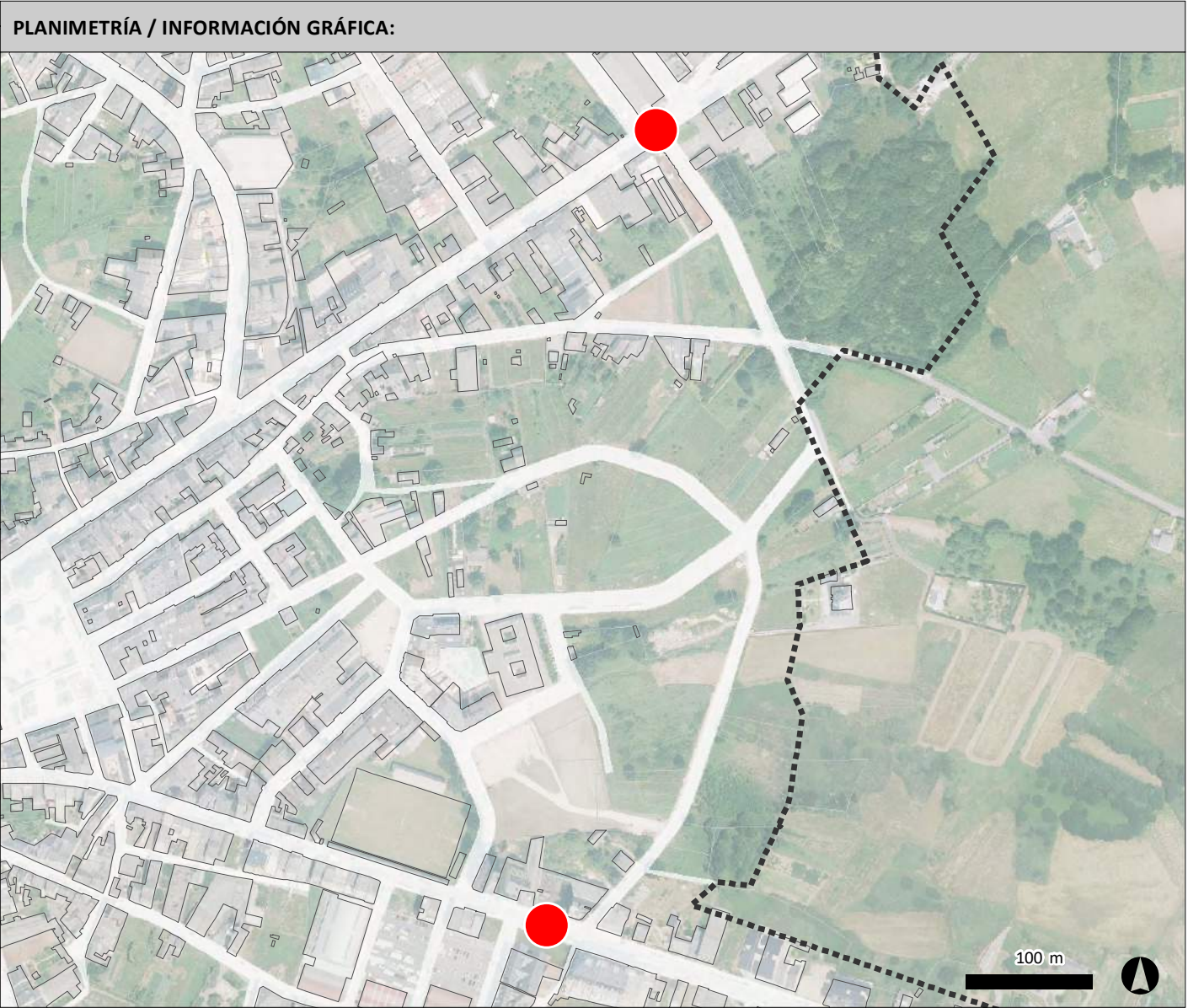
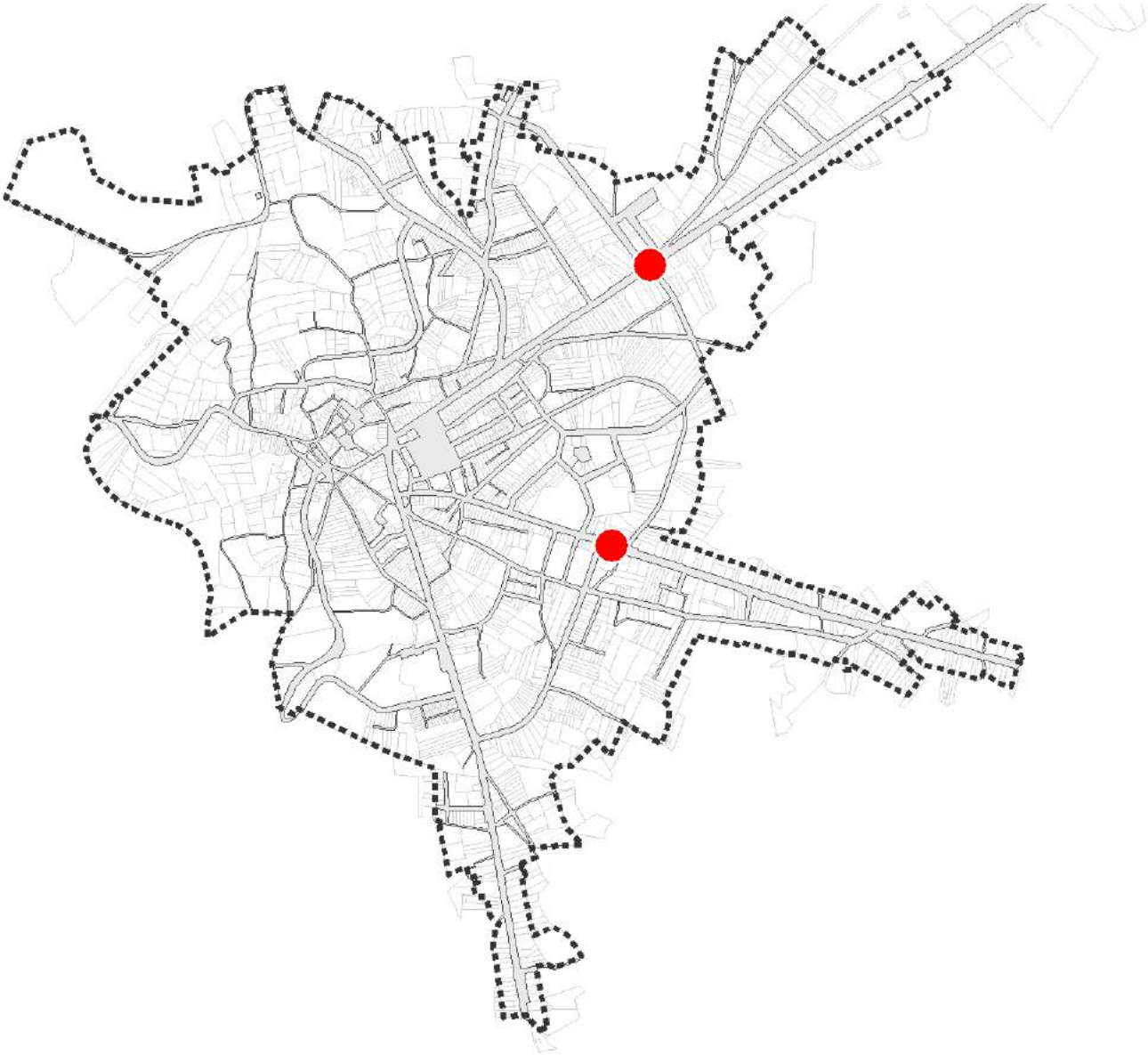
Incorpórense a continuación as fichas pormenorizadas que especifican cada unha das intervención que se integran nas liñas de actuación.

DOCUMENTO 2: FICHAS PORMENORIZADAS DE INTERVENCIÓN

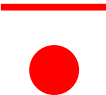
LeA-01	Formación da Ronda Interior de Vilalba e creación das rotondas estratéxicas	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeA	Reordenación dos fluxos rodados
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	180.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX04+OX05+OX08	

Xustificación e descrición:

Creación dun conxunto de rotondas que muden o sistema de prioridade de paso e axilicen os xiron nas interseccións de Castelao-Muras_Camporredondo e TerraChá-Cospeito-Feira. Estes rotores permitirán reducir a preponderancia dos eixos radiais que penetran na vila en favor do arco ou Rolda Interior que propón o plan. As intervencións garantirán o xiro de turismo e, no caso de no ser posible a plena operatividade para vehículos pesados, deberán garantir a posibilidade de seren rebasadas sen obstáculos. Incorporarán no posible arborado e superficies permeables. O sistema Castelao-Muras-Cospeito-Feira pasará a ser a Rolda Interior de Vilalba.



Ámbito da acción:

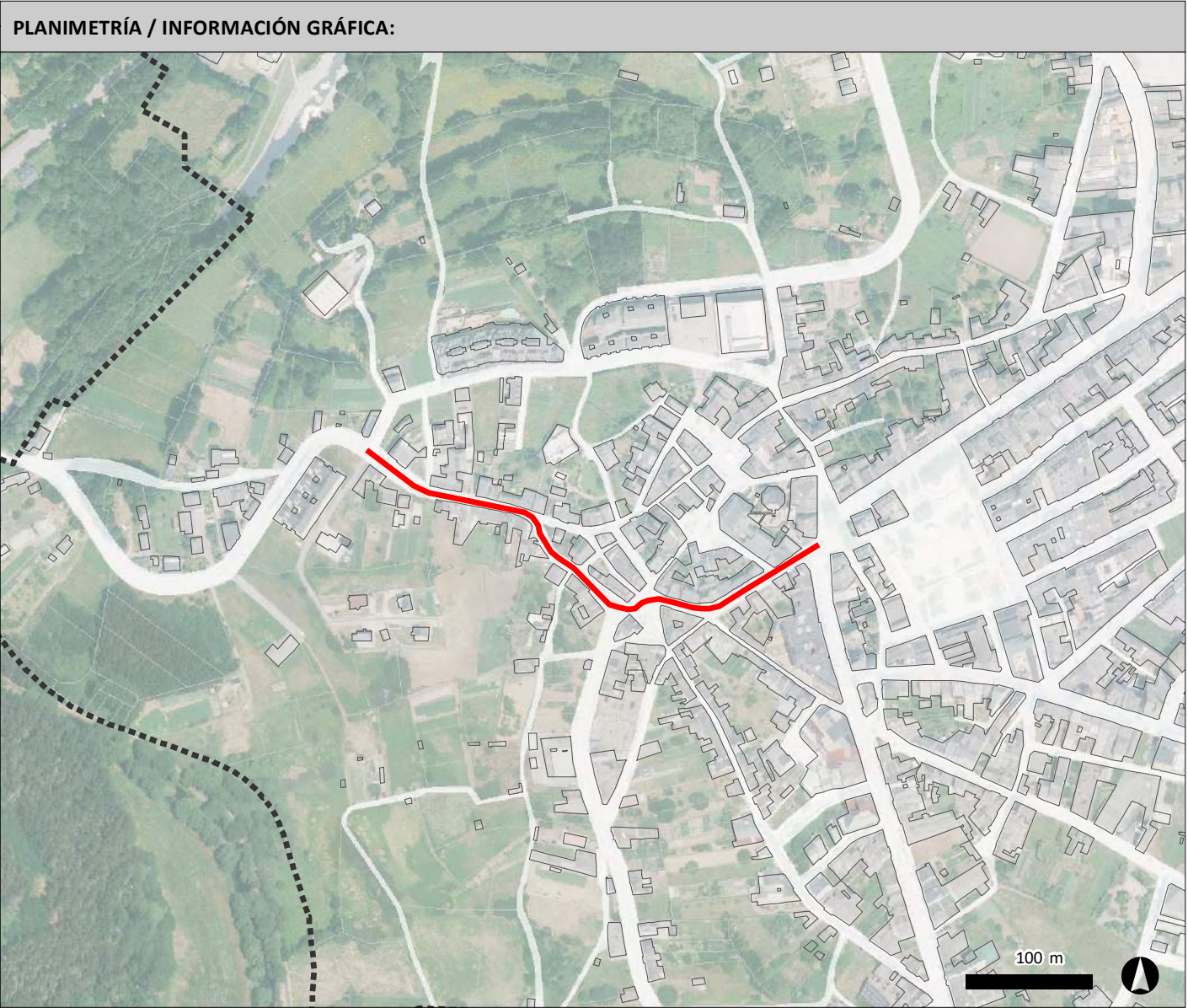
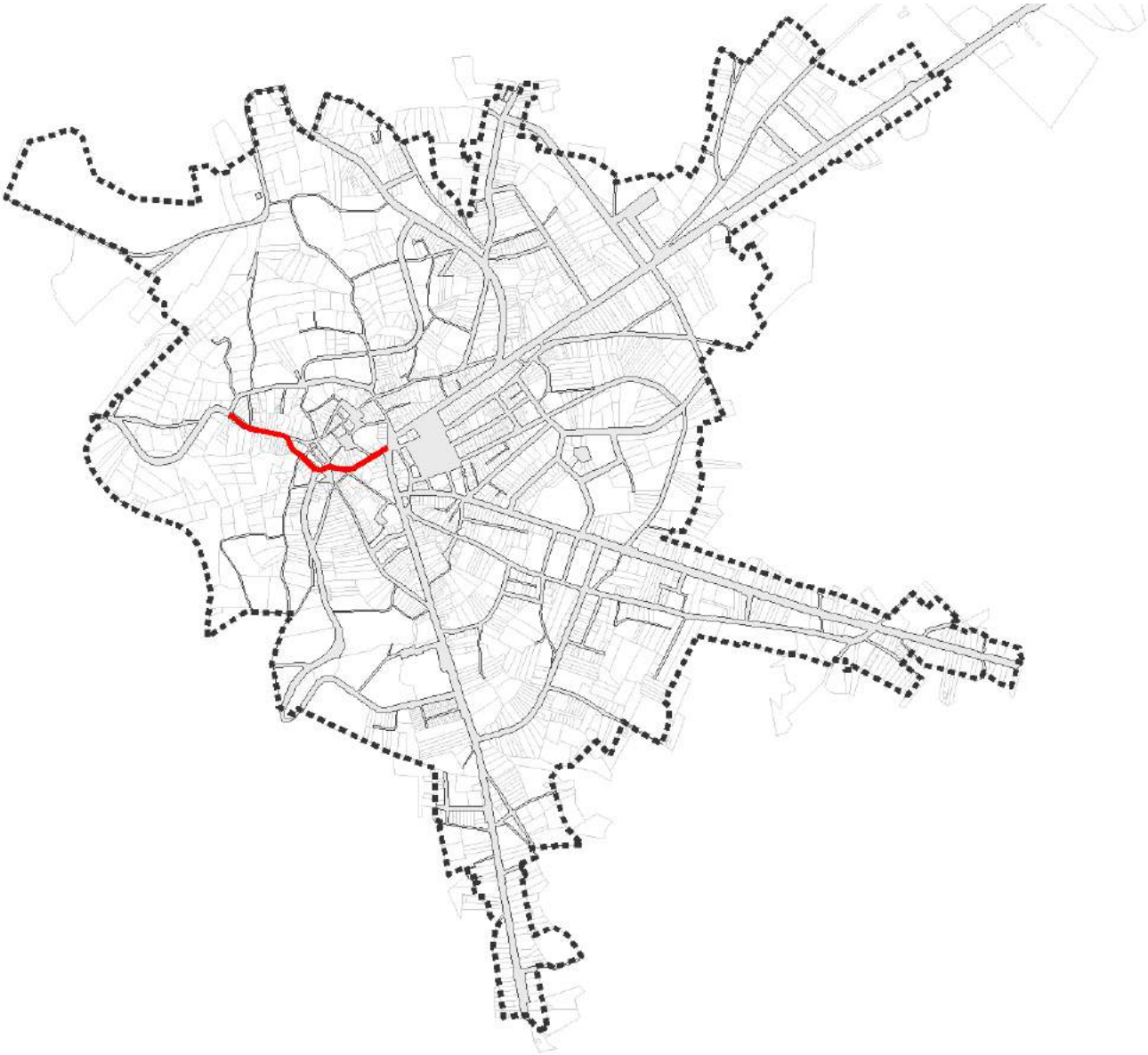


LeA-02	Adopción de dirección única en Ferrería-Conde de Pallares e re-urbanización *1	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeA	Reordenación dos fluxos rodados
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	300.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	Deputación de Lugo	
OBXECTIVOS:	OX01+OX04+OX05+OX06+OX07	

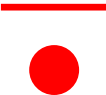
Xustificación e descrición:

O acceso dende a A-8 pola Madalena atravesa o bordo da Cidade Histórica, apoiándose en trazas estreitas e tortuosas que se veñen amosando incapaces de soportar á par tránsitos rodados en dous sentidos, fluxos peonís e estacionamento. É por isto que se propón a adopción dun único sentido para as rúas Ferrería e Conde Pallares (nos tramos sinalados), ampliando beirarrúas ata un ancho mínimo libre de 2,5m (nunca inferior a 1,8m) e incorporando arborado e bancos cada non máis de 100m. Poderán incluírse ámbitos en plataforma única, inda que incorporando medidas de segregación espacial que garantana seguridade nun tramo de importantes valores de IMD.

*1 Non inclúen renovación de redes e servizos



Ámbito da acción:

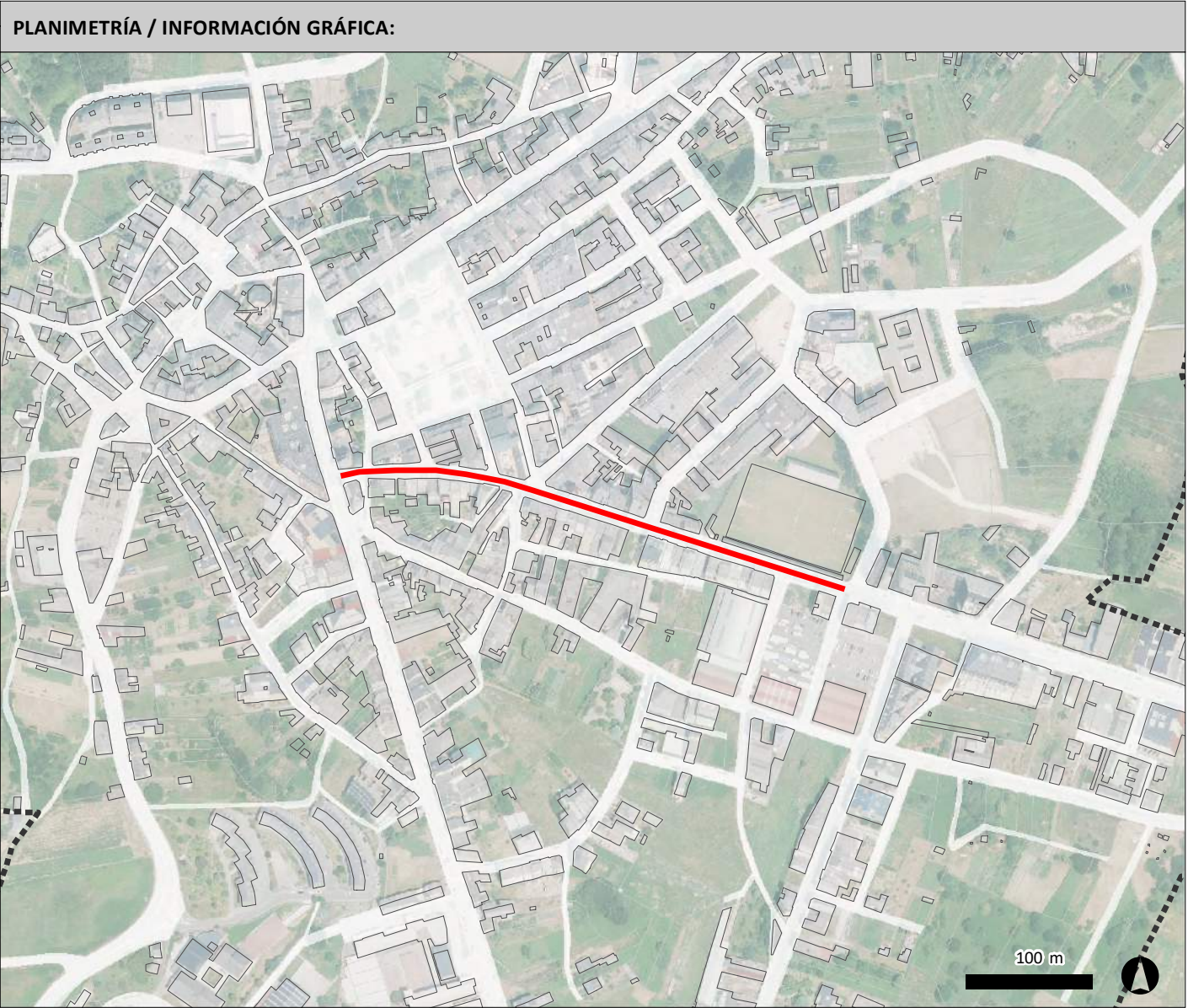
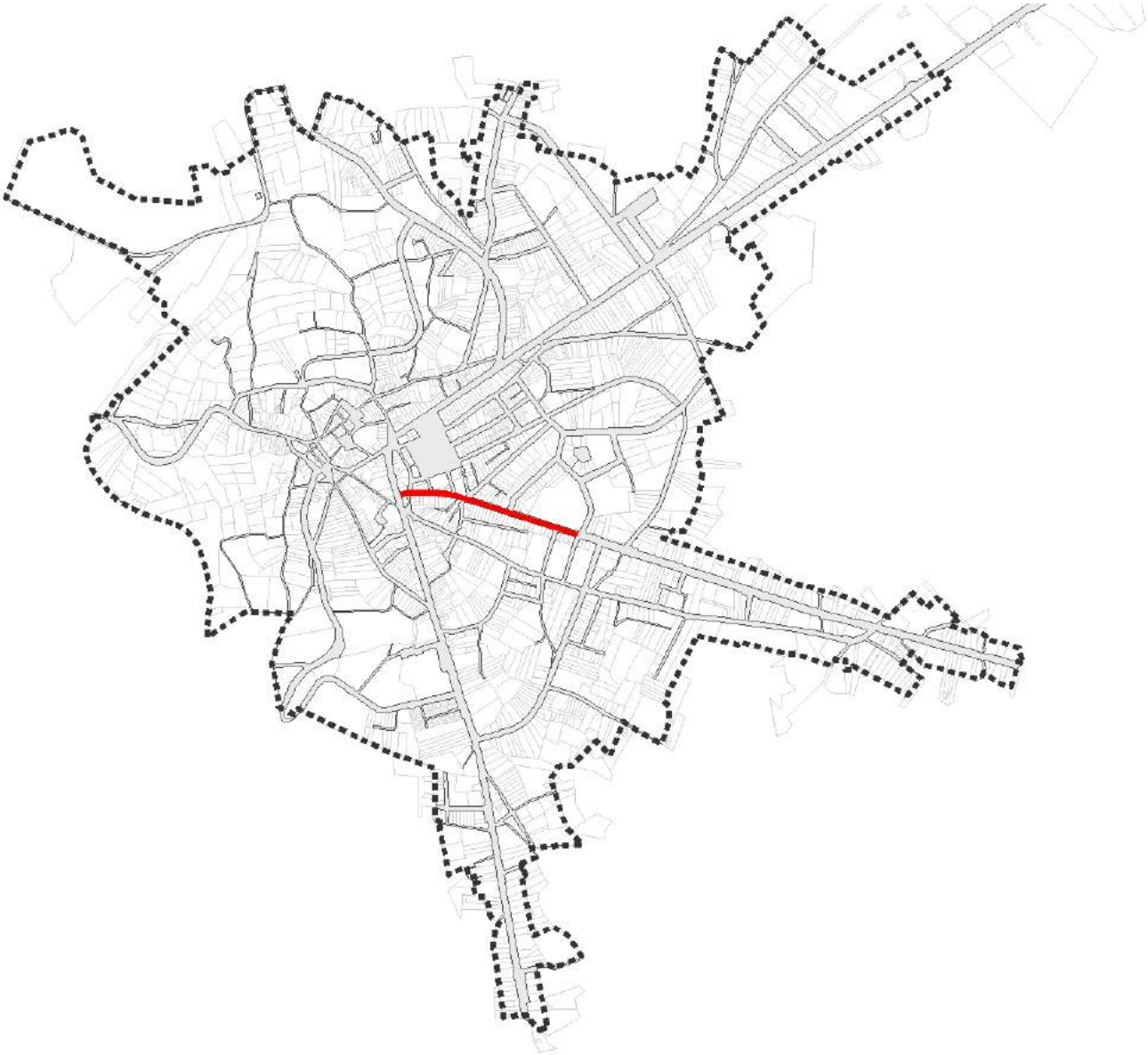


LeA-03	Adopción de dirección única en Av.Terra Chá dende A Rocha e re-urbanización *1	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeA	Reordenación dos fluxos rodados
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	337.500 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX01+OX04+OX05+OX07	

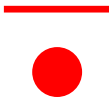
Xustificación e descrición:

O tramo final da rúa Terra Chá e o conxunto da Chao Ledo, conforman un dos eixos peonís e rodados máis frecuentados da vila, presentando importante niveis de saturación tanto en vehículos como peóns.Proponse a adopción dun único sentido circulatorio a fin de ampliar beirarrúas ata 2,5m de paso libre (nunca menos de 1,8m), mantendo estacionamentos e reducindo a complexidade de xiros e incorporacións, a fin de minimizar as conxenstións na rede rodada. Poderán incluírse ámbitos en plataforma única, inda que incorporando medidas de segregación espacial que garantan a seguridade nun tramo de imporantes valores de IMD.

*1 Non inclúen renovación de redes e servizos



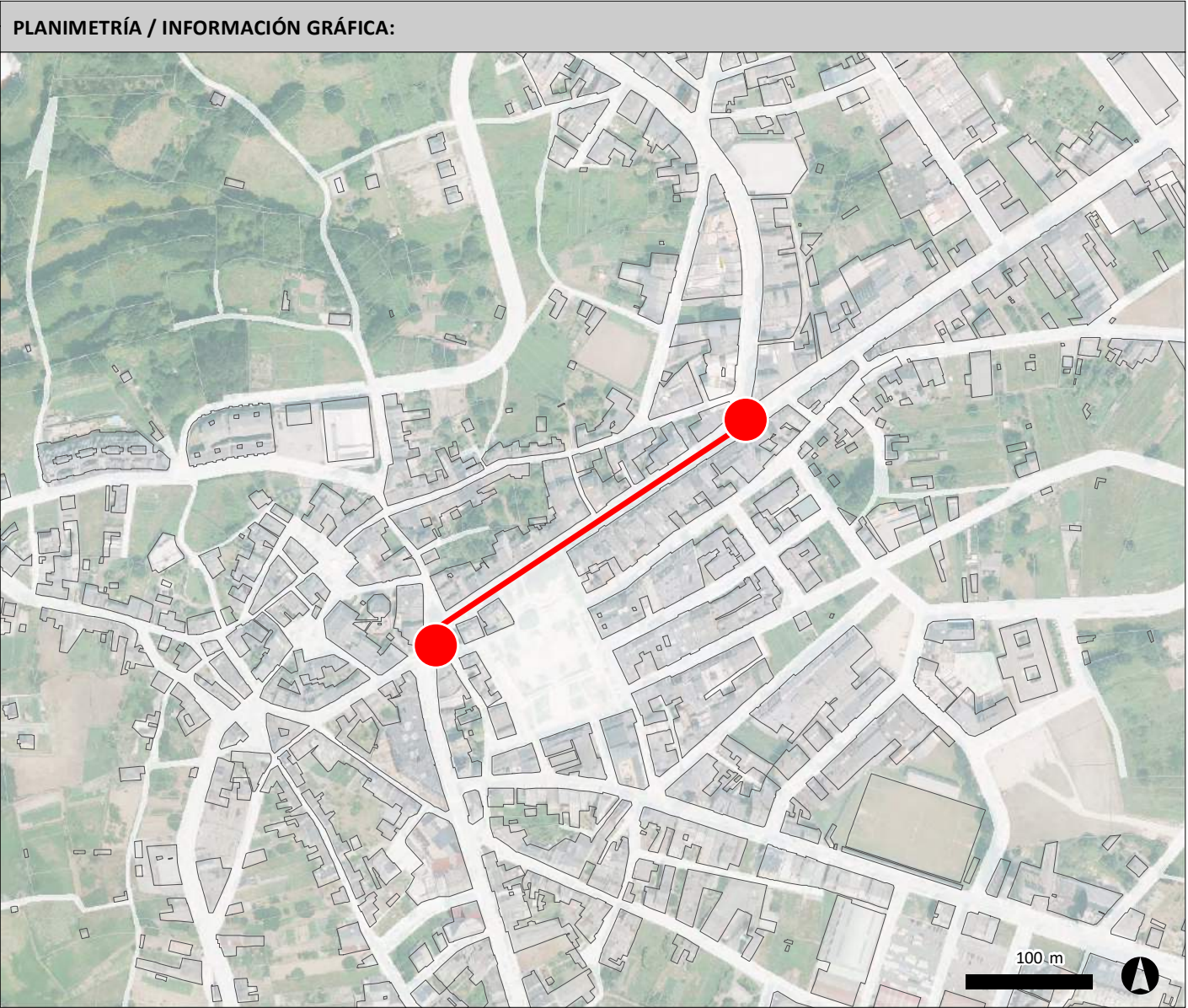
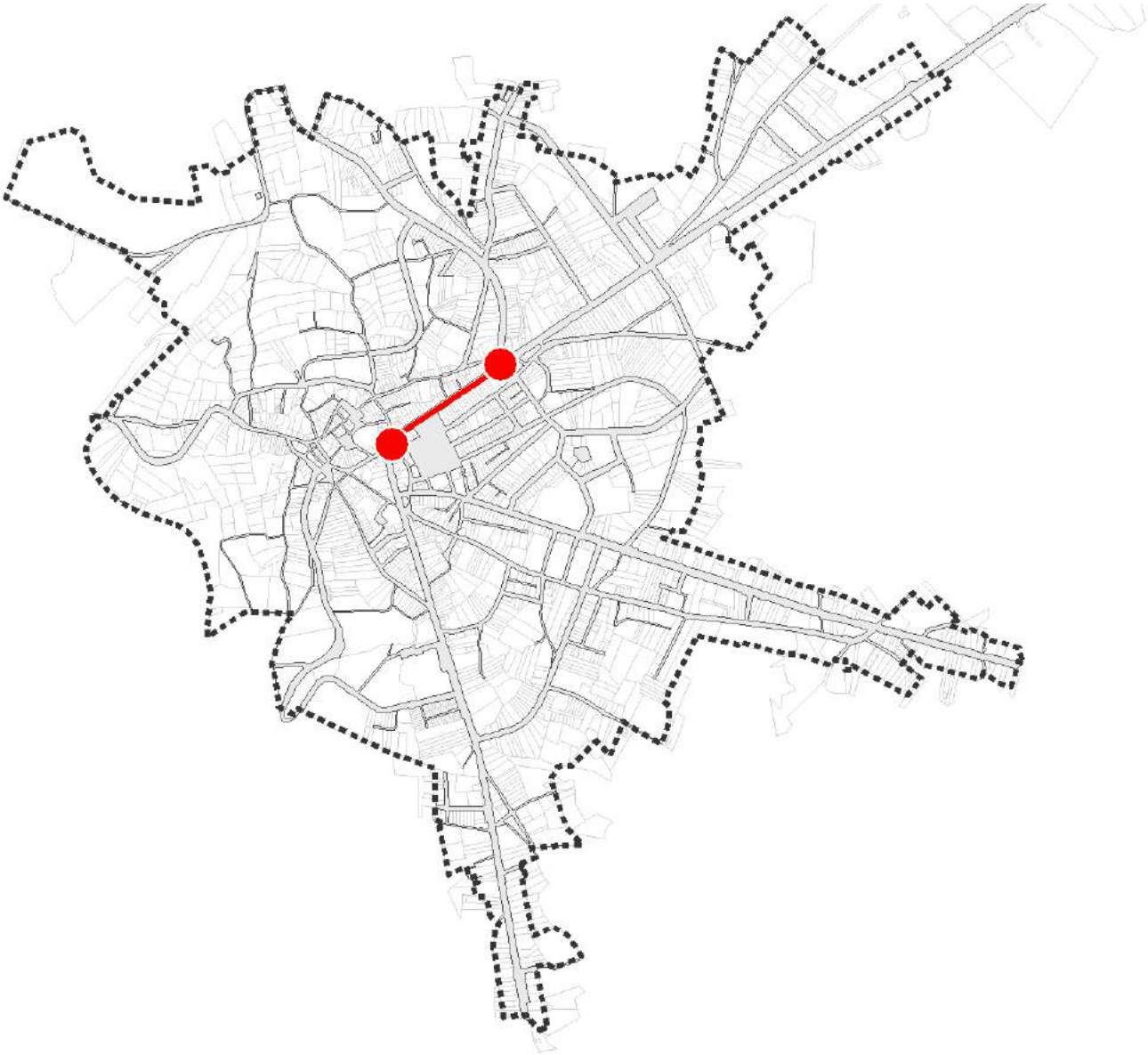
Ámbito da acción:



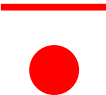
LeA-04	ReUrbanización da Rúa da Pravia e creación das rotondas centrais	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeA	Reordenación dos fluxos rodados
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	775.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX04+OX05+OX07+OX08	

Xustificación e descrición:

A rúa da Pravia é o principal eixo urbano da vila, concentrando comercios, hostalaría, edificios públicos e construcións de valor patrimonial. Á par disto, ven soportando valores elevados de IMD, xa que absorbe o groso dos desprazamentos en vehículo no interior da vila, en detrimento dos viais exteriores, máis desconxentionados e que non soportan outras actividade. É por isto que se plantexa a transformación da rúa nun bulevar arborado, de amplas beirarrúas, un único sentido e estacionamento regulado, permitindo así o acceso a comercios e a aparición de terrazas, todo elo nun contexto de vida na rúa, socialización e calidade urbana. Inclúirá rotondas nos extremos para garantir a fluidez, o calmado de tráfico e a continuidade do Camiño de Santiago.



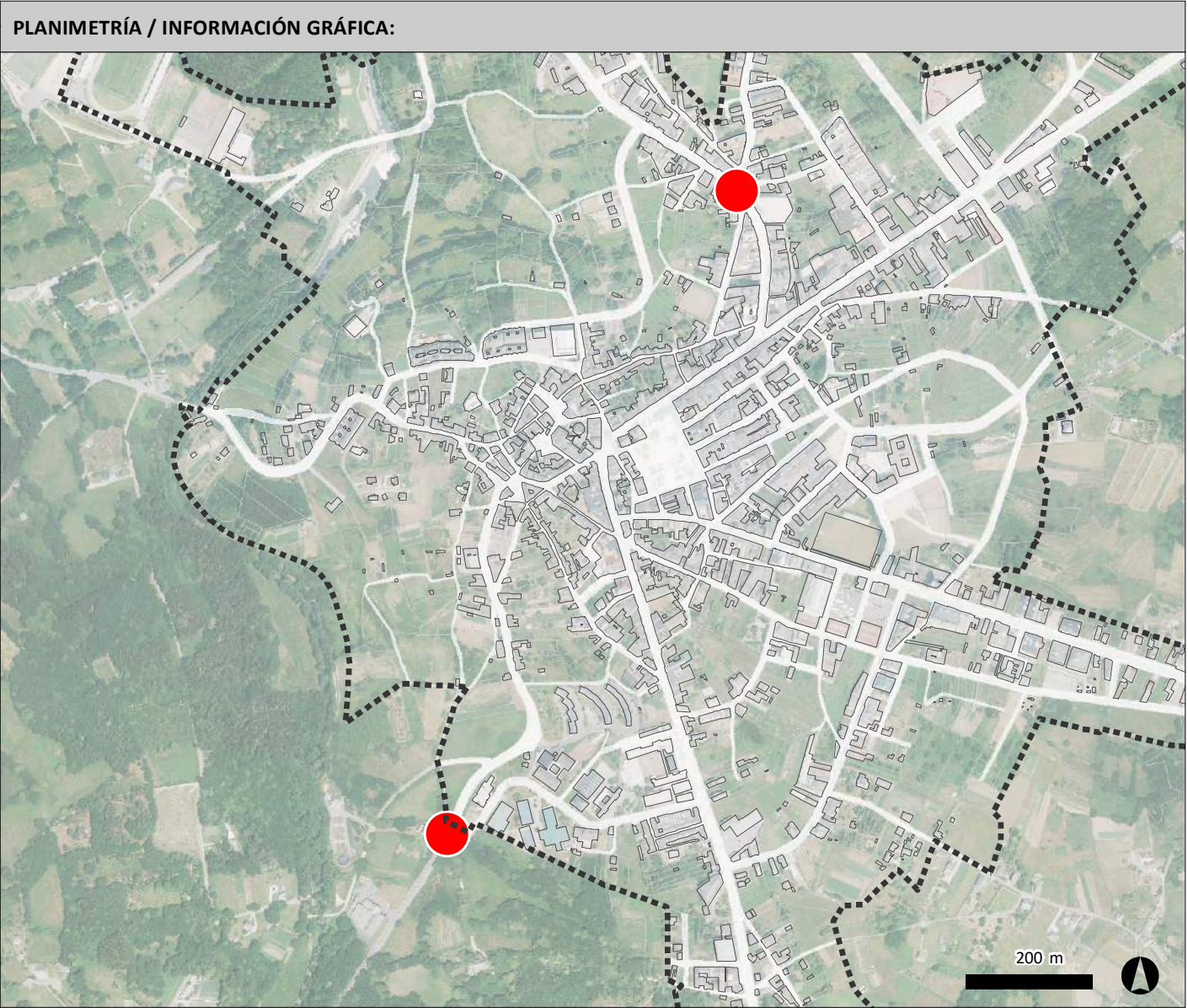
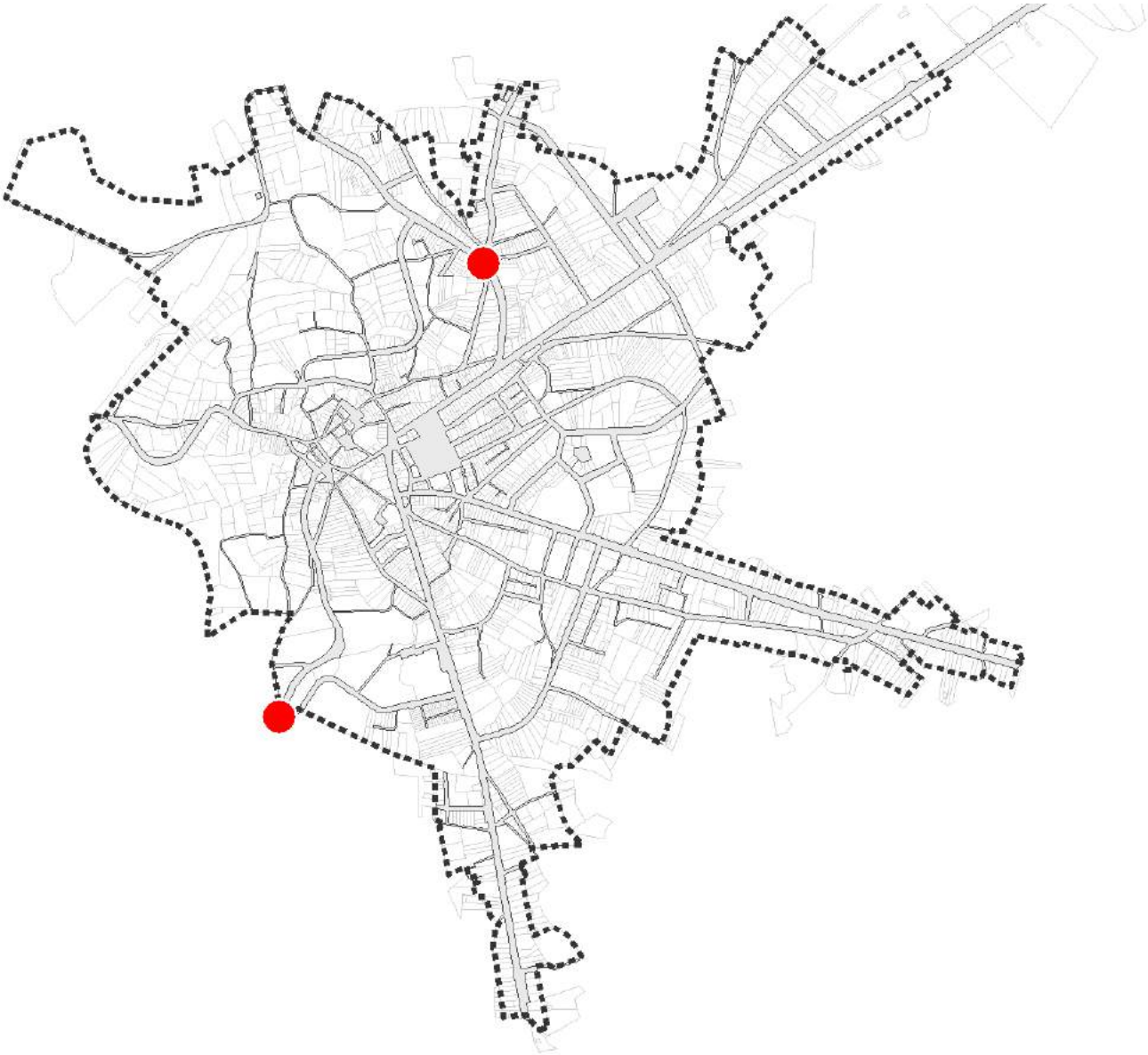
Ámbito da acción:



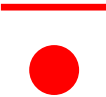
LeA-05	Mellora das intersección de segundo nivel e cración das rotondas periféricas	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeA	Reordenación dos fluxos rodados
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	60.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	Deputación de Lugo	
OBXECTIVOS:	OX04+OX05+OX08	

Xustificación e descrición:

Complementariamente á LeA-01 plantéxase a creación de 3 rotondas para a mellora dos fluxos, a redución de velocidade e creación de zonas de cambio de sentido que, coa incorporación de novos eixos ensentido único, fanse precisas a eliminación de grandes percorridos supérfluos. Estas rotondas non incluírán obra civil máis aló da disposición de sinalización e marca vial, podendo destacarse leventea illa central. Disporanse en Plácido Peña con rúa das Pontes, Cidade de Lugo con Feira e Conde Pallares con Cuart de Poblet.



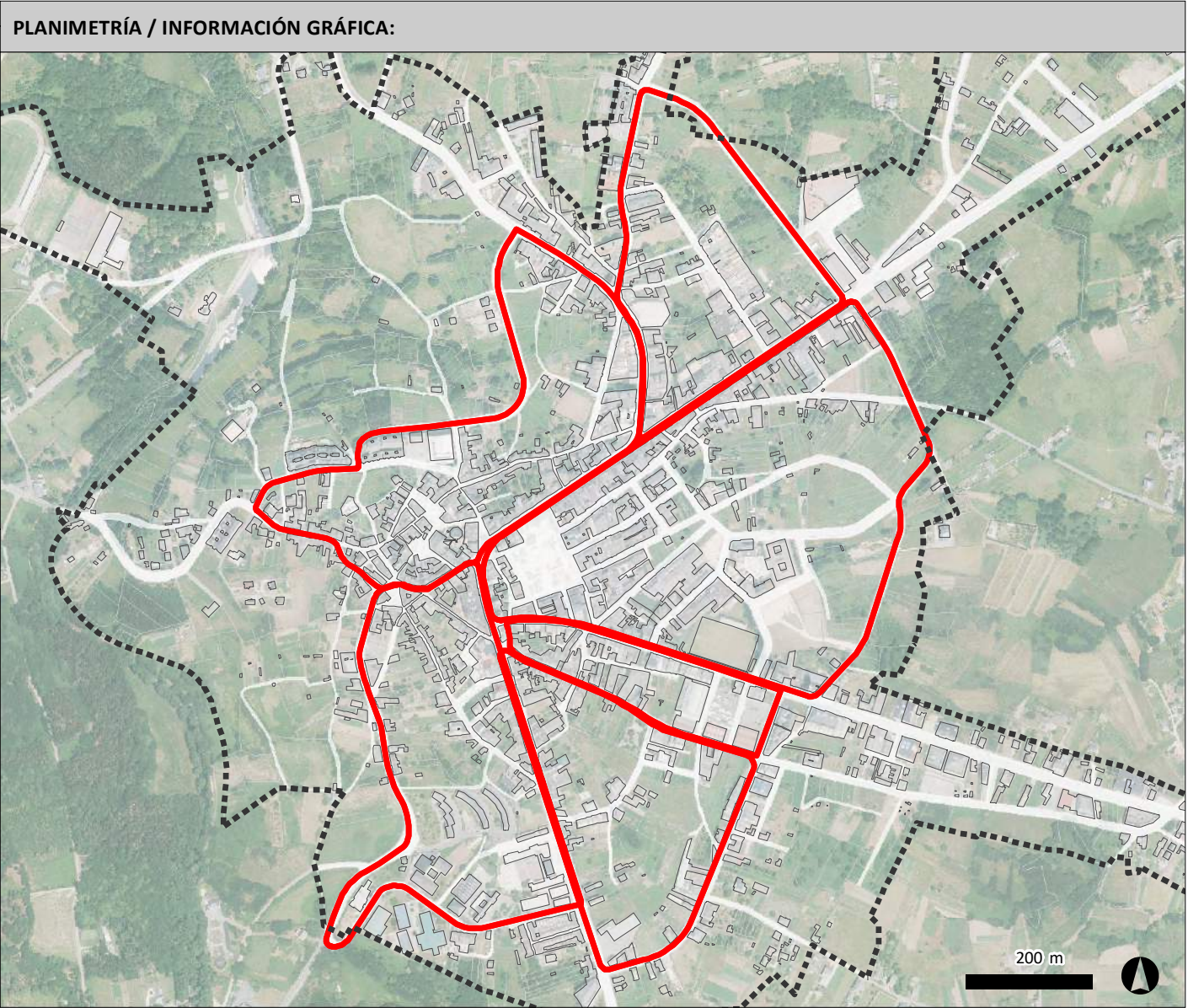
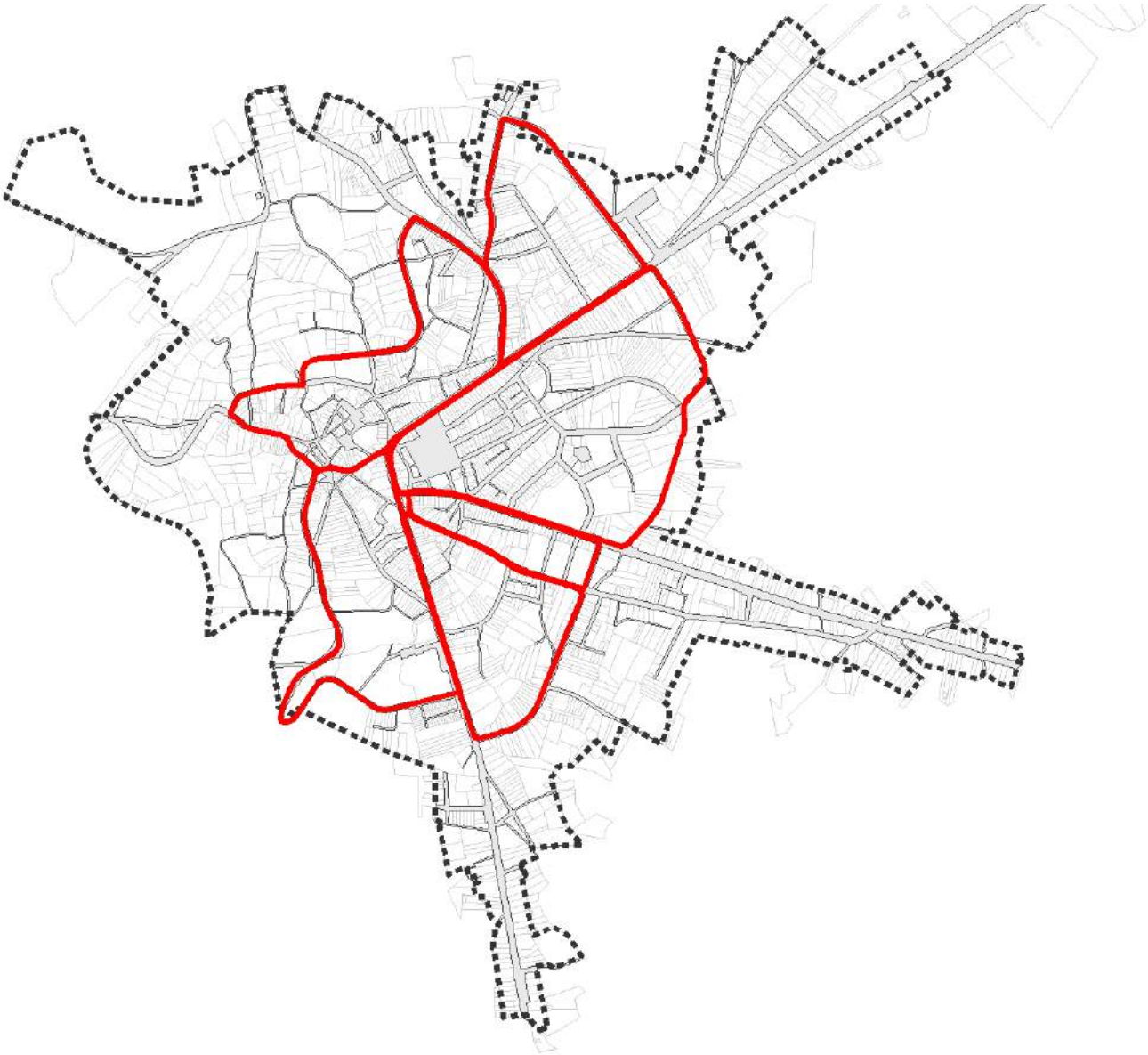
Ámbito da acción:



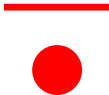
LeA-06	Cambios de sentido, restriccións e calmado no interior das supermazás	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeA	Reordenación dos fluxos rodados
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	35.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	Deputación de Lugo	
OBXECTIVOS:	OX01+OX04+OX05+OX06+OX07+OX08	

Xustificación e descrición:

As medidas LeA-01 a 06 afondan na creación dun sistema especializado na mabilidade rodada que, xerarquizando o viario, posibilita a redefinición dos usos da trama restante, que deberá asumir unha menor carga de fluxos rodados internos e de paso. É por iso que se plantexa a creación de supermazás delimitadas por estos eixos que permitan un maior calmado de tráfico e a priorización dos fluxos peonís e o fluxo e estacionamento de residentes. Ademáis mudarase o sentido das rúas para invertir os fluxos no aparcadoiro da Constitución.



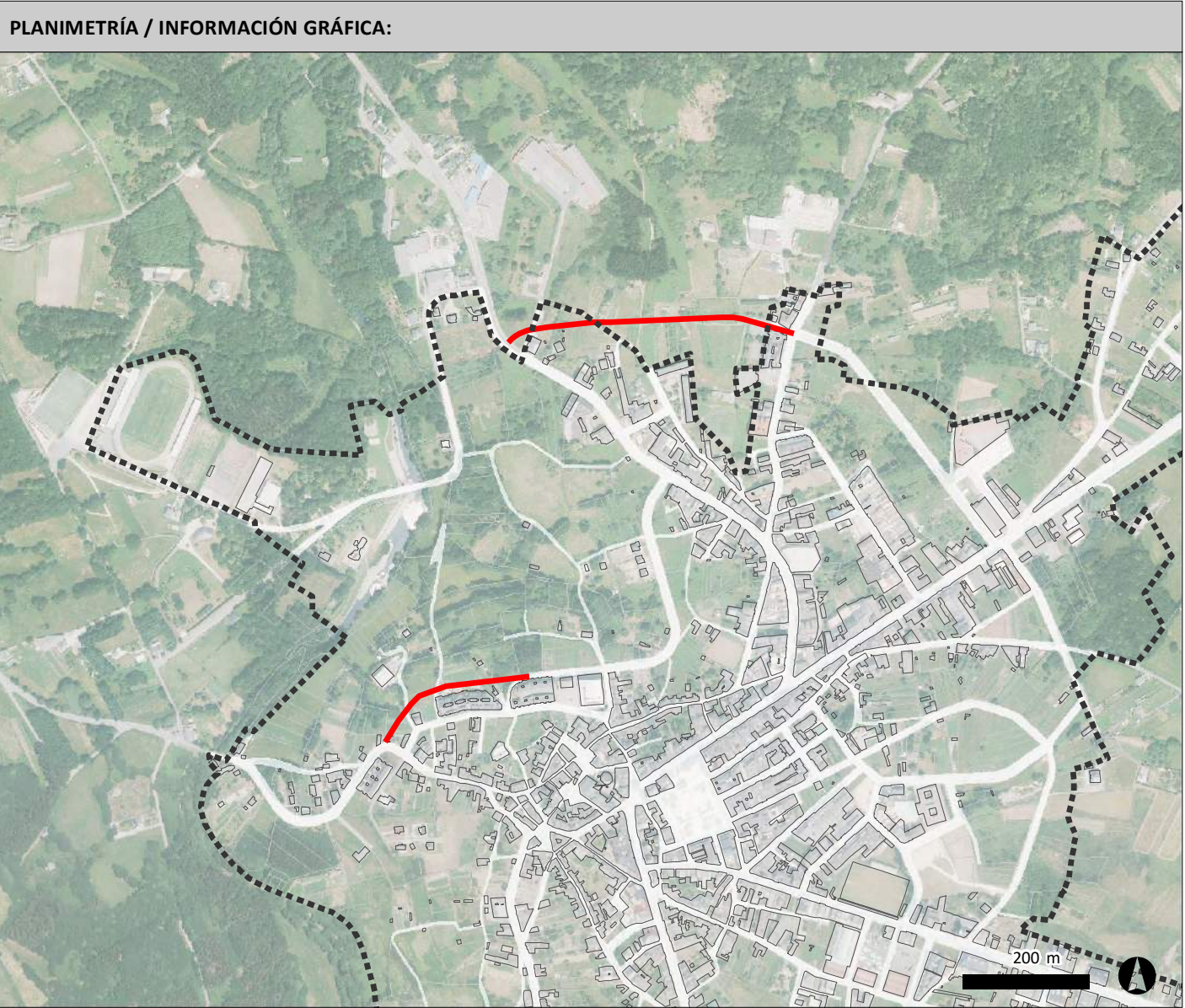
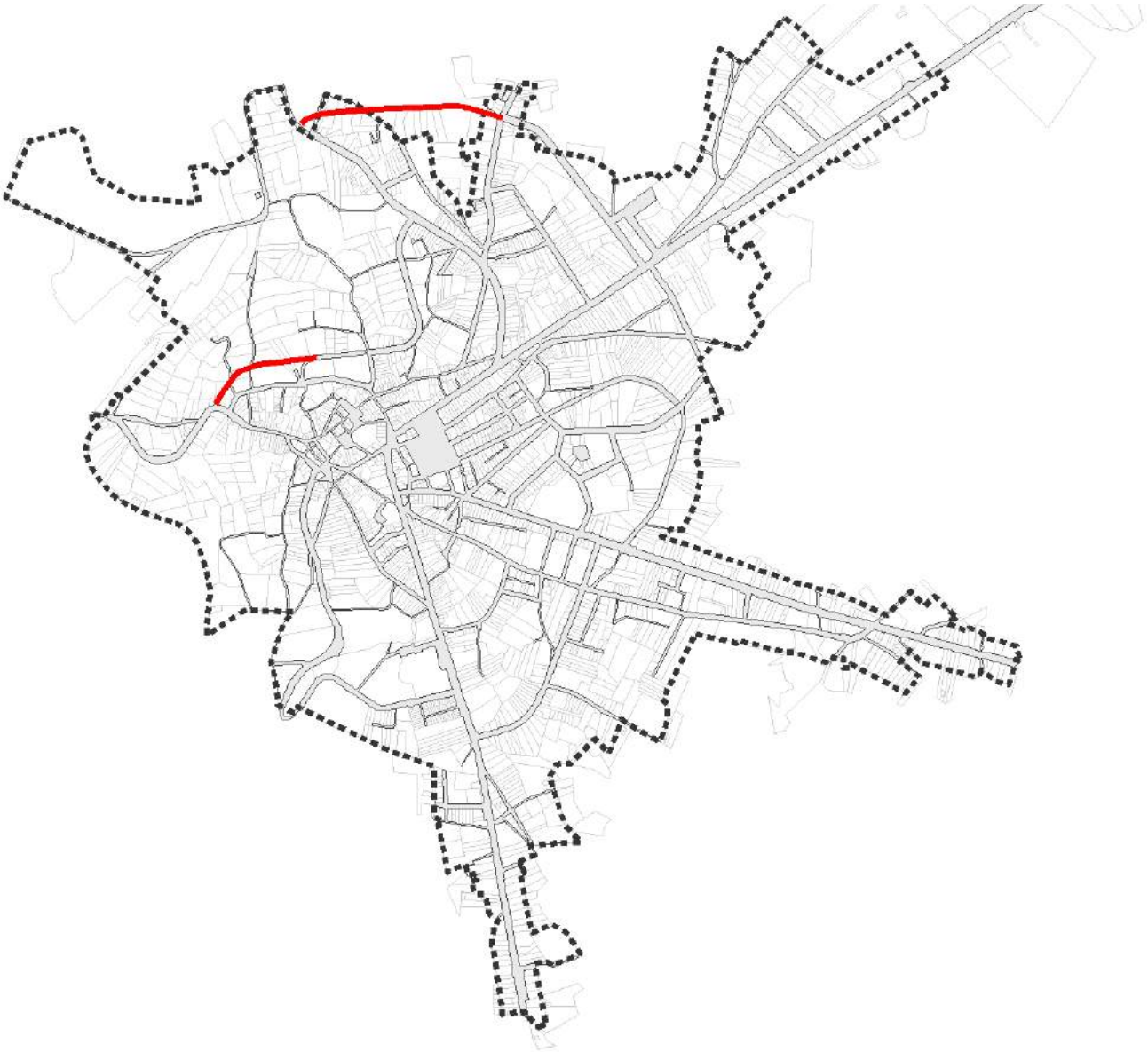
Ámbito da acción:



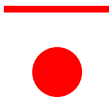
LeA-07	Desenvolvemento de viario complementario *2	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeA	Reordenación dos fluxos rodados
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	0 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX04+OX05	

Xustificación e descrición:
Resultan estratéxicos para a compleción do sistema de roldas rodadas o desenvolvemento dos viais sinalado. Dunha parte a extensión de Cotarón que permita unha boa conexión Leste-Oeste e libere a Pedreiras e a contorna da Cidade Vella desta carga. E doutra a extensión da rúa Castelao até Plácido Peña, liberando de fluxos rodados a intersección desta con Pavia e Campo da Ponte e completando a rolda-distribuidora da LeA-01 e favorecendo unha conexión limpa Norte-Sur.

*2 Dependente de execución de planeamento e entidades externas



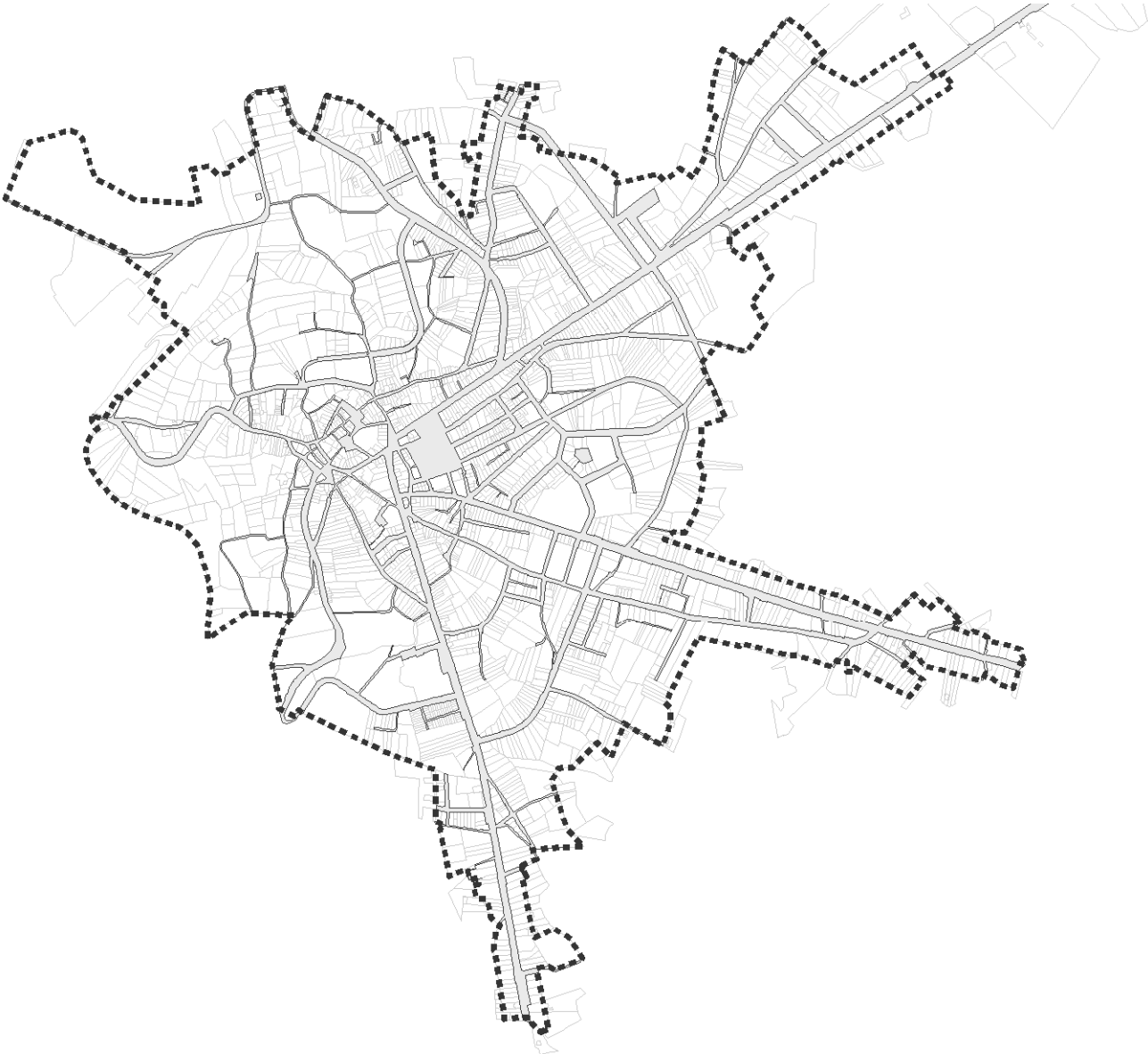
Ámbito da acción:



LeA-08	Creación dunha liña de autobús urbano (x5 anos)	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeA	Reordenación dos fluxos rodados
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	375.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX02+OX04+OX08	

Xustificación e descrición:

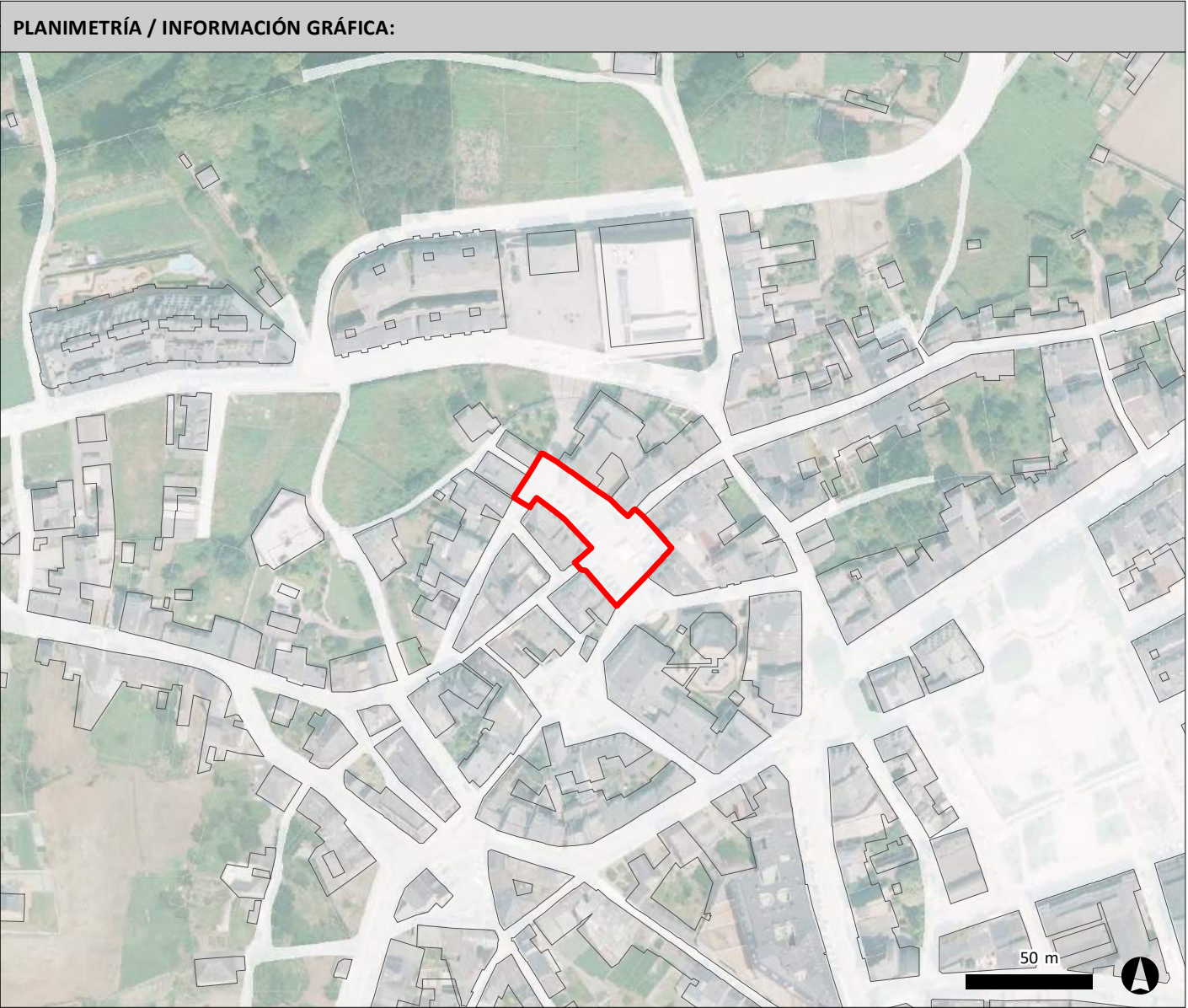
Creación dun servizo gratuito de transporte urbano conformado cun único vehículo de 30 prazas (midibús) que poña en contanto os principais centros de actividade (centro de saúde, supermercados, zonas escolares, zonas recreativas, casa do concello...) entre sí de xeito constante e gratuito. As liñas poderán extenderse no periurbano, pero garantirán percorridos interiores cunha frecuencia non superior aos 20mins. O servizo a licitar incluírá o vehículo, conductores e combustible, así como a sinalización das paradas.



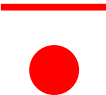
LeB-01	Eliminación do estacionamento na Praza de Santa María	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeB	Estratexia de estacionamento
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	2.500 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX01+OX03+OX04+OX06+OX07+OX08	

Xustificación e descrición:

A praza de Santa María é un dos espazos de maior valor patrimonial e representatividade da vila, polo que a súa utilización como estacionamento non debe prolongarse no tempo. Alén disto, a aparición de diversos espazos de estacionamento de proximidade favoracen a súa peonalización. A modificación permitirá tamén a completa peonalización da zona vella, polo que requirirá a incorporación de sinalética nos accesos a supresión de diferentes elementos actuais de regulación. Manterá o acceso de vehículos a residentes e oficios relixiosos.



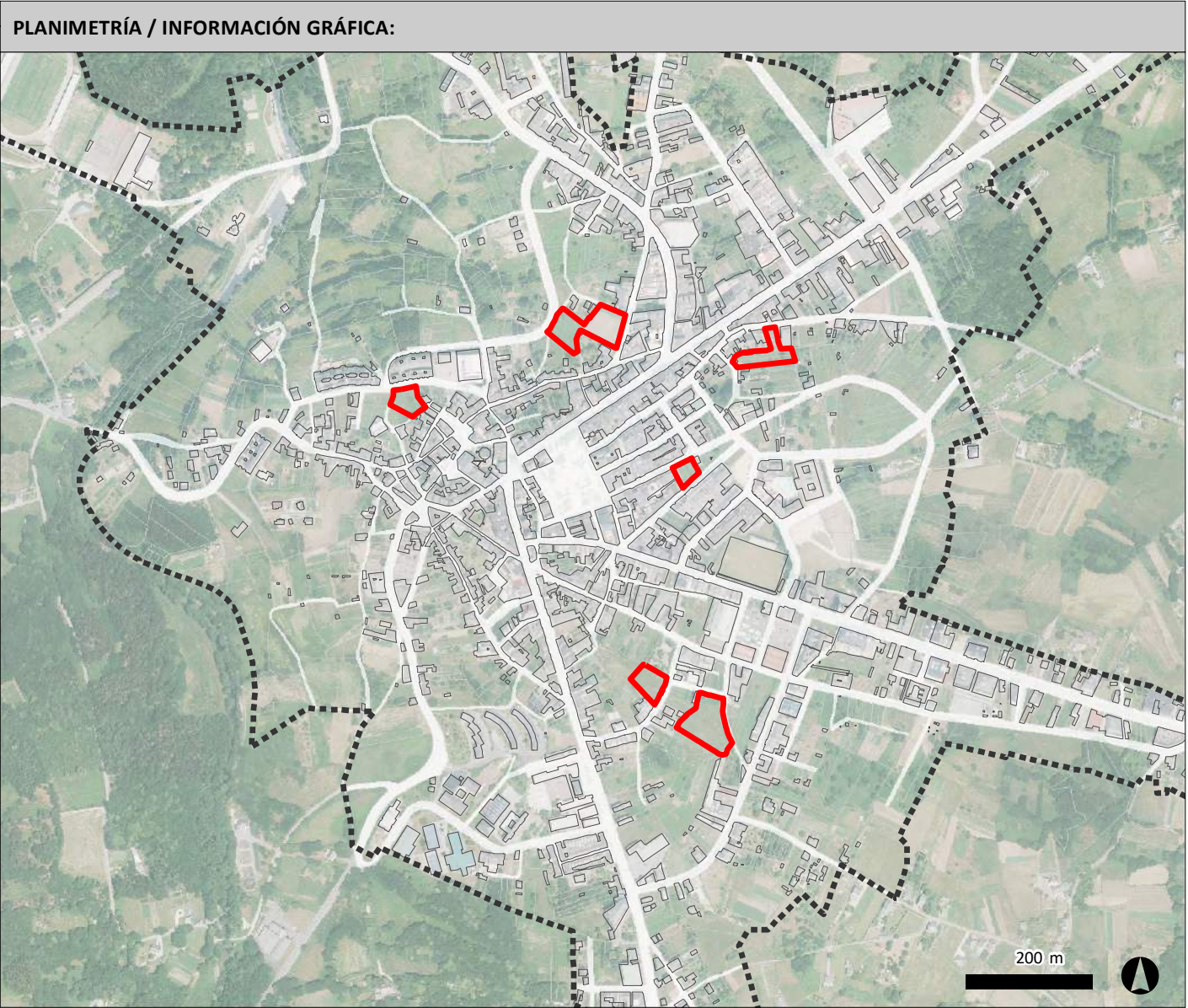
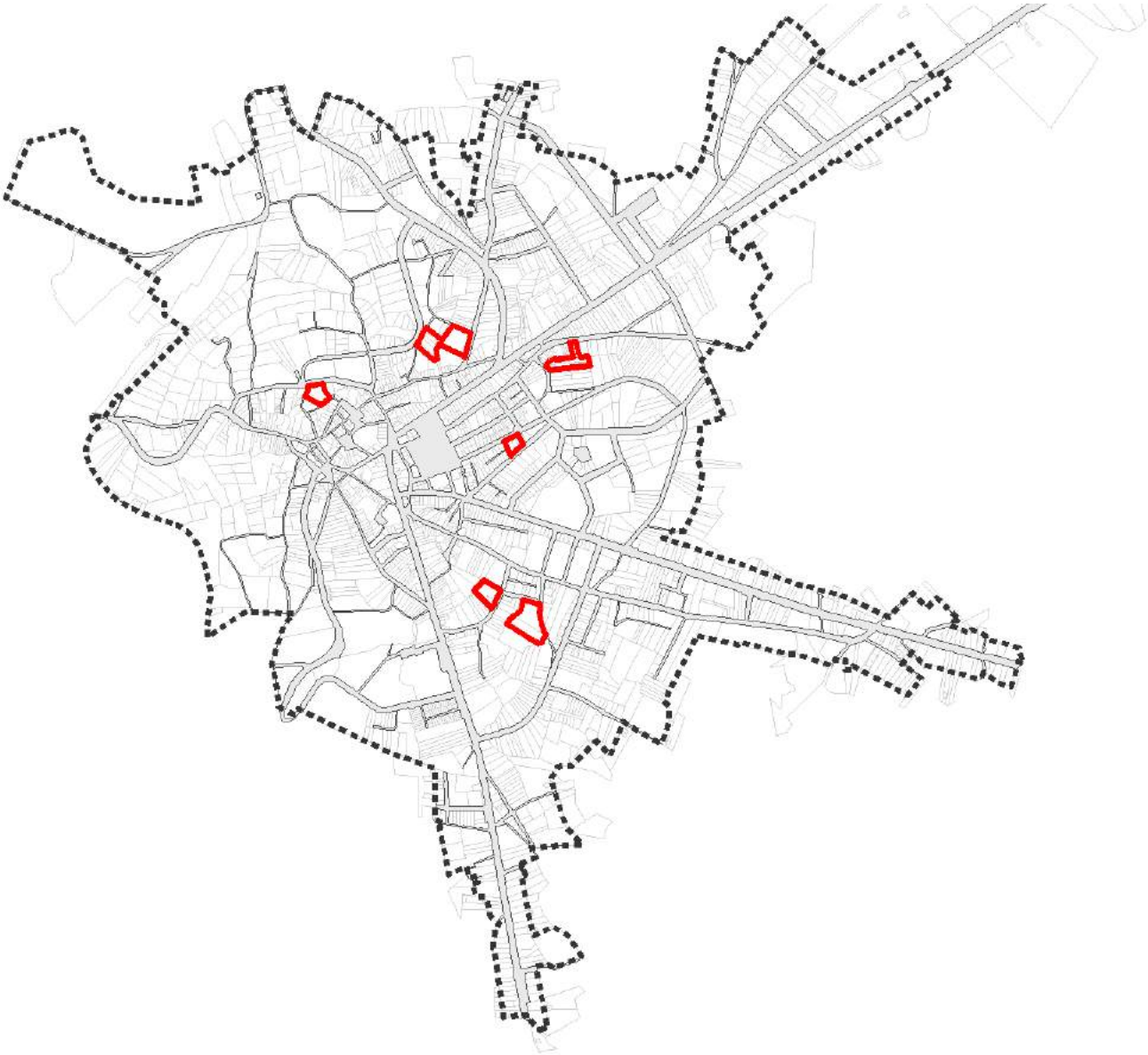
Ámbito da acción:



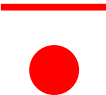
LeB-02	Ampliación do sistema de estacionamentos de proximidade	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeB	Estratexia de estacionamento
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	322.500 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX01+OX03+OX04	

Xustificación e descrición:

Proponse a ampliación da rede de estacionamentos de proximidade existente na vila. Identifícanse un conxunto de posibles ámbitos, os cales poderán ser incorporado total ou parcialmente, en réxime de comodato ou alugueiro. Moitos deles serán somentes unha opción no caso de incorporar o uso aparcadoiros como compatible en SUC (LeB-08). Trátarsen no posible con pavimentos permeables, incorporando iluminación e arborado. Trataranse e todo caso de estacionamento gratuítos e potenciaranse a ubicacións máis próximas á rede peonil plantexada na LeC.

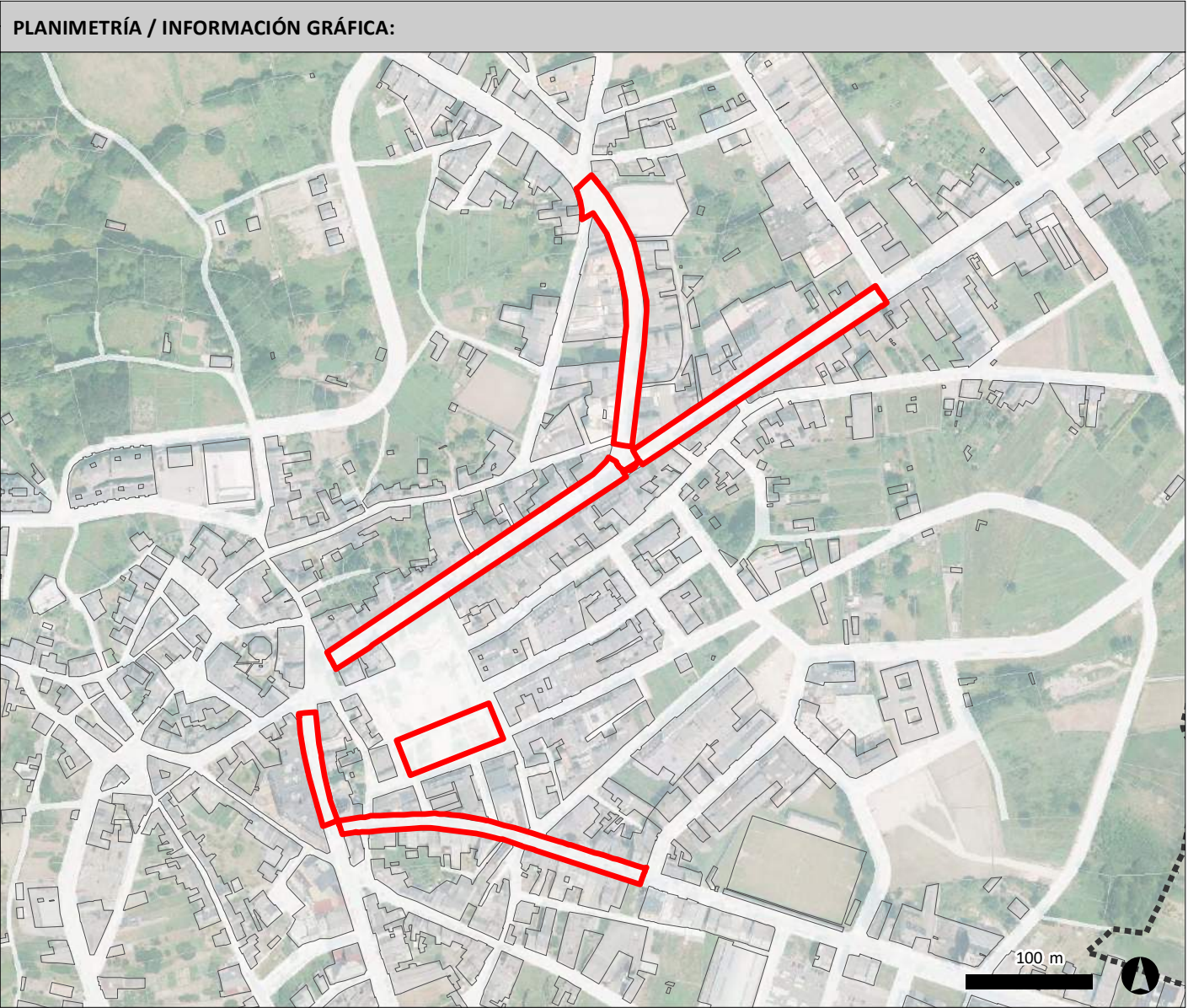
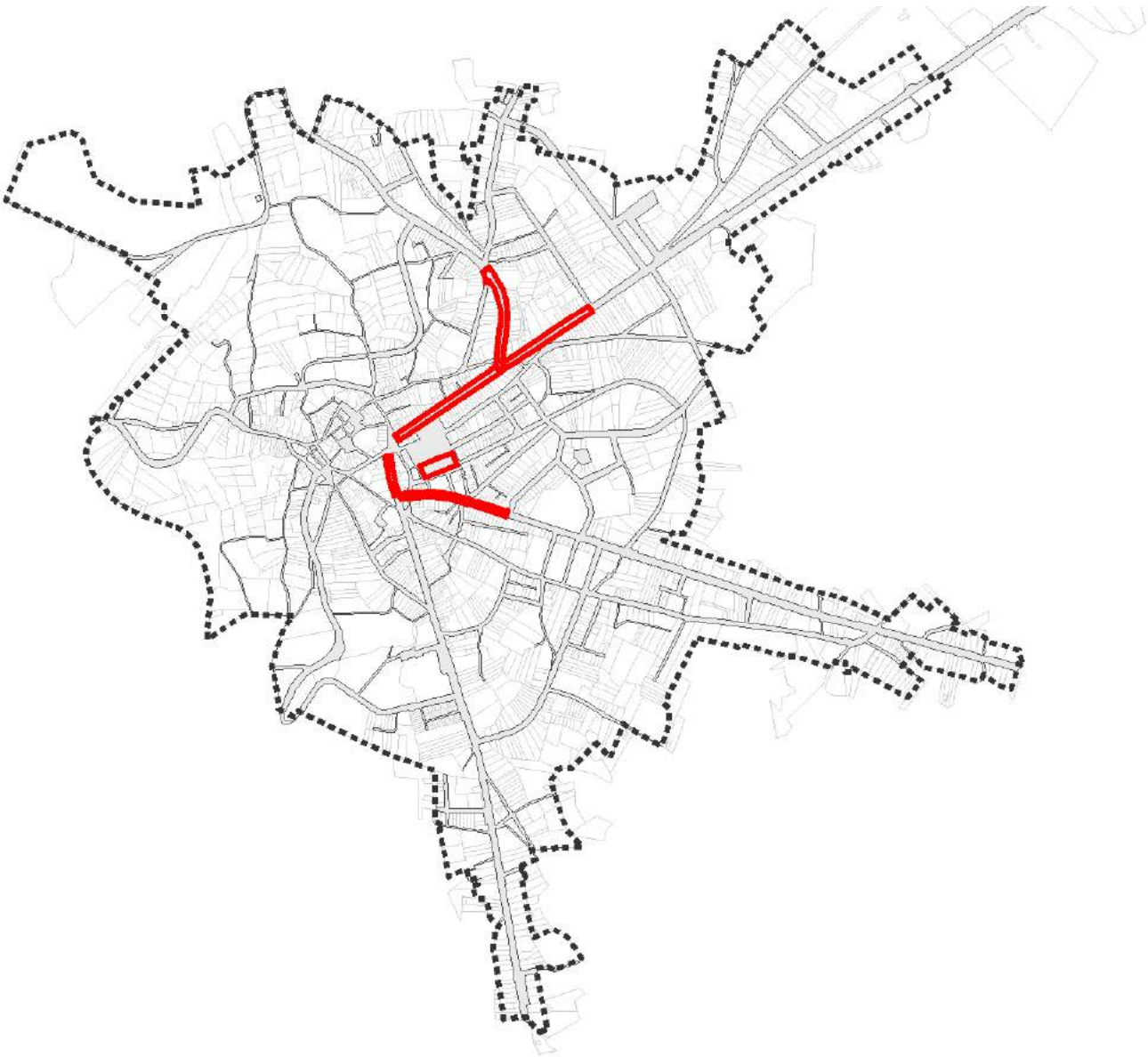


Ámbito da acción:

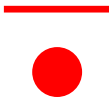


LeB-03	Implantación dun ámbito de estacionamento regulado gratuíto nas áreas de máxima demanda	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeB	Estratexia de estacionamento
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	25.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX03+OX08	

Xustificación e descrición:
Propónse a implantación dunha zona de estacionamento regulado gratuíto nas áreas de maior demanda e centralidade. Estes ámbitos son o aparcadoiro da praza da constitución e os tramos sinalados das rúas Plácido Peña, Campo da Ponte, Av. Galicia, Terra Chá e Chao Ledo. Nestas zonas sinalizaranse as prazas en azul e os usuario deberá obter un ticket gratuíto ou ben dispoñer dun disco. A limitación estará operativa de 10h a 14h de luns a sábado, así como en días de feira ou mercado. Esta modificación estará incluída na correspondente ordenanza municipal.



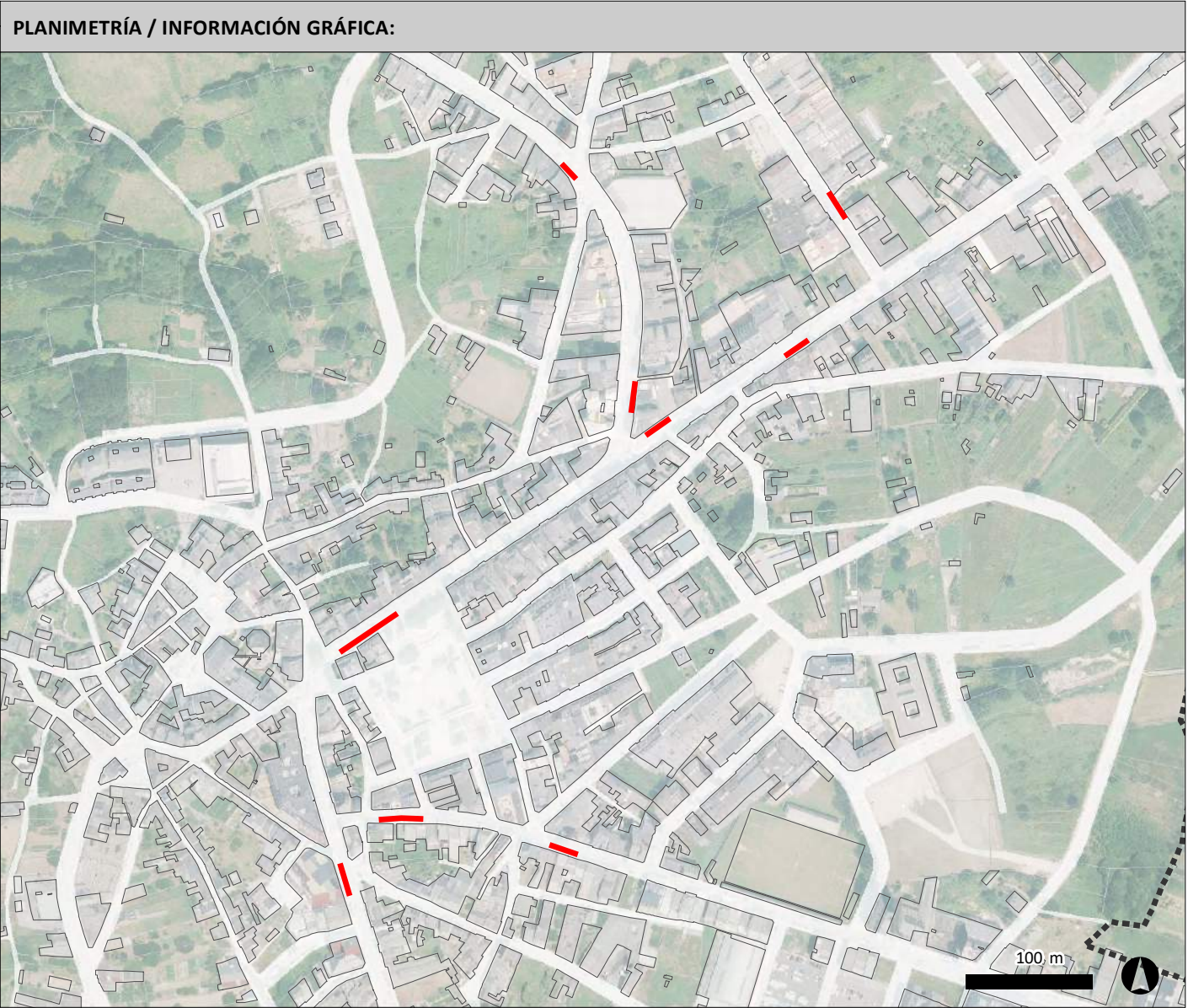
Ámbito da acción:



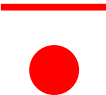
LeB-04	Redistribución das zonas de carga e descarga	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeB	Estratexia de estacionamento
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	5.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX03+OX04+OX06+OX08	

Xustificación e descrición:

Dados os cambios nos sentidos de circulación e a creación das supermazás, faise preciso redistribuír as zonas de carga e descarga para mercadorías. A tal fin propónse a disposición das prazas indicadas, operando de 8h a 14h e de 16h a 20h de luns a venres, e unicamente en horario de mañá os sábados e días de feira. Dispórase a sinalización precisa (horizontal e vertical), limitando a estancia un máximo de 30 minutos.

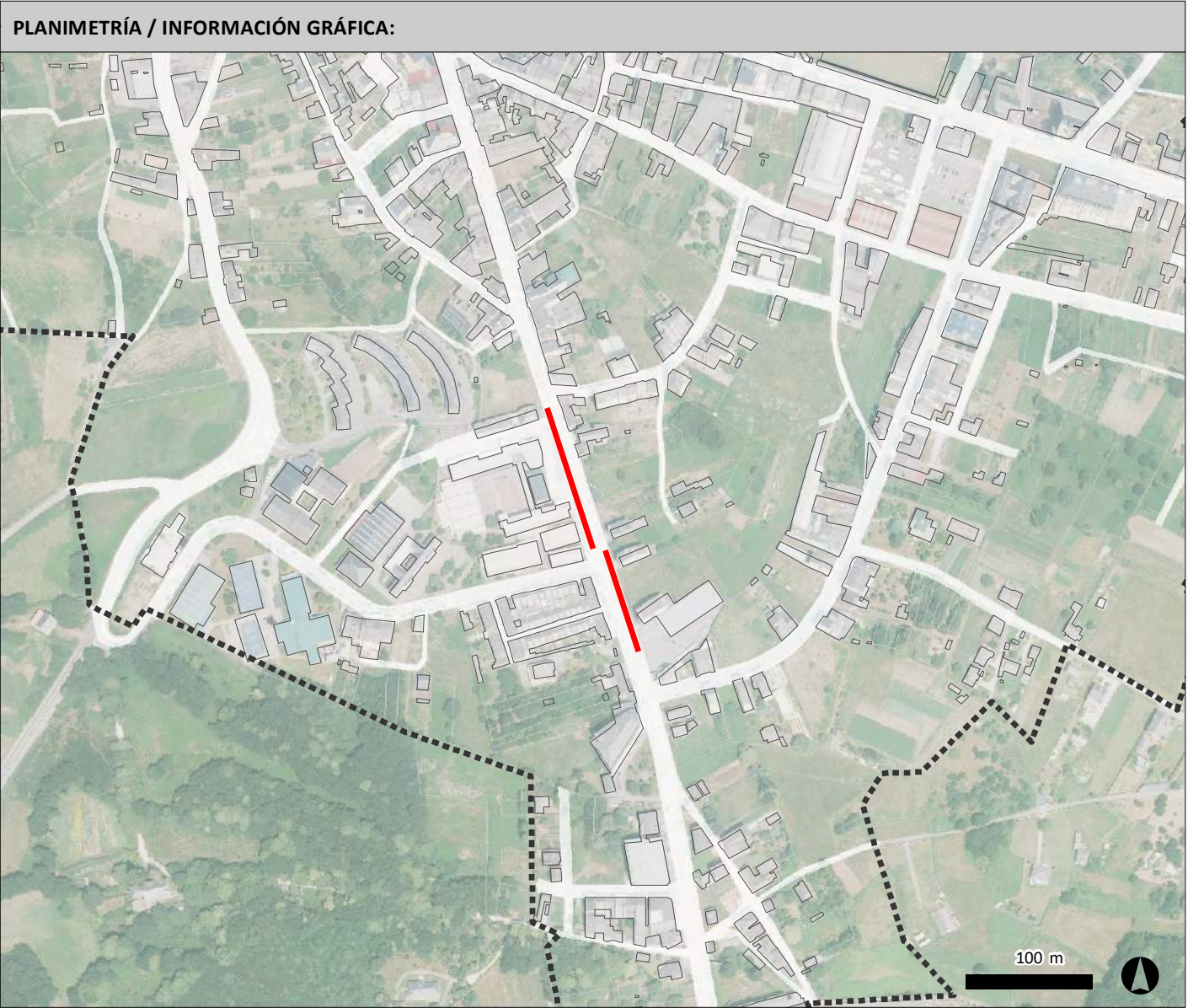


Ámbito da acción:



LeB-05	Creación e promoción dun área de Bica e Arrica na zona escolar	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeB	Estratexia de estacionamento
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	10.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX03+OX04+OX06+OX08	

Xustificación e descrición:
No acceso principal á zona escolar, na transición das rúas Galicia e Cidade de Lugo, propónse a creación dunha zona de Bica e Arrinca, é dicir, un conxunto de prazas reservadas en ambos sentidos de circulación para pais e nais nos 20 mins anteriores e posteriores ás entradas no centro de ensino, onde poderán parar pero non estacionar, de xeito que podan achegar aos estudantes e continuar a marcha, rematando estes a pé o camiño até o centro. Complementariamente colocárase un paso de peóns á cota das beirarrúas, con bandas de iluminación LED na calzada e sinalética con iluminación intermitente ata 25m antes en cada sentido de circulación.



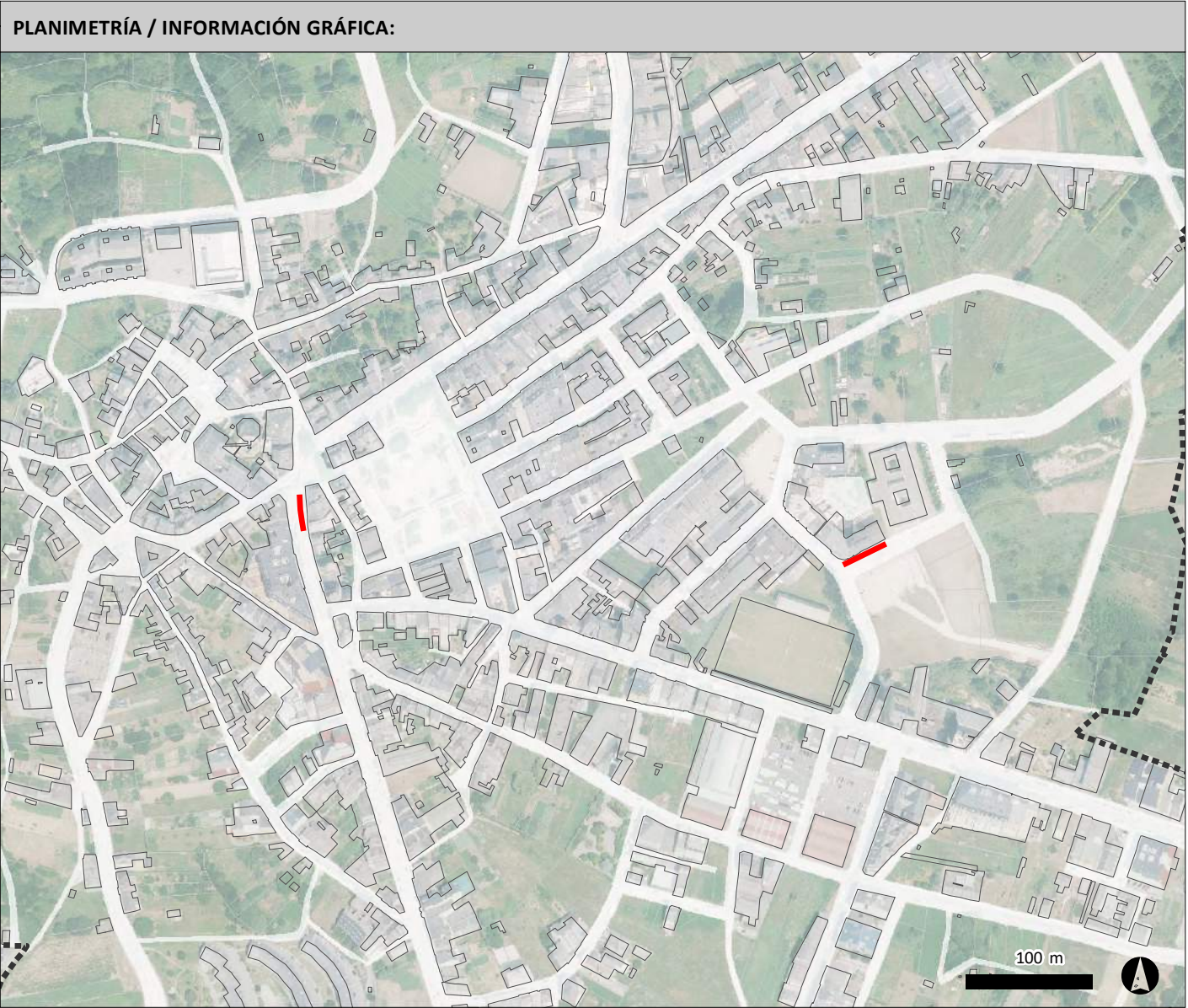
Ámbito da acción:

Símbolos gráficos para o ámbito de acción: unha liña horizontal vermella e un círculo vermello.

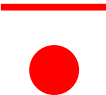
LeB-06	Redistribución das prazas de Taxis	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeB	Estratexia de estacionamento
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	1.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX03+OX08	

Xustificación e descrición:

Dadas a proposta de cambios de sentido propónse a reubicación das paradas de taxi actuais a fin de ofrecer a máxima accesibilidade a facilitar á vez a realización de percorridos en todas direccións, en especial na rúa da Pravia, que pasaría a ubicarse no extremo norte da rúa Galicia. Así mesmo garantirase a existencia de prazas reservadas na contorna do Centro de Saúde, xa que a día de hoxe nonexiste. Reservase orzamento para sinalética vertical e horizontal.



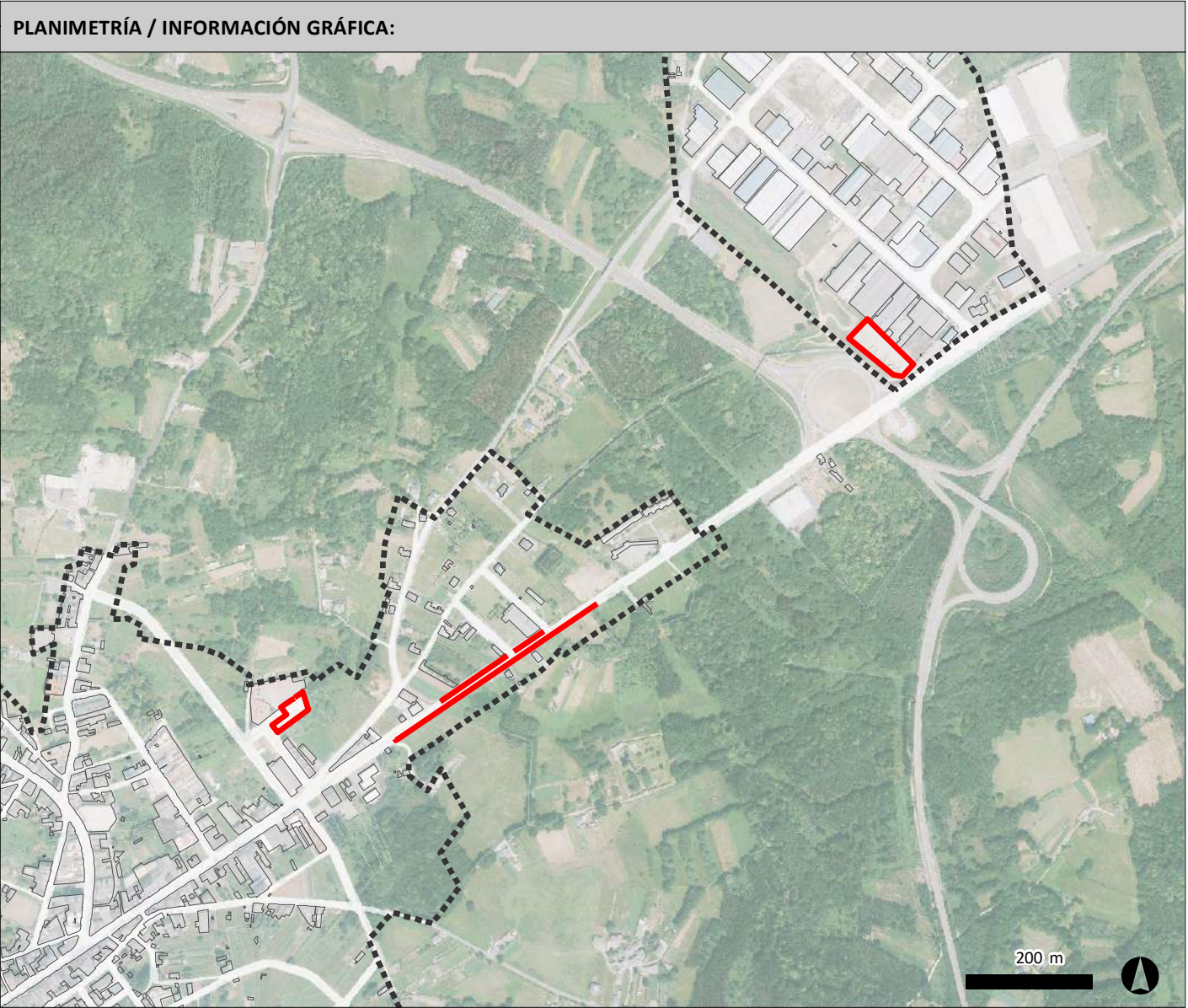
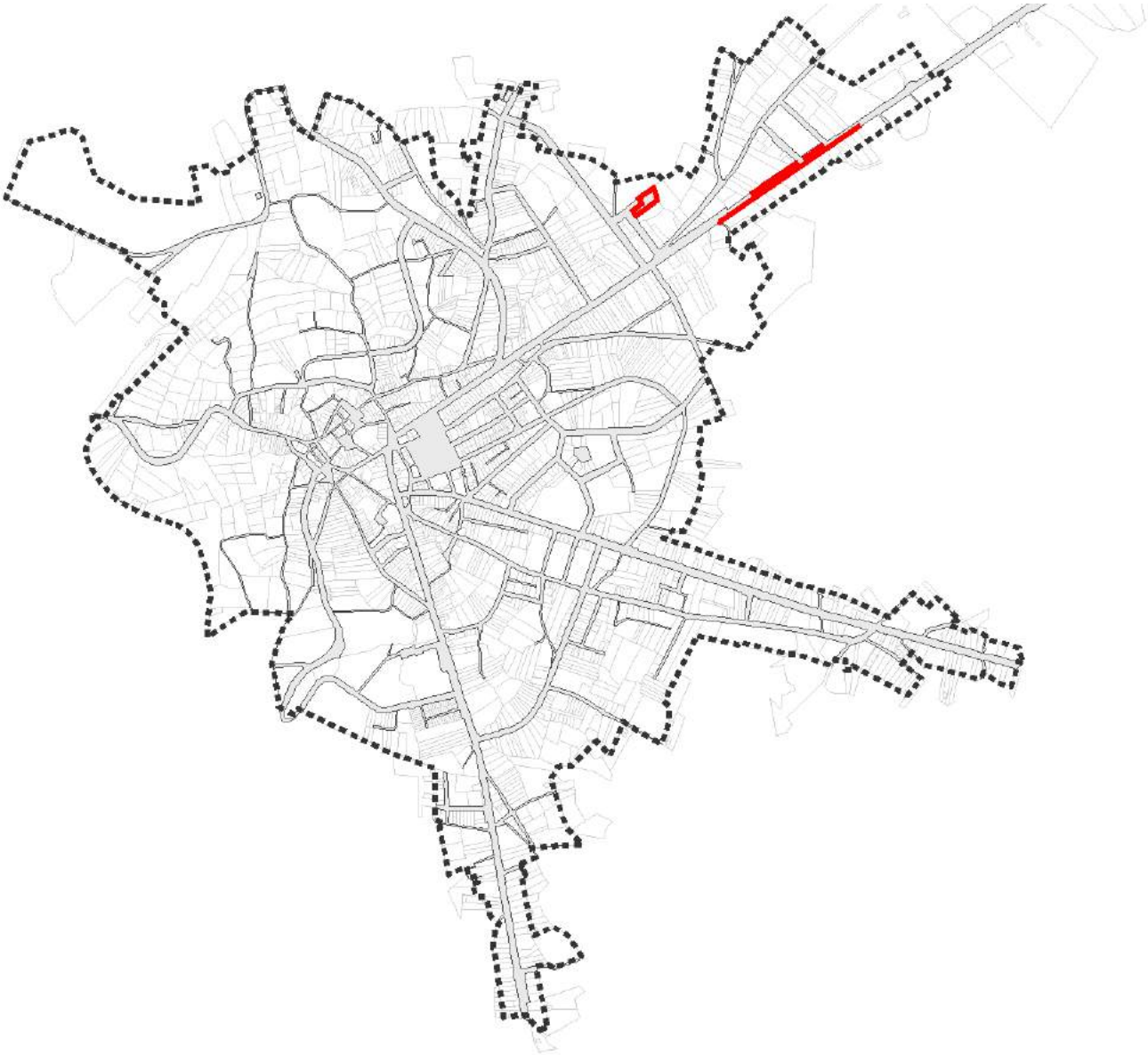
Ámbito da acción:



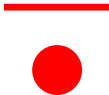
LeB-07	Definición de áreas reservadas para estacionamentos de pesados na vila con sistema de vixiancia	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeB	Estratexia de estacionamento
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	30.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX03+OX07	

Xustificación e descrición:

A ampla flota de vehículos de mercadorías con base na vila déixase notar na contorna da estación de autobuses e as rúas Castelao e Muras especialmente. Dita ubicación non é especialmente problemática en termos de fluxo, pero si ten dúas eivas a atallar. Dunha parte a limitación na visibilidade e iluminación que os camións xeran sobre as beirarrúas na que é unhas das zonas máis frecuentadas por paseante e doutra a falta de vixiancia. É por isto que se propón reservar as áreas indicadas para o estacionamento de pesados, liberando os ámbitos máis usados polos peóns e incluído un sistema de videovixiancia de xestión municipal que dote de seguridade aos ámbito.



Ámbito da acción:

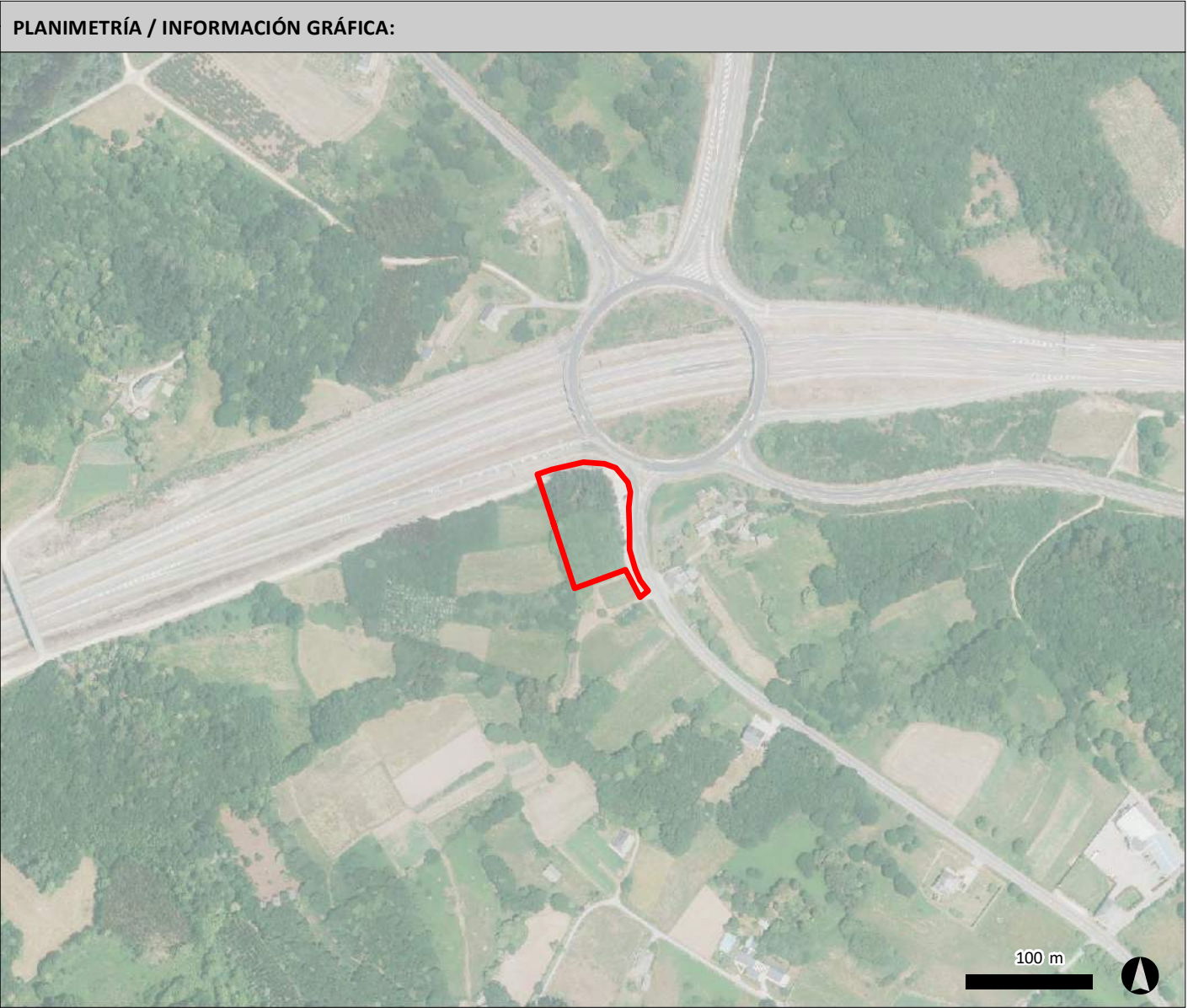
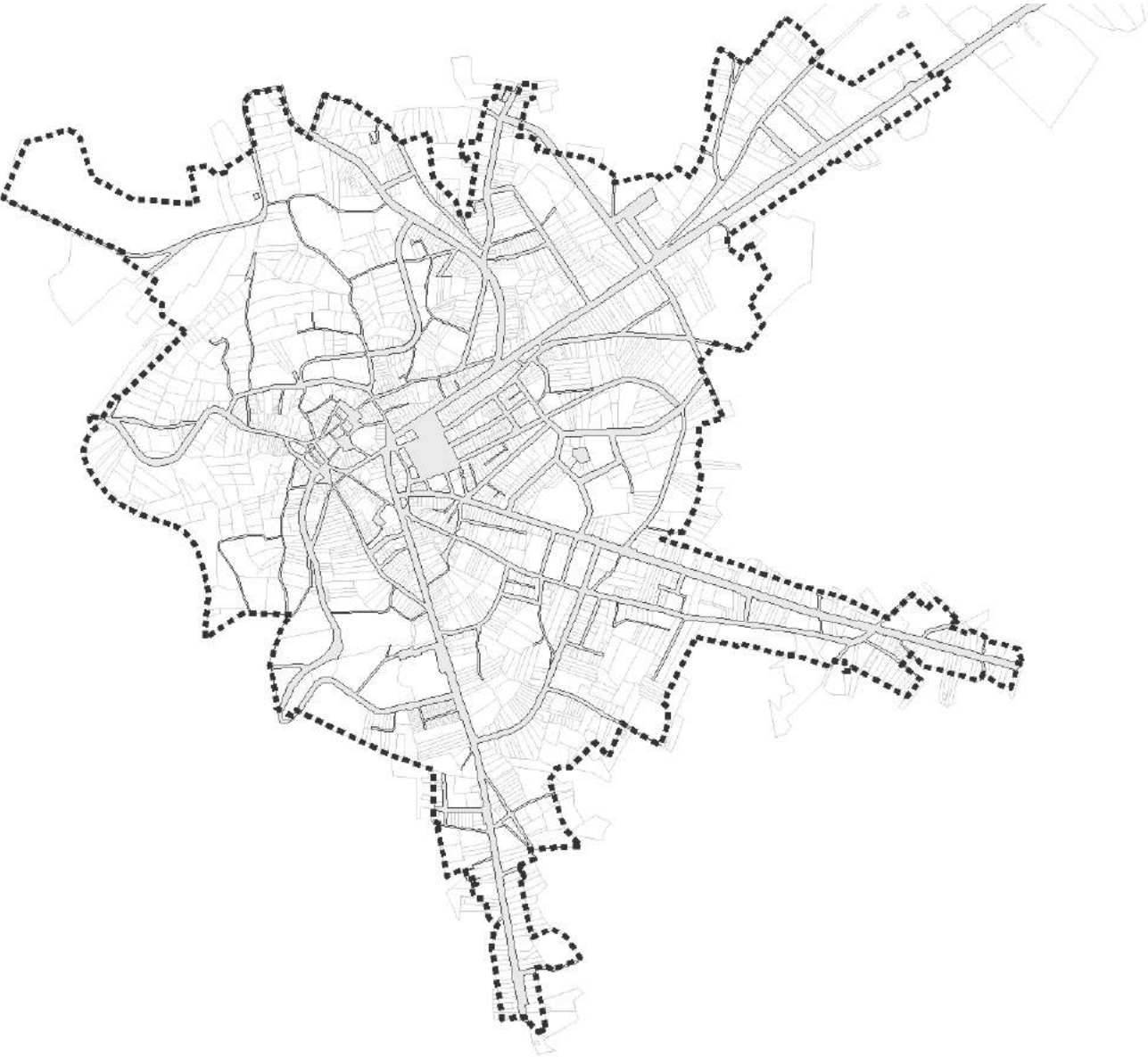


LeB-08	Creación dun intercambiador modal na intersección da A-8 coa AG-64 *2	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeB	Estratexia de estacionamento
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	0 €	
ADMON. IMPLICADAS:	MITMA - Xunta de Galicia	
OBXECTIVOS:	OX03	

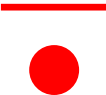
Xustificación e descrición:

Complementariamente á LeB-07, propónse un intercambiador modal na intersección da A8 coa AG64, pois xa de xeito informal ven funcionando como espazo de encontro para cambio de vehículos, percorridos compartidos... Trátase de dispoñer dunha área dotada de estacionamento, iluminación e zonas de descanso e espera que fomente a consolidación dos usos actuais, e mesmo os pontencie grazas á mellora nas comodidades, contribuíndo polo tanto a unha redución total de desprazamento e unha maior seguridade e confort na espera. Inclúirá iluminación, bancos, arborado e a poder ser, algún tipo de pérgola ou resgardos para as inclemencias do tempo.

*2 Dependente de execución de planeamento e entidades externas



Ámbito da acción:

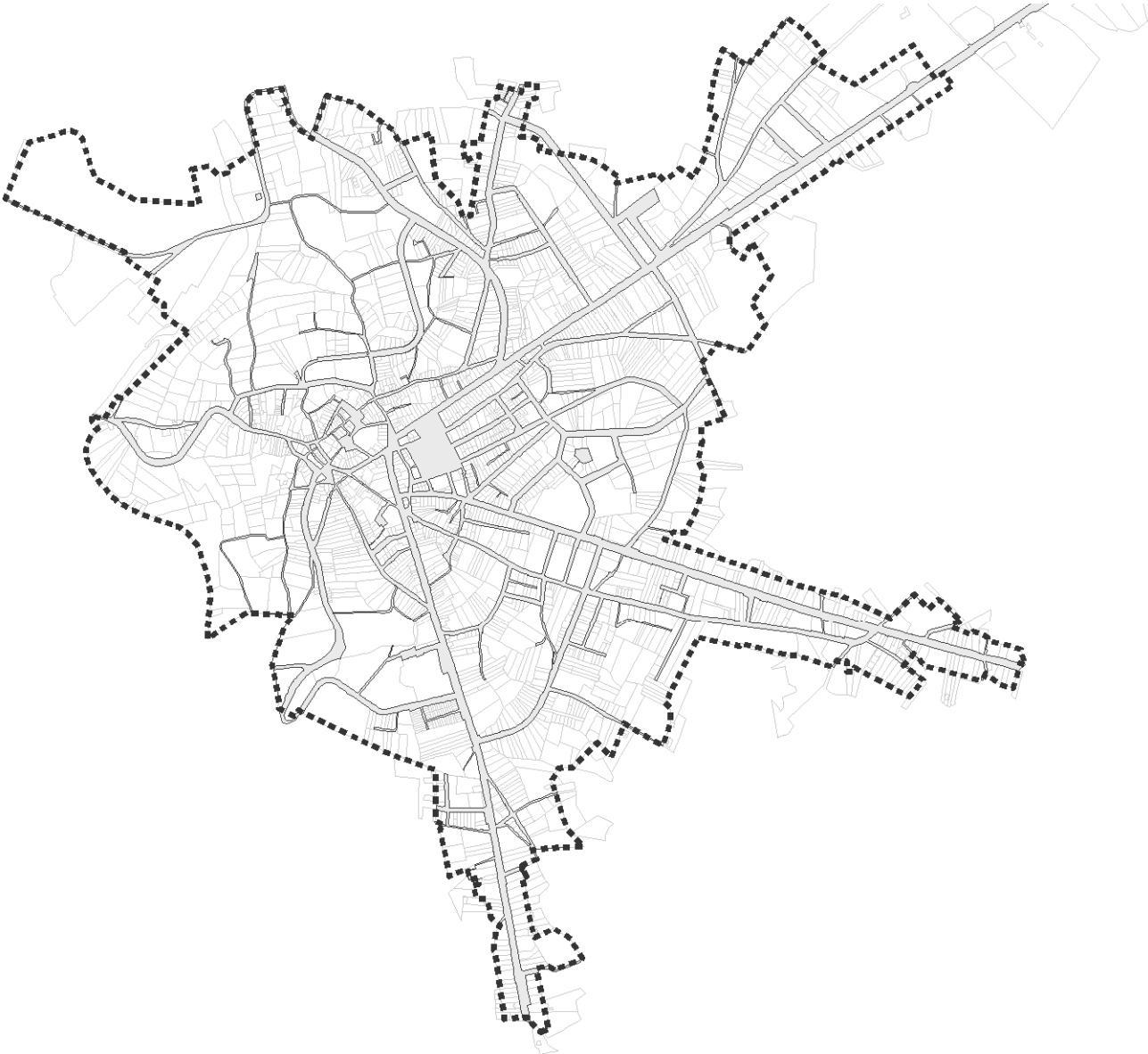


LeB-09	Modificación no PXOM para a inclusión do uso estacionamento como compatible en SUC *3	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeB	Estratexia de estacionamento
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	0 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX03	

Xustificación e descrición:

O interese por incorar espazos non edificados ás bolsas de estacionamento de proximidade fai precisa a inclusión do uso aparcadoiro como compatible en Solo Urbano Consolidado, e non únicamente como uso en precario nos solos Rústico e Non Consolidado. Esta modificación no planeamento poderá realizarse na propia revisión actual do plan, polo que non conlevará custo. Será importante establecer medidas de ornato, tanto nos peches (de existir) tanto na incorporación de arborado, senda tamén importante a obrigatoriedade dunha porcentaxe mínima de solos permeables (nunca inferior ao 25% do total). Esta modificación permitirá tamén a aparición de estacionamentos privados de uso público, que poderán completar a oferta alí onde se considere.

*3 Modificación do PXOM xa en curso polo que non ten sobrecusto



PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:

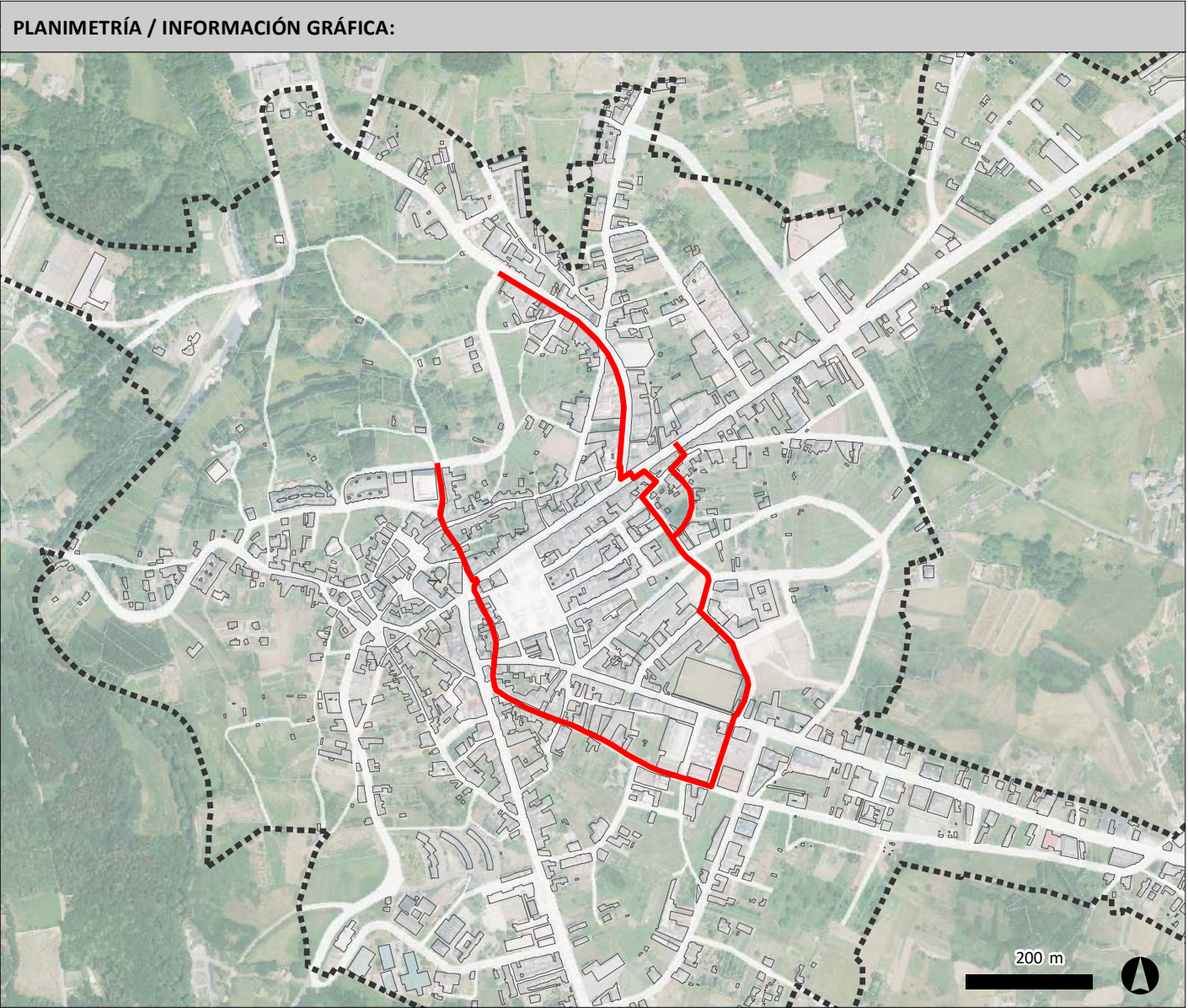


LeC-01	Creación do arco peonil estratéxico	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeC	Creación dunha Rede Peonil Estratéxica
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO-LONGO	
ORZAMENTO:	465.200 €	
ADMON. IMPLICADAS:	Deputación de Lugo	
OBXECTIVOS:	OX01+OX03+OX04+OX05+OX06+OX07+OX08	

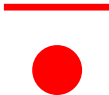
Xustificación e descrición:

Dada a proximidade e pendentes do viario existente, propónse a creación dun arco de percorridos peonís de calidade entre os principais centros de servizos da vila. Alternará vías de plataforma única,segregada e espazos peonís, con anchos de paso libre de obstáculos de 1,8m e prioridade (ou máxima accesibilidade) nas intersección. Disporá de bancos cada non máis de 100m, arborado e iluminación suficiente, agrupándose sobre o espazo de estacionamento. As intervencións mínimas serán as seguintes:

- Semáforo pulsador Asilo
- Plácido Peña -5 sentadoiros
- Chouzana-Basanta-3 sentadoiros
- Ribadeo-Plataforma Única *1



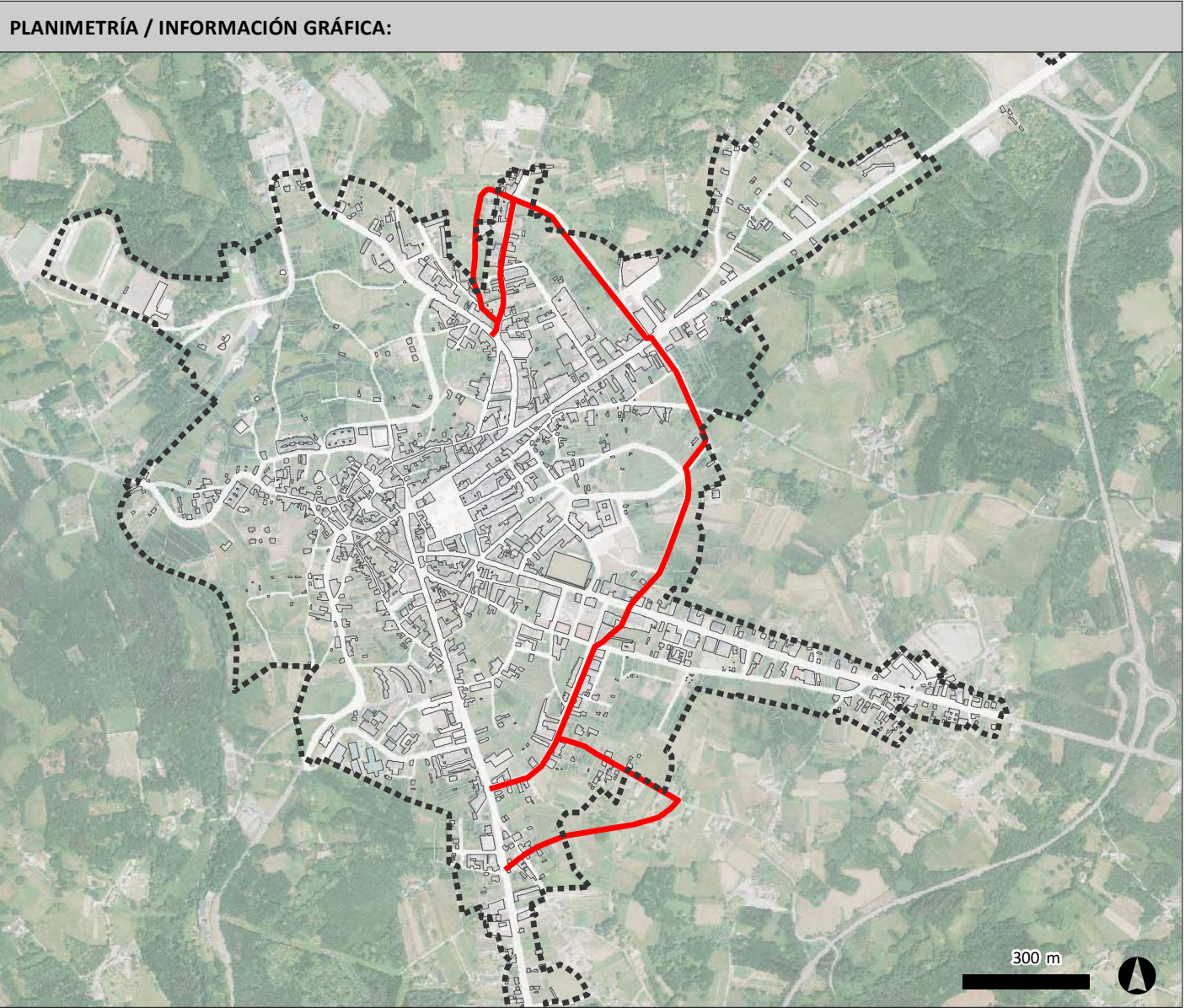
Ámbito da acción:



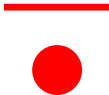
LeC-02	Creación da rolda peonil Leste	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeC	Creación dunha Rede Peonil Estratéxica
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	102.700 €	
ADMON. IMPLICADAS:	Deputación de Lugo	
OBXECTIVOS:	OX01+OX03+OX04+OX05+OX06+OX07+OX08	

Xustificación e descrición:

Complementariamente créase un arco na marxe leste da vila, que comunica entre sí outras partes da malla urbana e da continuidade aos percorridos alén da zona central. Alternará vías de plataforma única, segregada e espazos peonís, con anchos de paso libre de obstáculos de 1,8m e prioridade (ou máxima accesibilidade) nas intersección. Disporá de bancos cada non máis de 100m, arborado e iluminación suficiente, agrupándose sobre o espazo de estacionamento. As intervencións mínimas serán as seguintes:
Cotarón-6 sentadoiros
Pedra-Re-Urbanización p.única.
Cruce peonil seguro Conde Pallares - San Xoan - Conexión rúa Nova-Zona Vella
R.Nova-3 sentadoiros



Ámbito da acción:

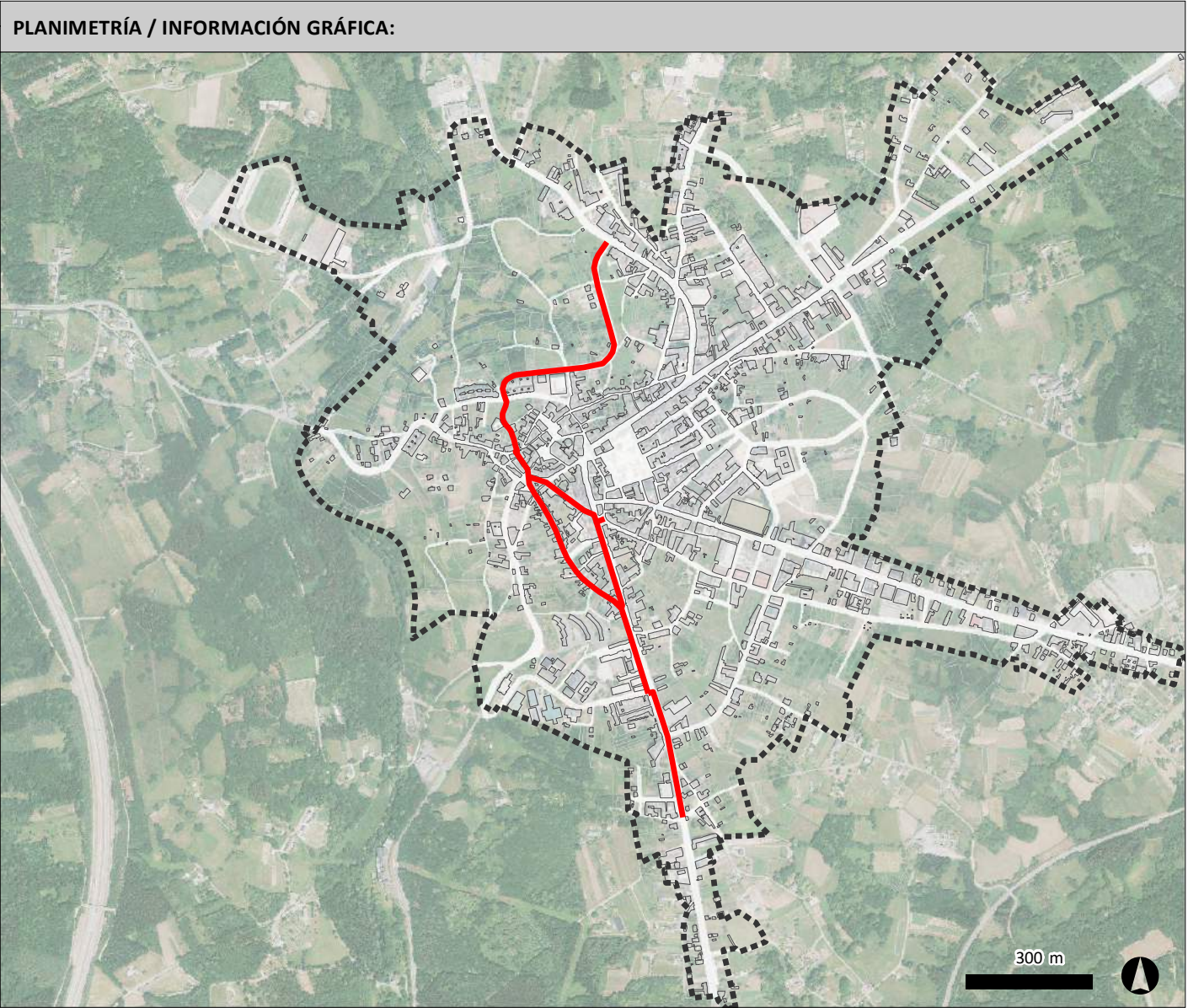


LeC-03	Creación da rolda peonil Oeste	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeC	Creación dunha Rede Peonil Estratéxica
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	348.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	Deputación de Lugo	
OBXECTIVOS:	OX01+OX03+OX04+OX05+OX06+OX07+OX08	

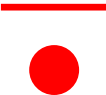
Xustificación e descrición:

Complementariamente créase un arco na marxe oeste da vila, que comunica entre sí outras partes da malla urbana e da continuidade aos percorridos alén da zona central. Alternará vías de plataforma única, segregada e espazos peonís, con anchos de paso libre de obstáculos de 1,8m e prioridade (ou máxima accesibilidade) nas intersección. Disporá de bancos cada non máis de 100m, arborado e iluminación suficiente, agrupándose sobre o espazo de estacionamento. As intervencións mínimas serán as seguintes:

- C. Viveiro – P.única+bancos *1
- Castelao-5 sentadoiros
- Muras-2 sentadoiros+paso elevado
- Cospeito-7 sentadoiros+aparcadoiro marxe beirarrúa



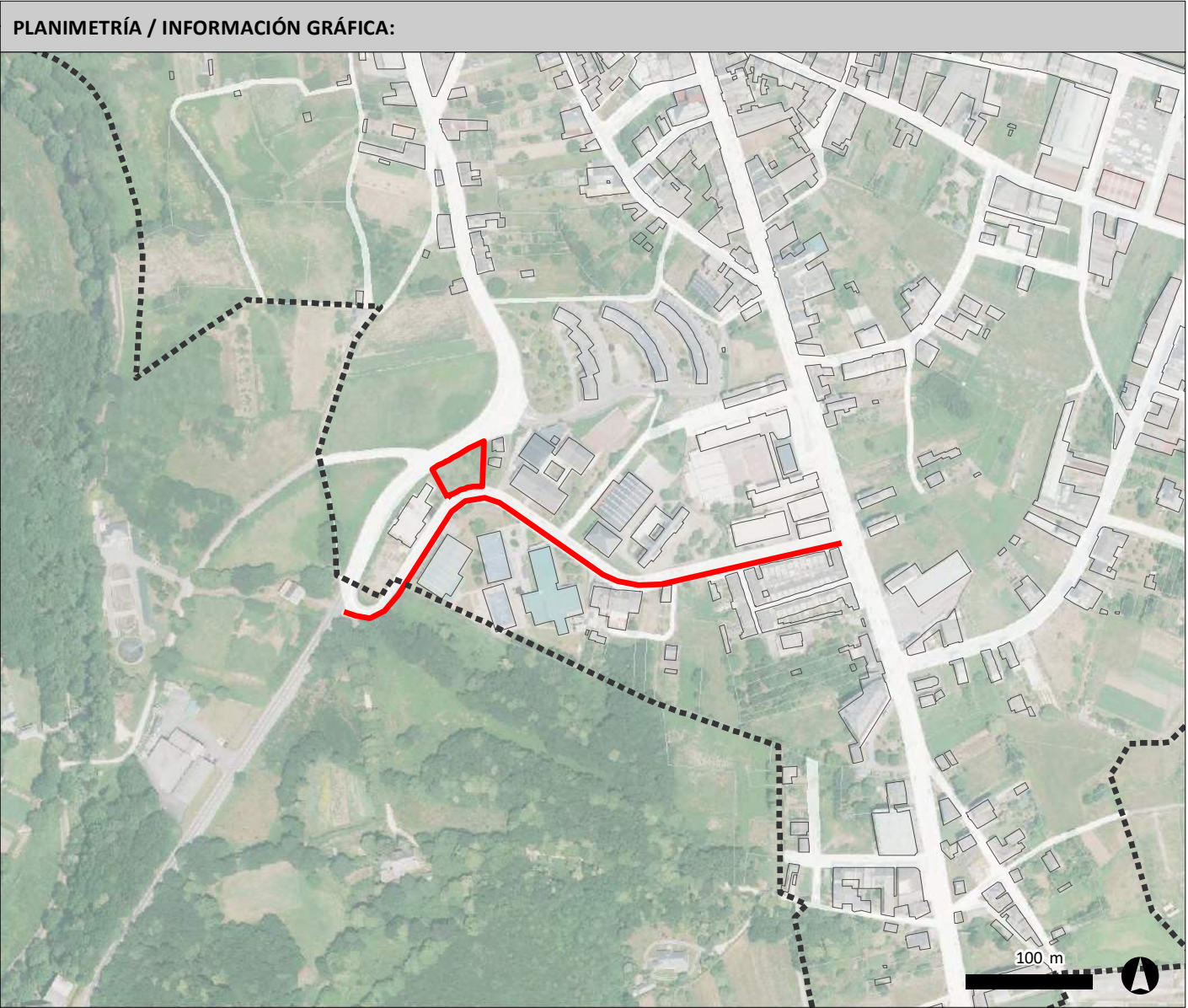
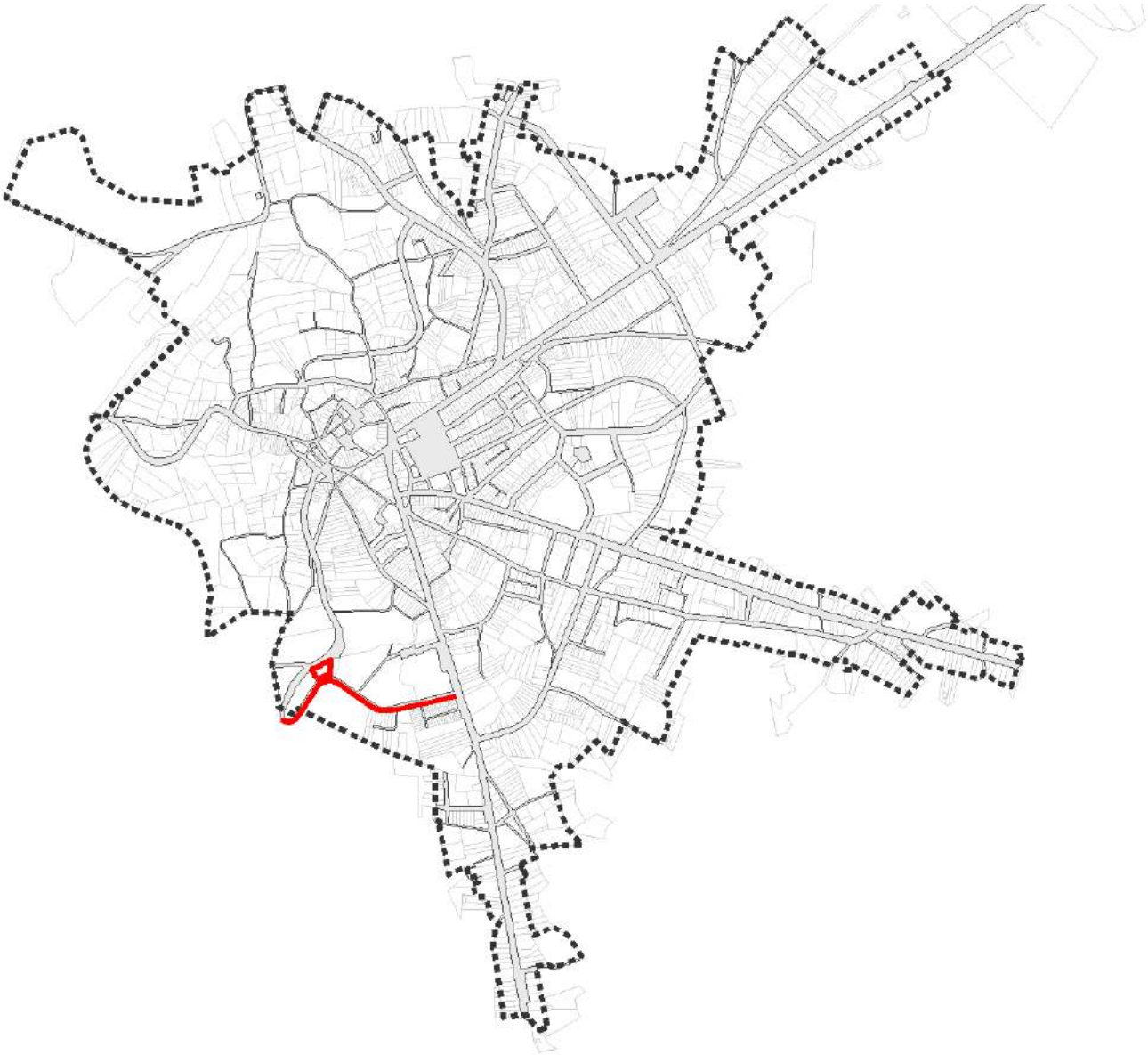
Ámbito da acción:



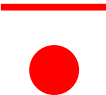
LeC-04	Mellora da mobilidade peonil na Zona Escolar	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeC	Creación dunha Rede Peonil Estratéxica
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	220.500 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX01+OX06+OX08	

Xustificación e descrición:

A conxestión de centro en Cuart de Poblet obriga a reorganizar o ámbito. Alén da LeB-05, incorporaranse sentadoiros, pasos de peóns protexidos e iluminados, ampliación de beirarrúas no ámbitos máis proximos aos centros e a creación dun aparcadoiros con acceso dende Conde Pallares que permita o acceso de pais e nais dos nenos máis pequenos que precisen acompañamento até a porta do centro, evitandoasí o acceso rodado á Cuart de Poblet, que manterá a dirección única ao longo de todo o día, a fin de evitar malas praxes no momento dos accesos. Unha vez aberto o aparcamento indicado e o bica e arrinca, limitarse o acceso á rúa a mestres e PMR no horario de entrada e saída.



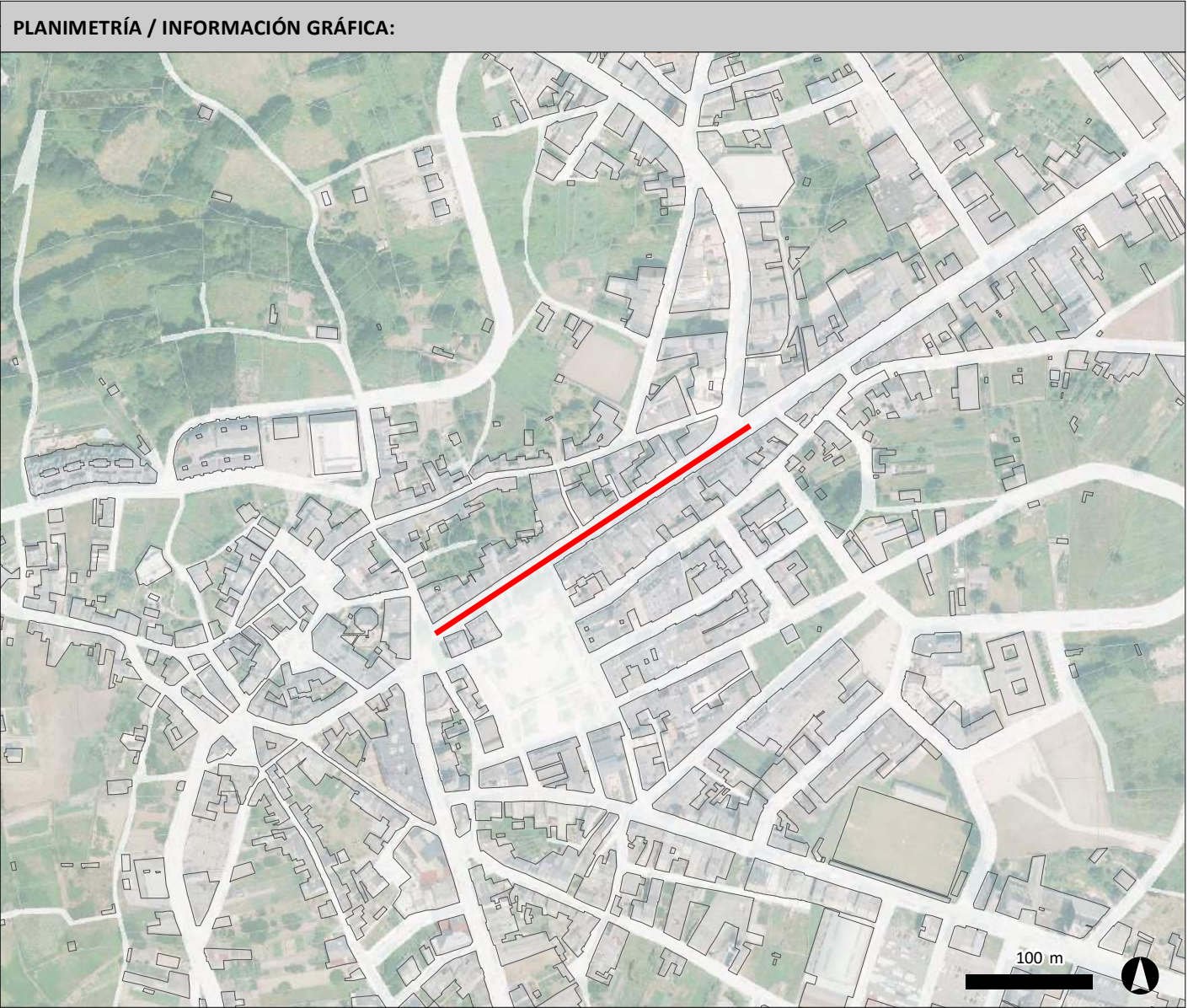
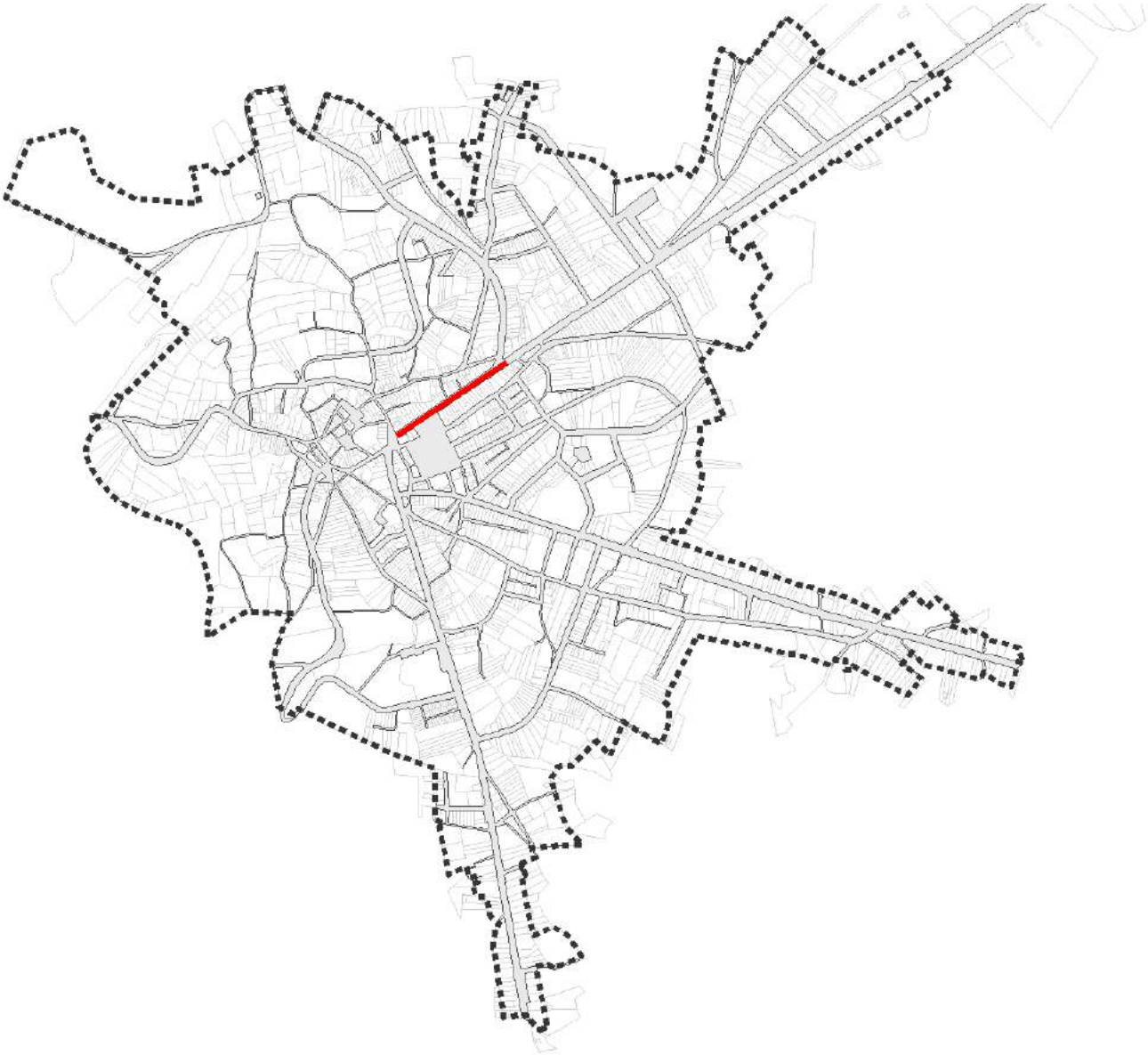
Ámbito da acción:



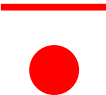
LeC-05	Creación dun boulevard urbano na Rúa da Pravia *5	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeC	Creación dunha Rede Peonil Estratéxica
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	0 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX01+OX04+OX05+OX06+OX07+OX08	

Xustificación e descrición:
Ver LeA-04

*5 Contemplado como LeA-03



Ámbito da acción:

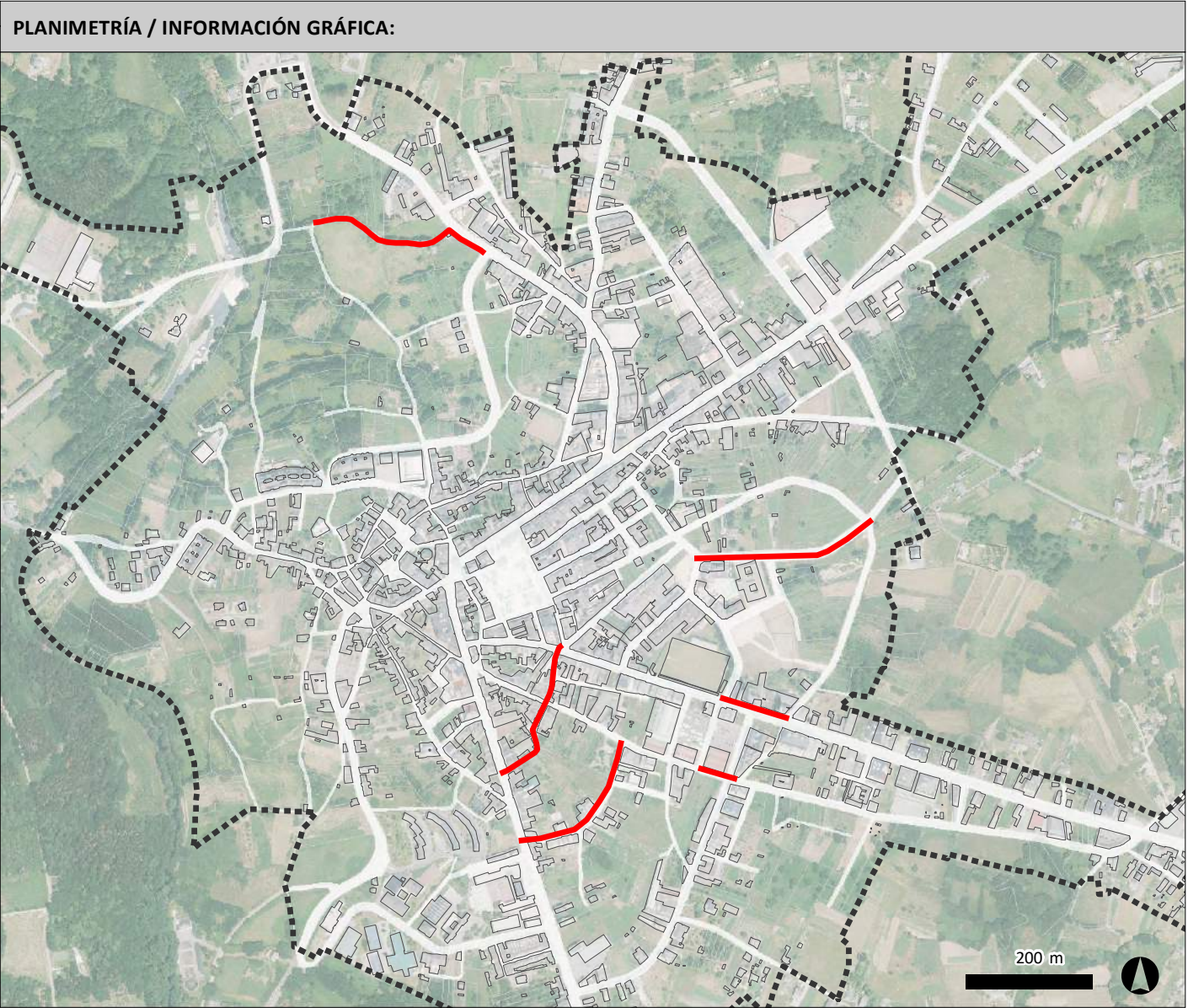
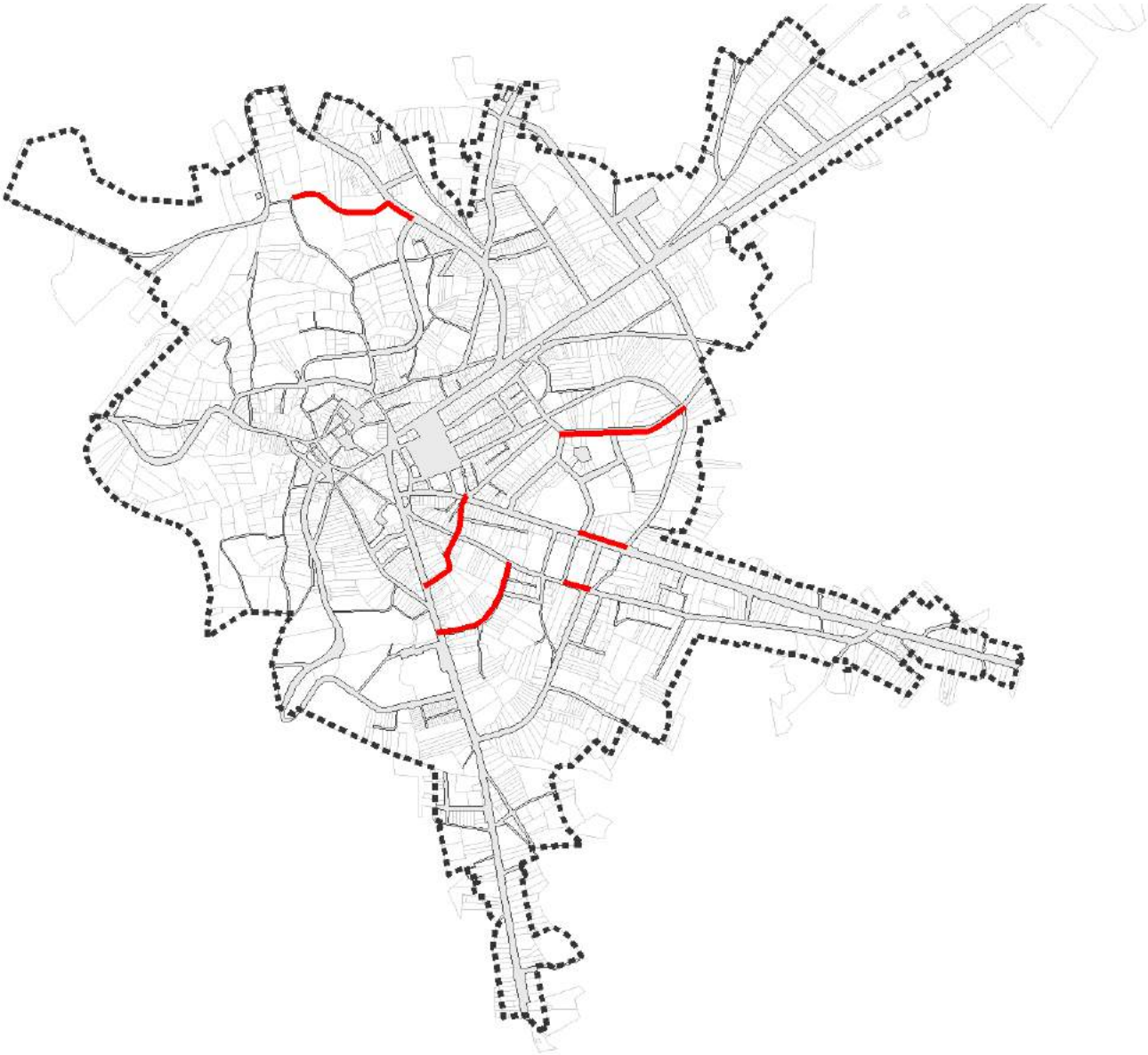


LeC-06	Creación de conexións peonís complementarias	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeC	Creación dunha Rede Peonil Estratéxica
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	36.250 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX01+OX04+OX06+OX08	

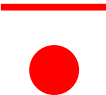
Xustificación e descrición:

Alén dos grandes eixos, e a fin de conformar unha rede mallada que enlace os arcos entre sí e cos percorridos peonís de maior interese, no interior e contorna da vila, Estes conectores contarán coas mesmas condicións de anchos libres e dotación das accións LeC-01 a 03, Serán os seguintes:

- Conexión Centro-Leste polo Centro de Saúde
- Conexión Centro-Leste en Terra Chá *6
- Conexión Centro-Leste en Calvario *7
- Conexión Concello-Zona Escolar
- Conexión Feira-Zona Escolar
- Conexión Alternativa á Senda Fluvial - Consolidación camiño de terra

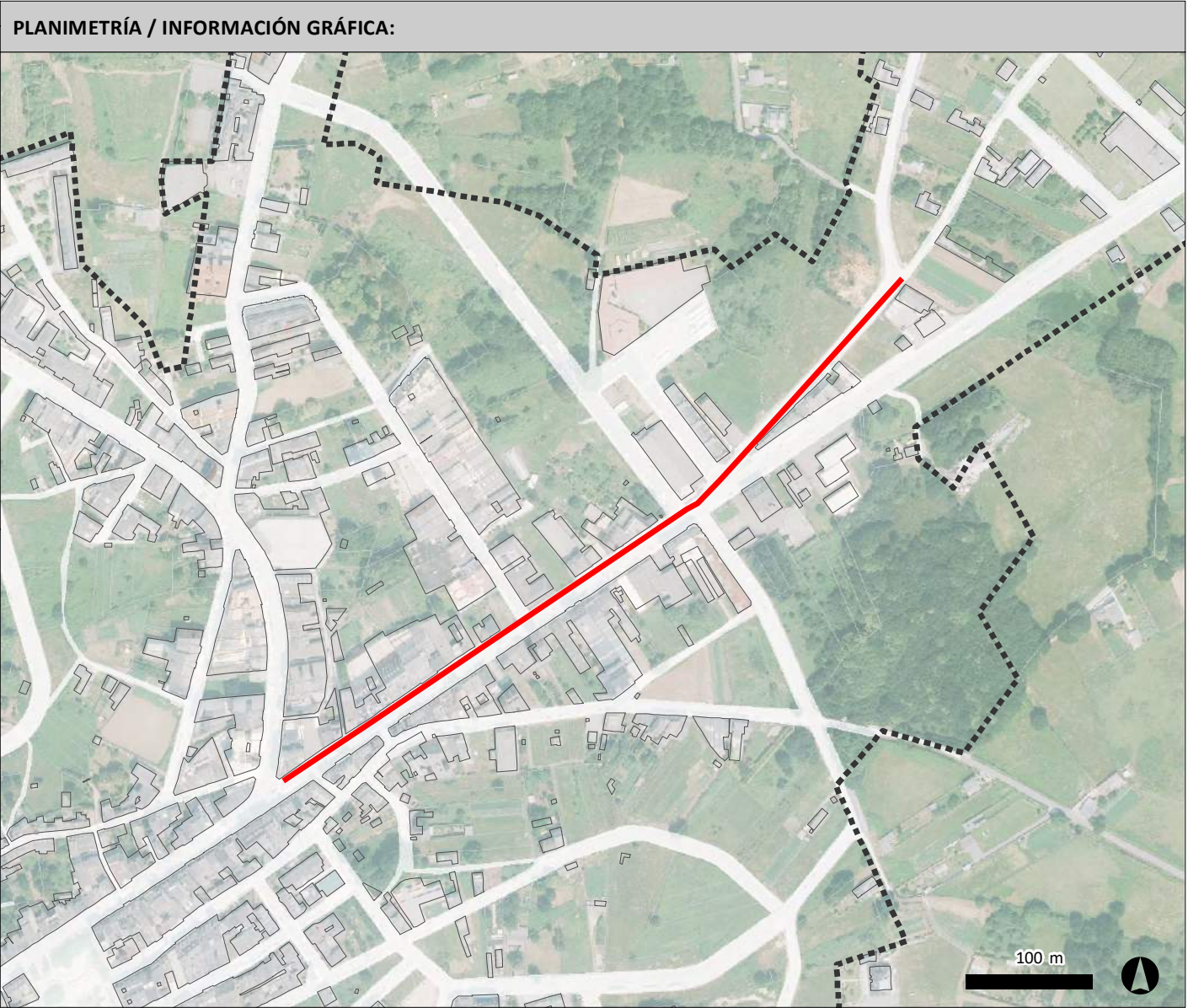


Ámbito da acción:

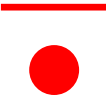


LeC-07	Mellora do Camiño de Santiago en Camporredondo e Campo da Ponte	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeC	Creación dunha Rede Peonil Estratéxica
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	100.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	Deputación de Lugo	
OBXECTIVOS:	OX01+OX06+OX07	

Xustificación e descrición:
Neste tramo a ruta xacobeá non ten presenza lexible e discorre por espazos sin calidade urbana ou dotación para o camiñante. Proponse a incorporación de espazo de encontro con banco e arbol, restandoprazas puntuais de estacionamento, unha mellora da iluminación, incorporación de sinalética e disposición de pasos de peóns seguros que garantan a seguridade continuidade da traza en todo o percorrido.



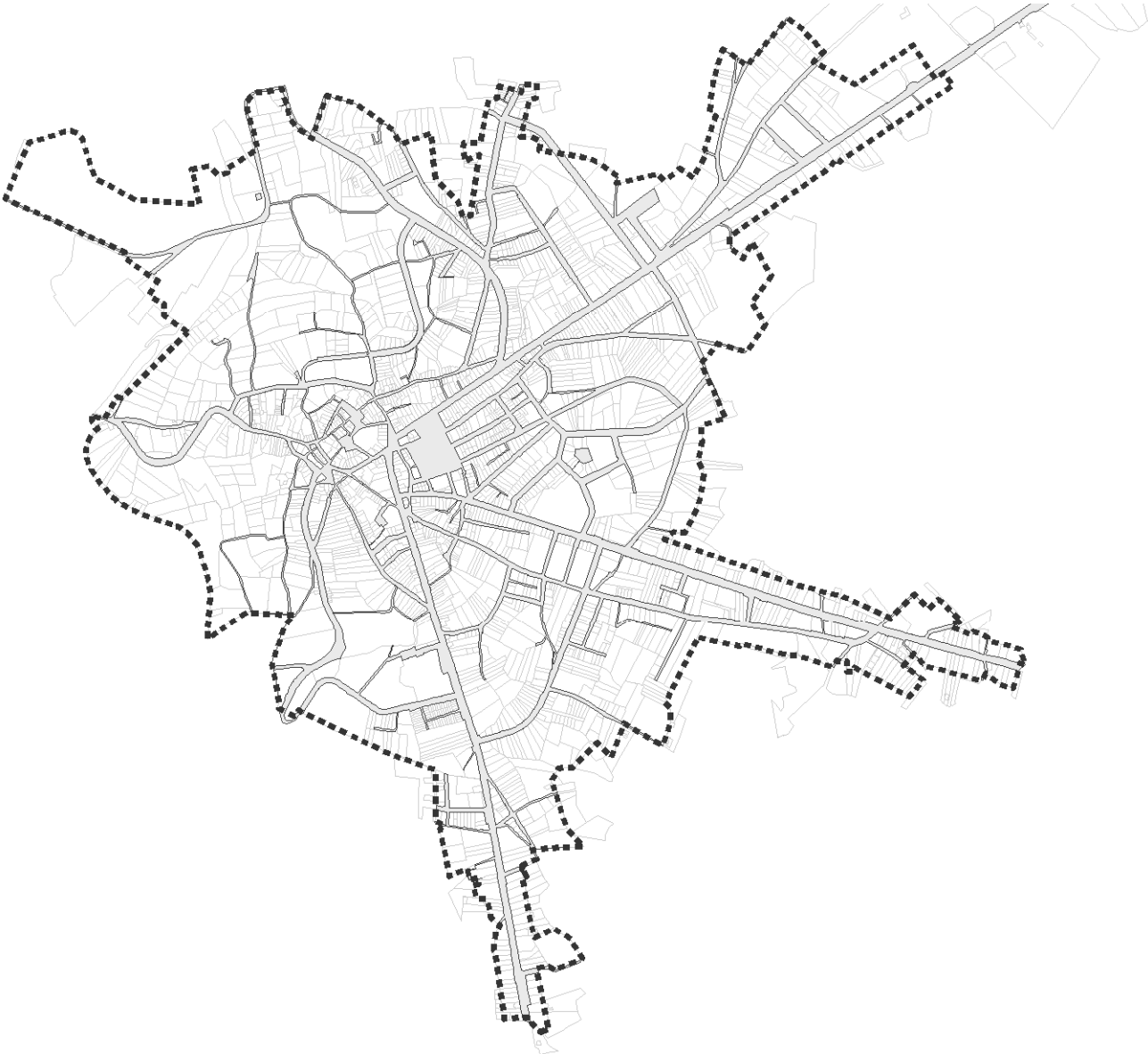
Ámbito da acción:



LeC-08	Creación de difusión do Metrominuto Vilalba e sinalización dos percorridos peonís	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeC	Creación dunha Rede Peonil Estratéxica
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	8.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX01+OX03+OX04+OX06+OX08	

Xustificación e descrición:

É preciso facer patente a camiñabilidade da vila, é por isto que se elaborará un metrominuto que recolla os principais centros de actividade, aparcadoiros e as distancias en minutos entre eles, a finde evidenciar a ineficacia de desprazarse en vehículo privado. Este información deberá ser visible na proximidade dos estacionamentos de proximidade, e deberá ser difundida entre a poboación en xeral, e moi especialmente entre os nenos e nenas, a fin de incorporalos canto antes aos hábitos saudables de mobilidade.

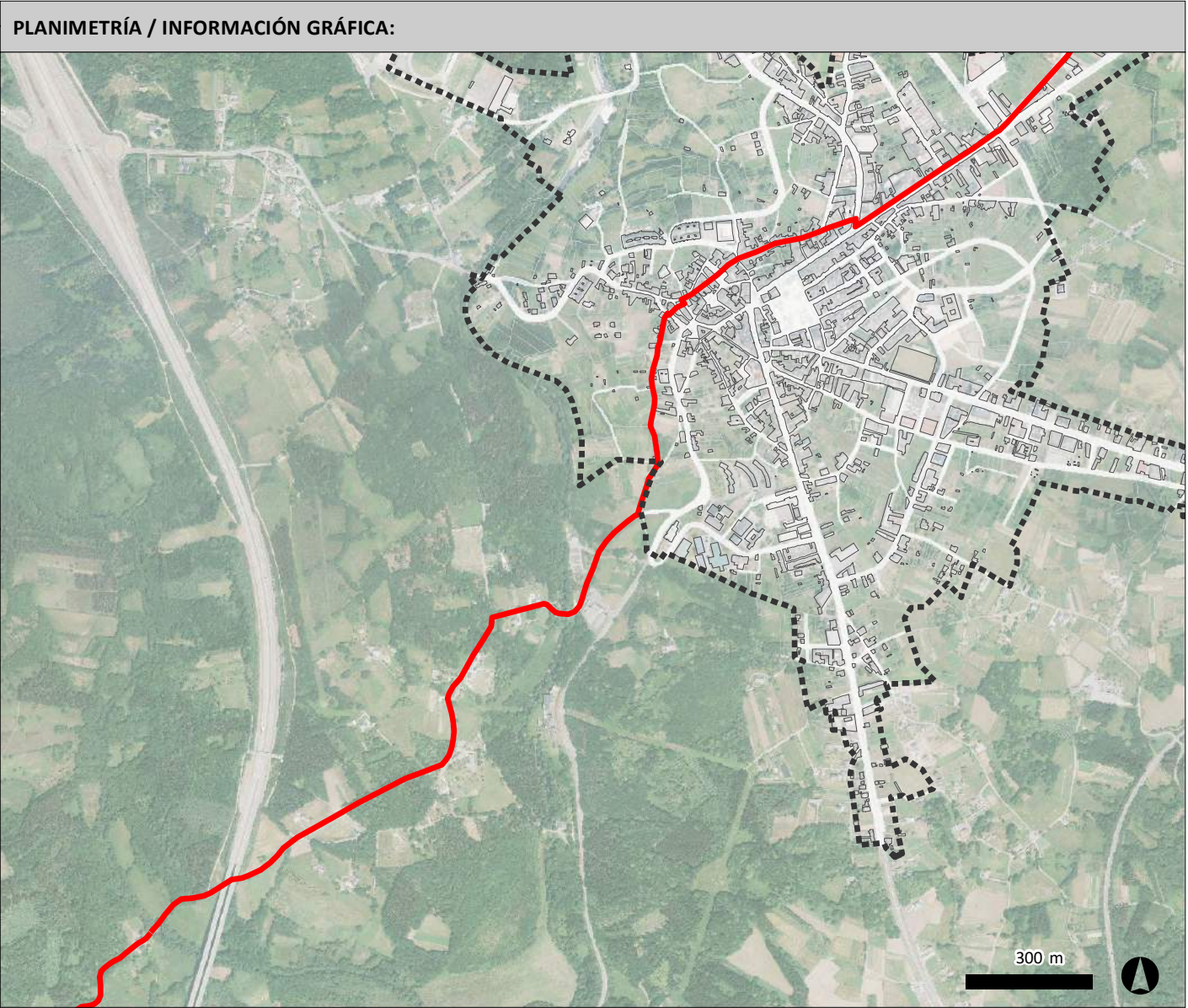
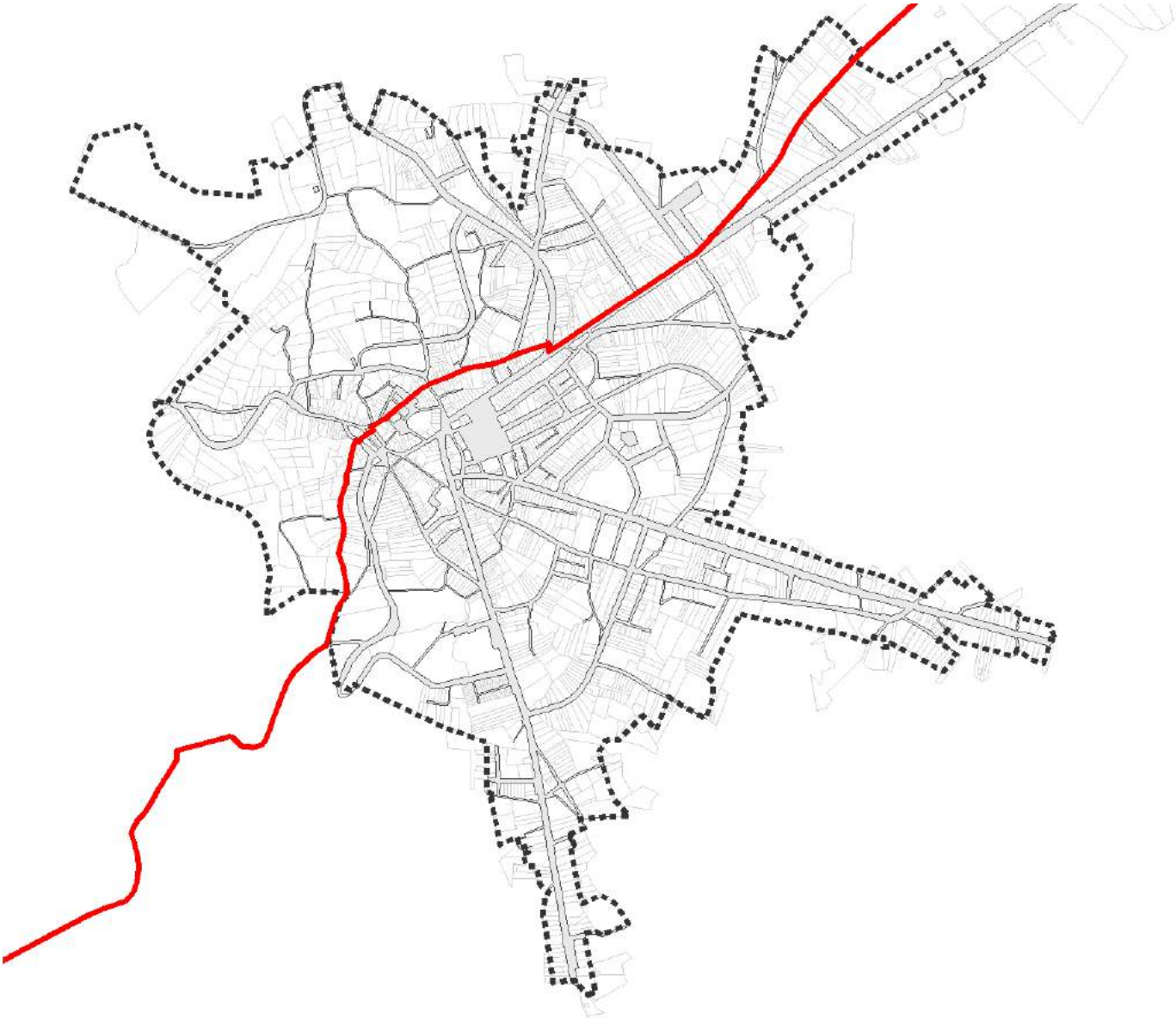


LeD-01	Confección dunha Estratexia de Calidade Urbana no Camiño de Santiago *9	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeD	Mellora da Calidade Ambiental e Patrimonial
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	0 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX01+OX07	

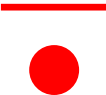
Xustificación e descrición:

A Ruta Xacobeá ten o potencial de conformar un valor diferencial para a vila, polo que deberá ser obxecto dun plan director integral que aune as necesidades de intervención e mellora tanto no espazo público como no privado e dote dunha lectura global á peza. Así mesmo deberá plantexarse a posibilidade de complementar dita estratexia con outras accións derivadas, como a elaboración dun plan de usos conxunto, a creación dun ARI ou mesmo a adquisición de inmobles para a posta en alugueiro ou actividade económica.

*9 Dependente de financiamento privado



Ámbito da acción:

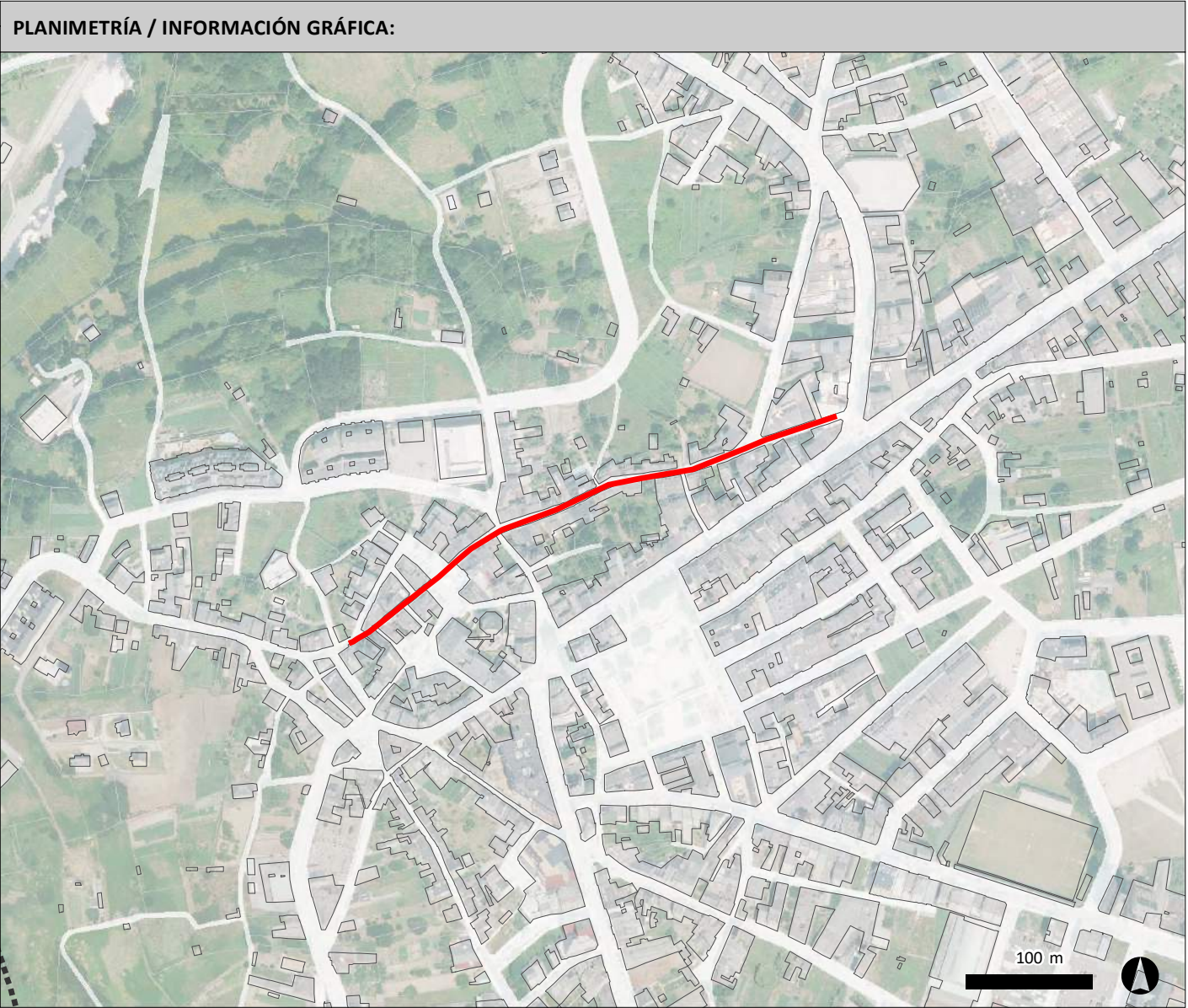
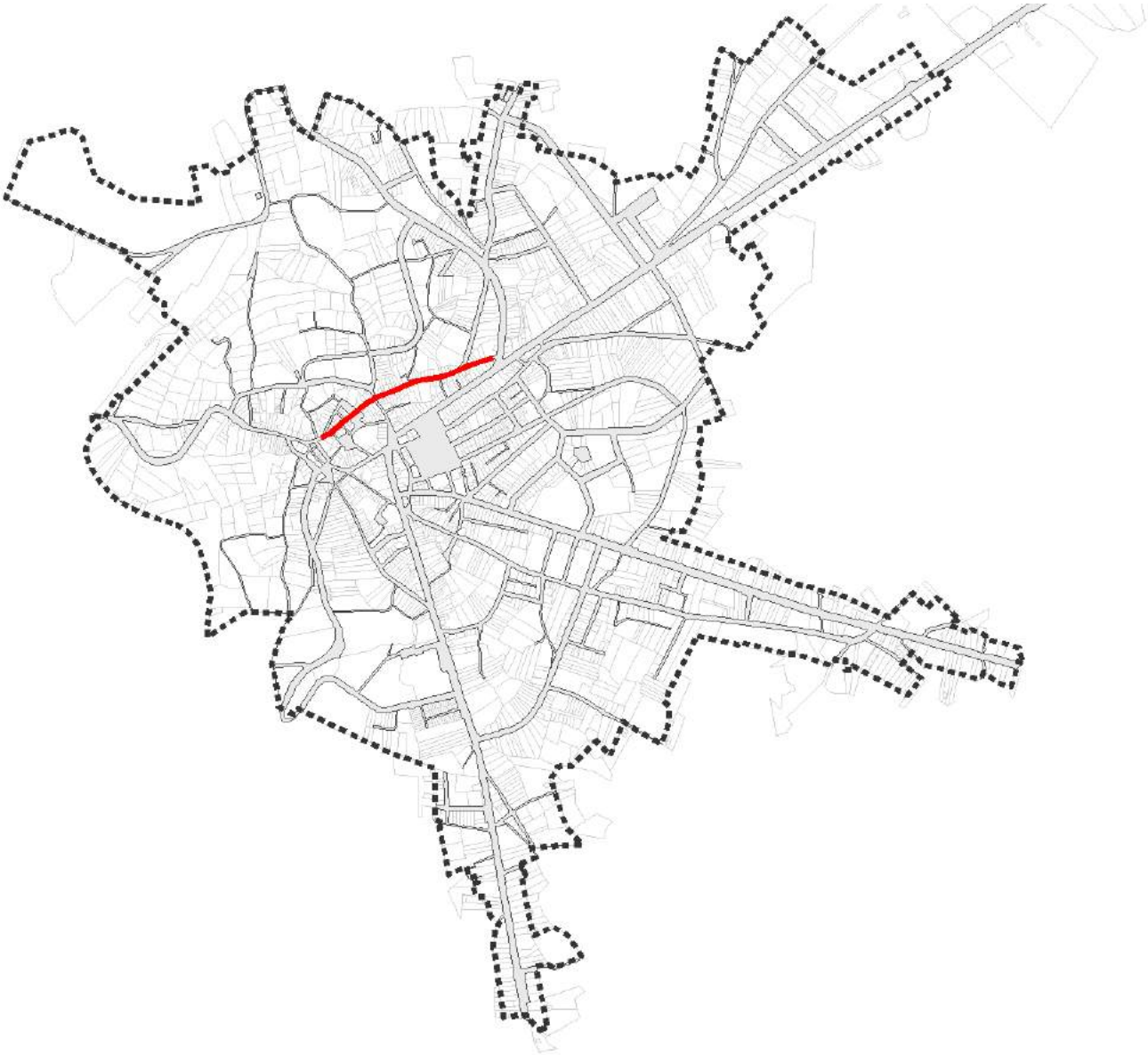


LeD-02	Fomento da implantación dun albergue aberto en Porta de Cima-Cidade Vella *10	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeD	Mellora da Calidade Ambiental e Patrimonial
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	0 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX07+OX08	

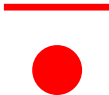
Xustificación e descrición:

A presenza dun albergue de peregrinos no polígono industrial resta capacidade de infiltración do gasto no conxunto da estrutura empresarial da vila, alén de acumular actividade e diversidade social nun ámbito con baixo valor de reversión sobre o conxunto dos habitantes. É por isto que se propón o fomento da aparición de novos albergues de titularidade pública ou privada no ámbito da Cidade Vellaou Porta de Cima, apoiándo tanto dende un punto de vista fiscal como con subvecións directas á creación de dita actividade.

*10 Xestión municipal sen custo engadido

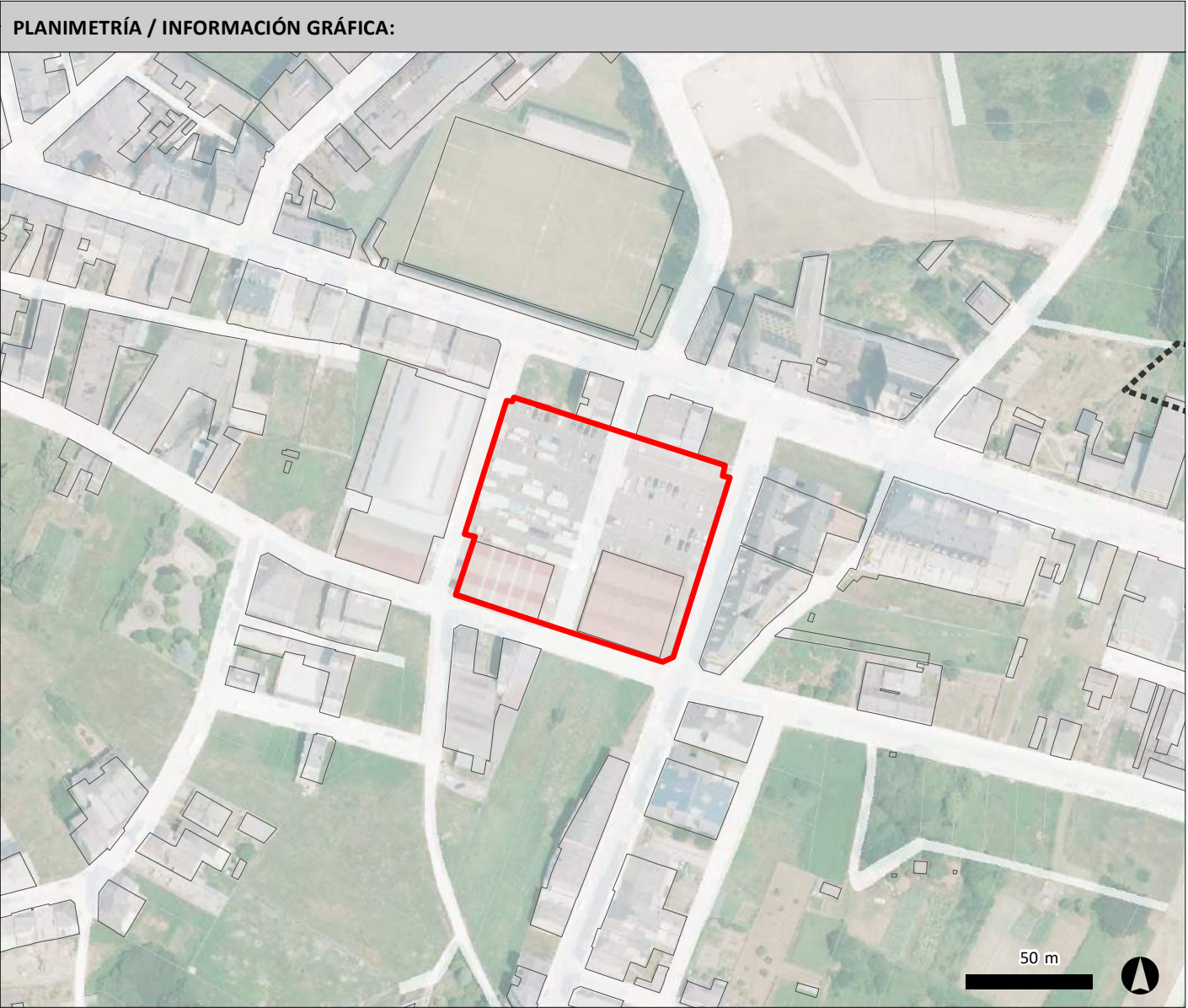


Ámbito da acción:



LeD-03	Incorporación de vexetación no Campo da Feira	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeD	Mellora da Calidade Ambiental e Patrimonial
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	5.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX01+OX07	

Xustificación e descrición:
O campo da feira é vez dun espazo de mercado o gran aparcadoiros de proximidade da vila. Alén disto, atópase enlazado aos principais fluxos peonís da vila, polo que deberá responder aos estándares de calidade que se esperan para o conxunto do casco. A tal fin deberá incorporar arborado cando menos na súas marxes, así como toda a superficie permeable que sexa posible, mantendo en todo caso a súa flexibilidade de uso e capacidade de acollida.

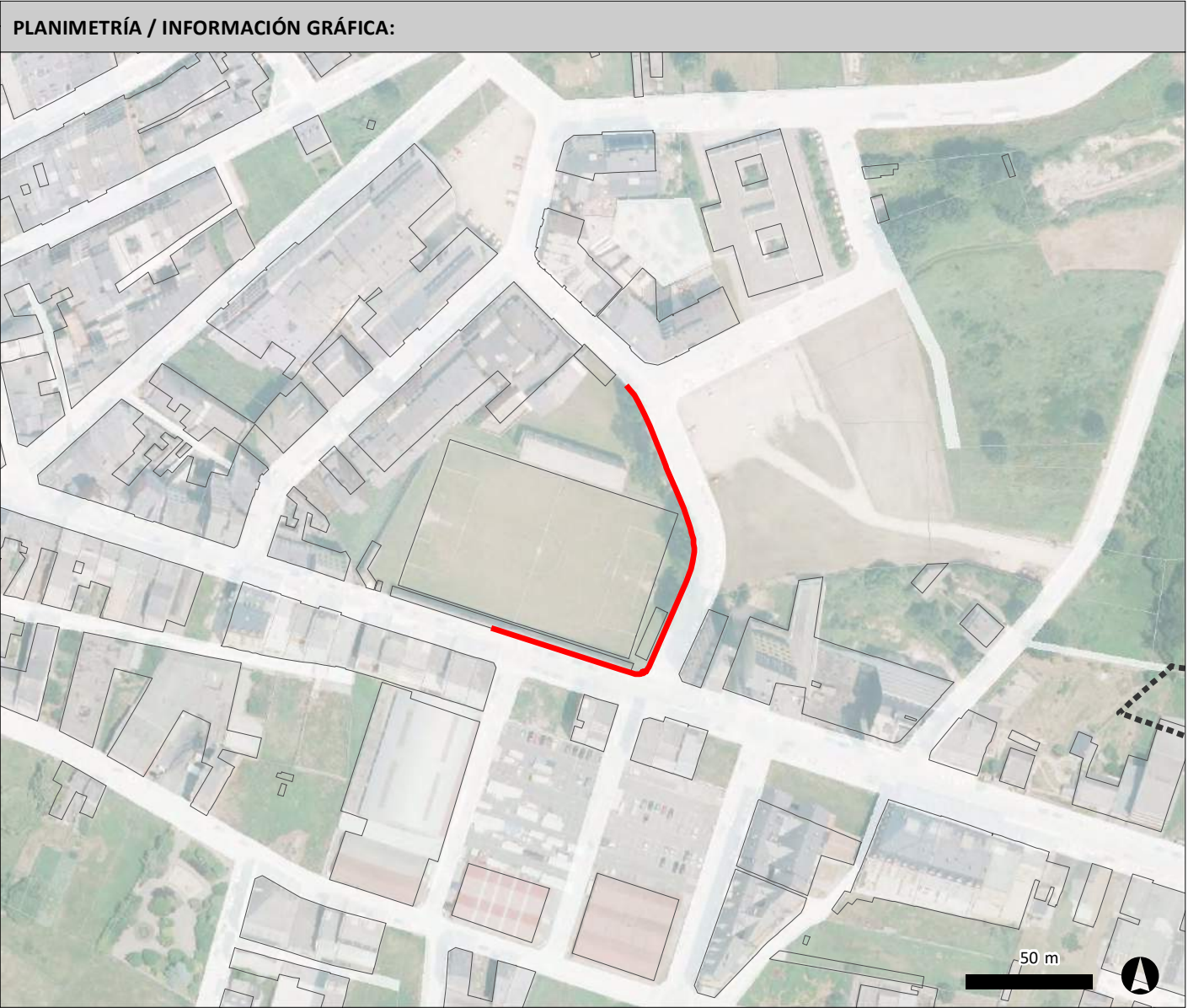


Ámbito da acción:

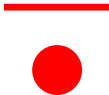
LeD-04	Redefinición dos bordes do Estadio da Rocha	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeD	Mellora da Calidade Ambiental e Patrimonial
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	50.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX01+OX06+OX07+OX08	

Xustificación e descrición:

O Campo da Rocha atópase no centro de moitos dos percorridos peonís habituais e conta cun amplo espazo verde no seu interior. A isto súmase que a beirarrúa que o bordea conta con anchos de paso próximas ao medio metro, fancéndoas inaccesibles. Por este motivo propónse o retranque da actual tapia, aproveitando para incorporar espazos libre á rede viaria ou mesmo para plantexar un espazo aberto (agás no graderío), que faga partícipe destre gran baleiro verde ao conxunto da vila. A existencia do novo campo na Madalena posibilita a redución das medidas de control de visuais nesta instalación, mellorando así calidade urbana e accesibilidade de todo o espazo circundante.



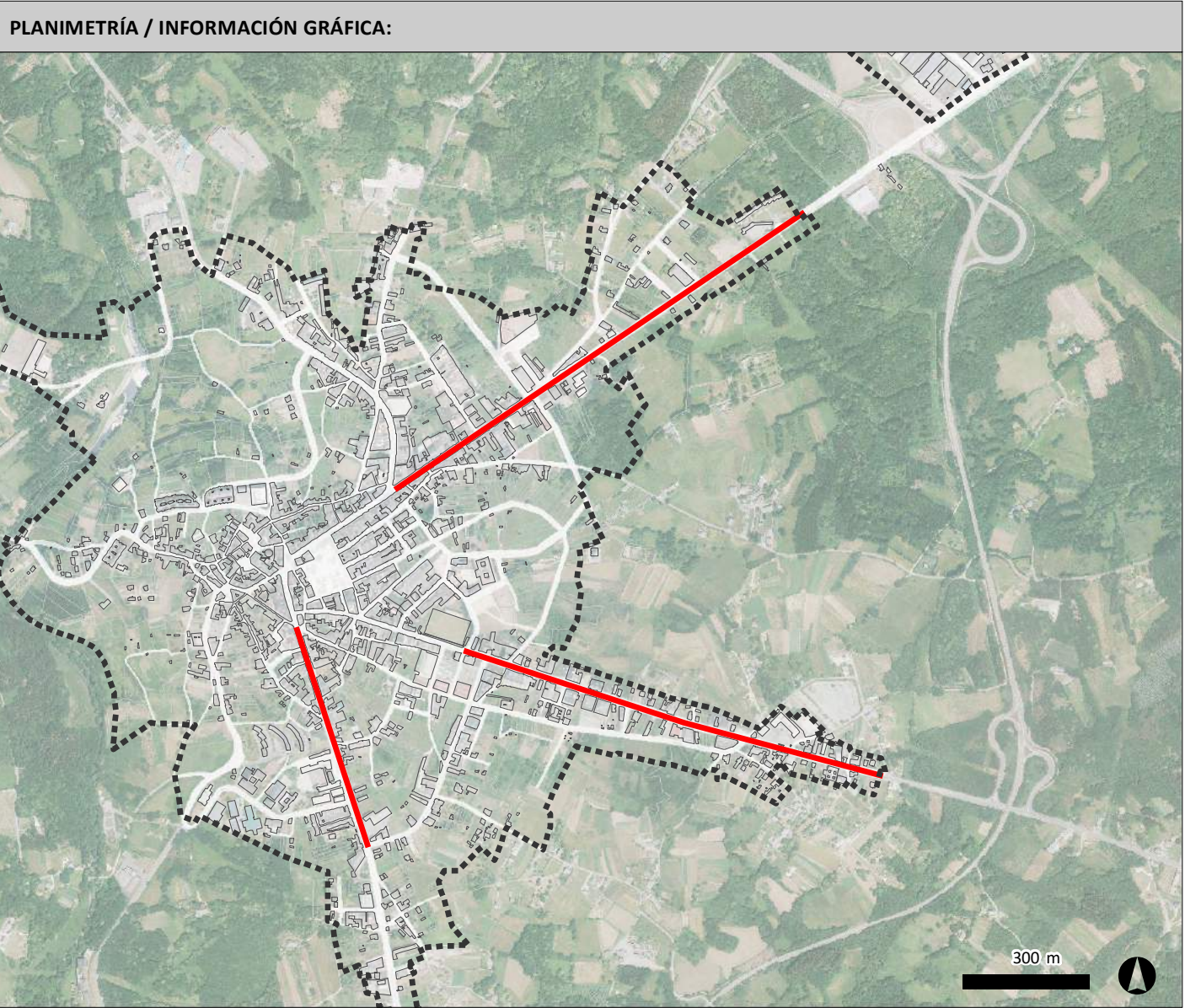
Ámbito da acción:



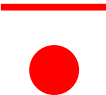
LeD-05	Arborado urbano en rúa Galicia, Terra Chá e Campo da Ponte (200 uds)	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeD	Mellora da Calidade Ambiental e Patrimonial
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	100.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX01+OX07	

Xustificación e descrición:

Este grandes lineais, alén de incorporar bancos ou outras pezas de equipamento, deberán incorporar arborado urbano de xeito sistemático, a fin de mellorar a súa camiñabilidade ao tempo que dota de calidade espacial a ámbito con baixa cohesión formal e tipolóxica. Disporanse preferiblemente nos actuais espazos de estacionamento, interrompindo puntualmente a largas bandas existente, e procurando separacións non superiores ao 25m, aparecendo na marxe máis soleada. Preferiblemente disporanse en terra e non macetero, optando por esta vía cando as instalacións urbanas o impidan. Elexiranse especies autóctonas caducas, intercalando especies para alongar o período de floración

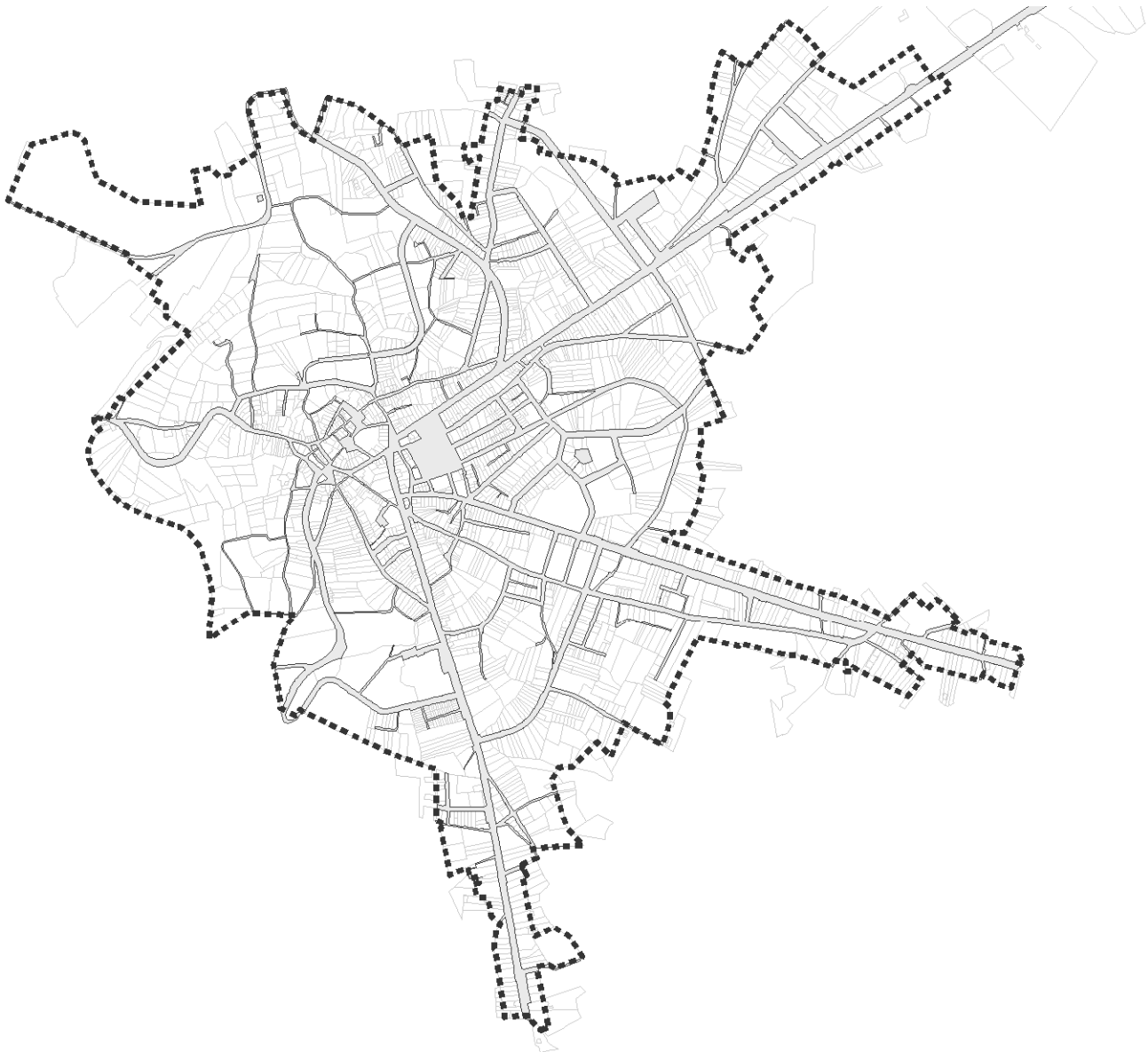


Ámbito da acción:



LeD-06	Programa de intervención en medianeiras (20 uds)	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeD	Mellora da Calidade Ambiental e Patrimonial
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	100.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX07	

Xustificación e descrición:
Afondarase na tarefa iniciada de mellora de medianeiras vistas, alternando os actuais modelos de arte urbana con trampantoxos que empreguen os puntos de fuga para completar de xeito artificial as panorámicas sin acaparar o total protagonismo do ámbito. Esta opción será a preferente nos espazos de maior valor patrimonial (ou nas inmediacións de edificios protexidos).

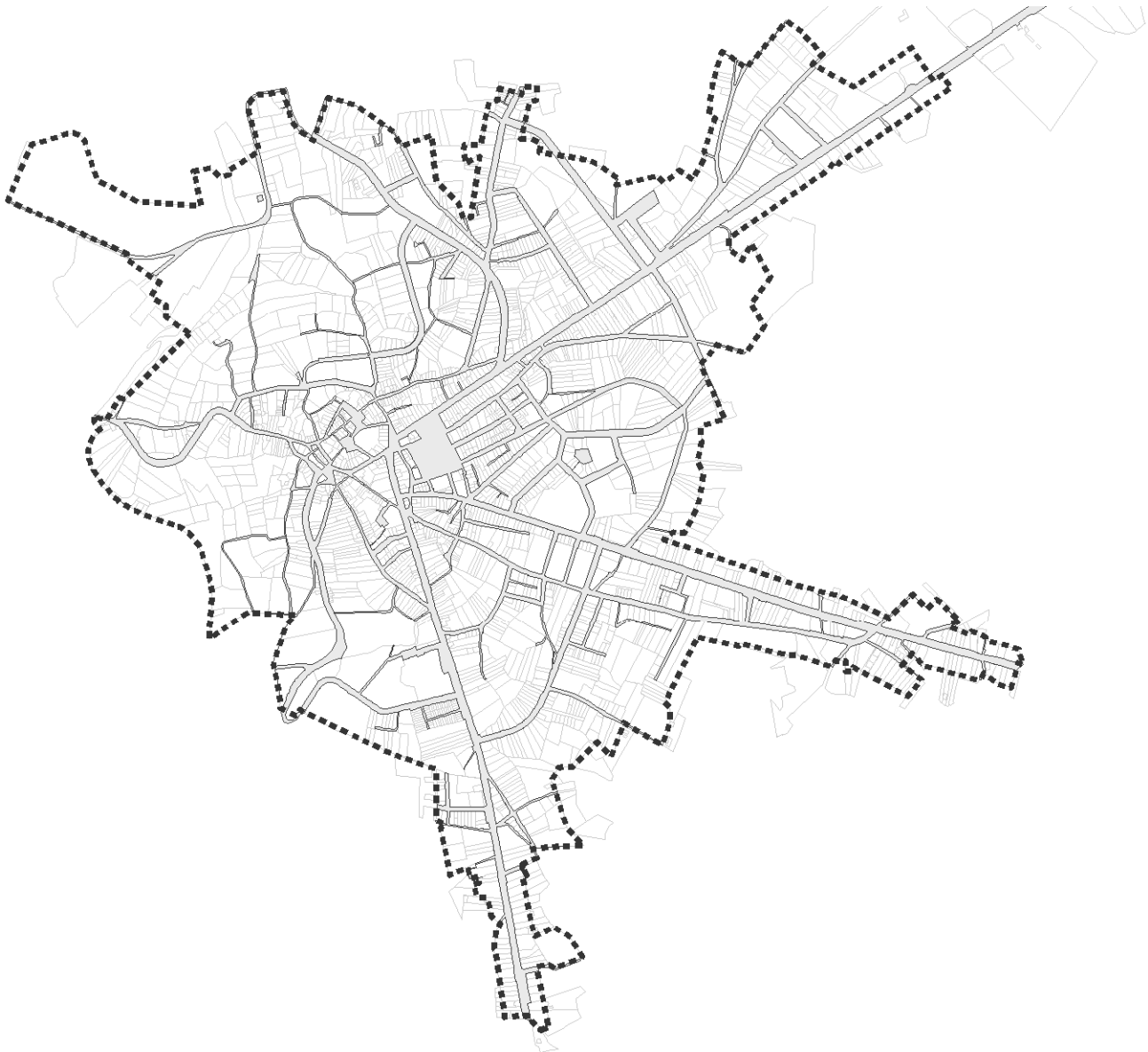


LeD-07	Extinción de licenzas caducadas e orde de execución sobre estruturas inacabadas *10	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeD	Mellora da Calidade Ambiental e Patrimonial
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	0 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX07	

Xustificación e descrición:

En aplicación da Lei do Solo e o seu regulamento, solicitarase a terminación daqueles edificios inacabados, obrigando en caso contrario á restitución da legalidade nos termos que a lei esixa, suprimindo así un importante número de impactos sobre o conxunto da paisaxe urbana da vila.

*10 Xestión municipal sen custo engadido



LeD-08	Inclusión no catálogo do PXOM da edificacións dos períodos Racionalista e Autárquico *3	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeD	Mellora da Calidade Ambiental e Patrimonial
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	0 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX07	

Xustificación e descrición:

Os períodos Racionalista e Autárquico, propios da primeira metade do Século XX, son claves para formación da estrutura e a realidade urbana da vila de Vilalba, polo que inmobles daquela época que contén con unha impronta destacable na malla urbana deberán ser incorporadas ao catálogo do PXOM en redacción, a pesares de contar con antigüidades inferiores ao século de vida. Deste modo poderá frenarse a substitución destes inmobles e o empeoramento progresivo das condicións de iluminación e soleamento dunha malla viaria xa moi castigada en diferentes ámbitos.

*3 Modificación do PXOM xa en curso polo que non ten sobrecusto



PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:

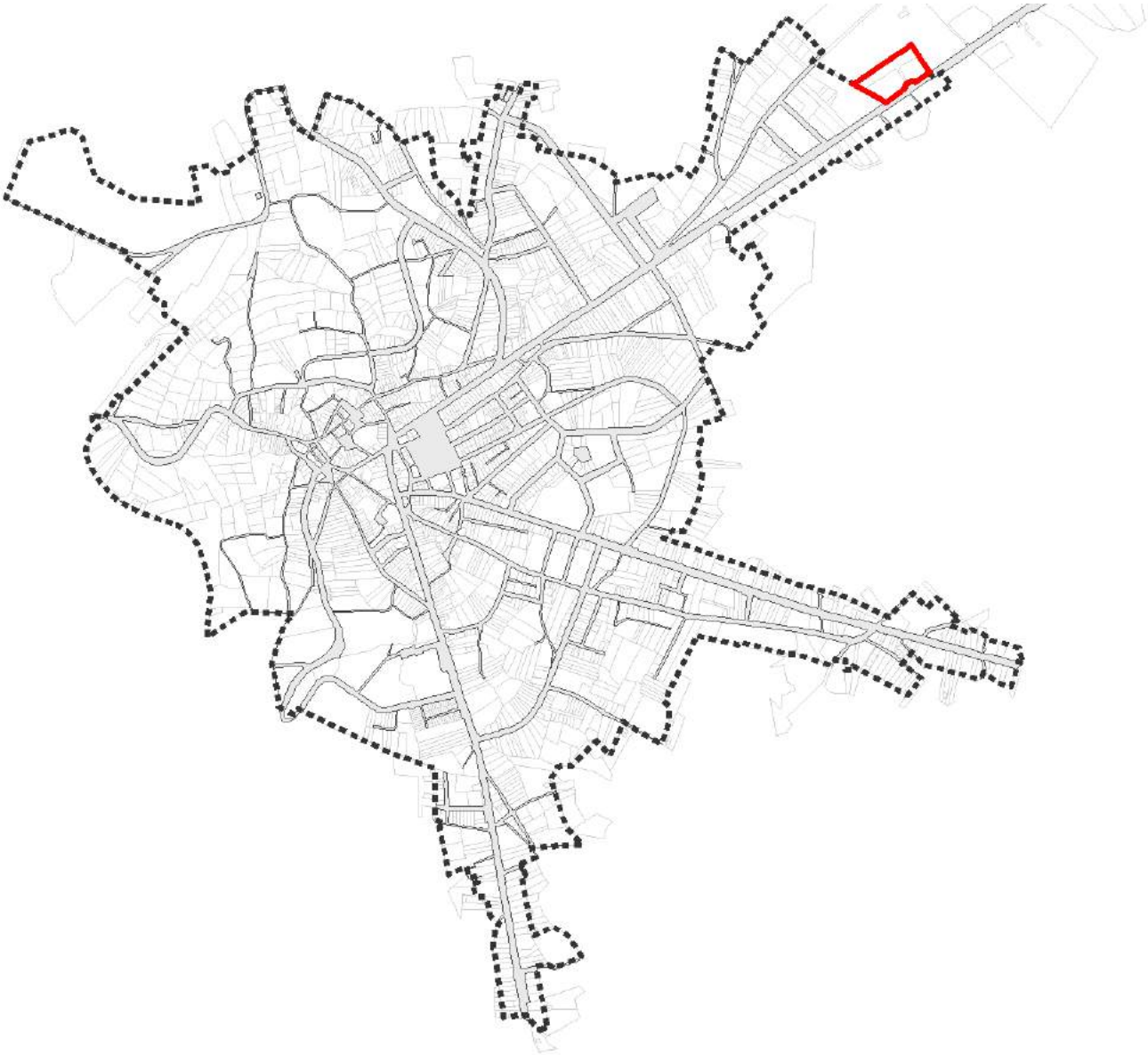


LeD-09	Creación dunha colonia residencial experimental nas vivendas de Peóns Camineros *9	
LIÑA ESTRATÉXICA	LeD	Mellora da Calidade Ambiental e Patrimonial
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	0 €	
ADMON. IMPLICADAS:	MITMA - Xunta de Galicia	
OBXECTIVOS:	OX07+OX08	

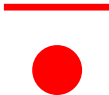
Xustificación e descrición:

A posta en carga deste conxunto, en base principalmente a usos residenciais, inda que con valores específicos que o diferencien do resto da oferta da vila, permitirá dunha parte a ampliación da diversidade social do conxunto mentres que xera un novo punto de centralidade no tramo No-Le de Campo da Ponte, unha vía capaz de soporta unha maior carga e densidade e que, en especial coa aparición da circunvalación da estrada estatal, veu perdendo un rol dominante no conxunto da vila.

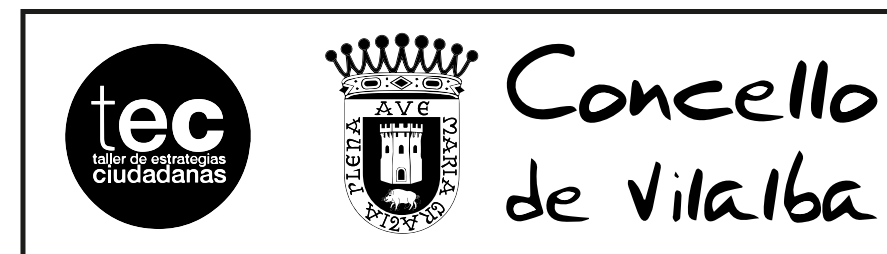
*9 Dependente de financiamento privado



Ámbito da acción:

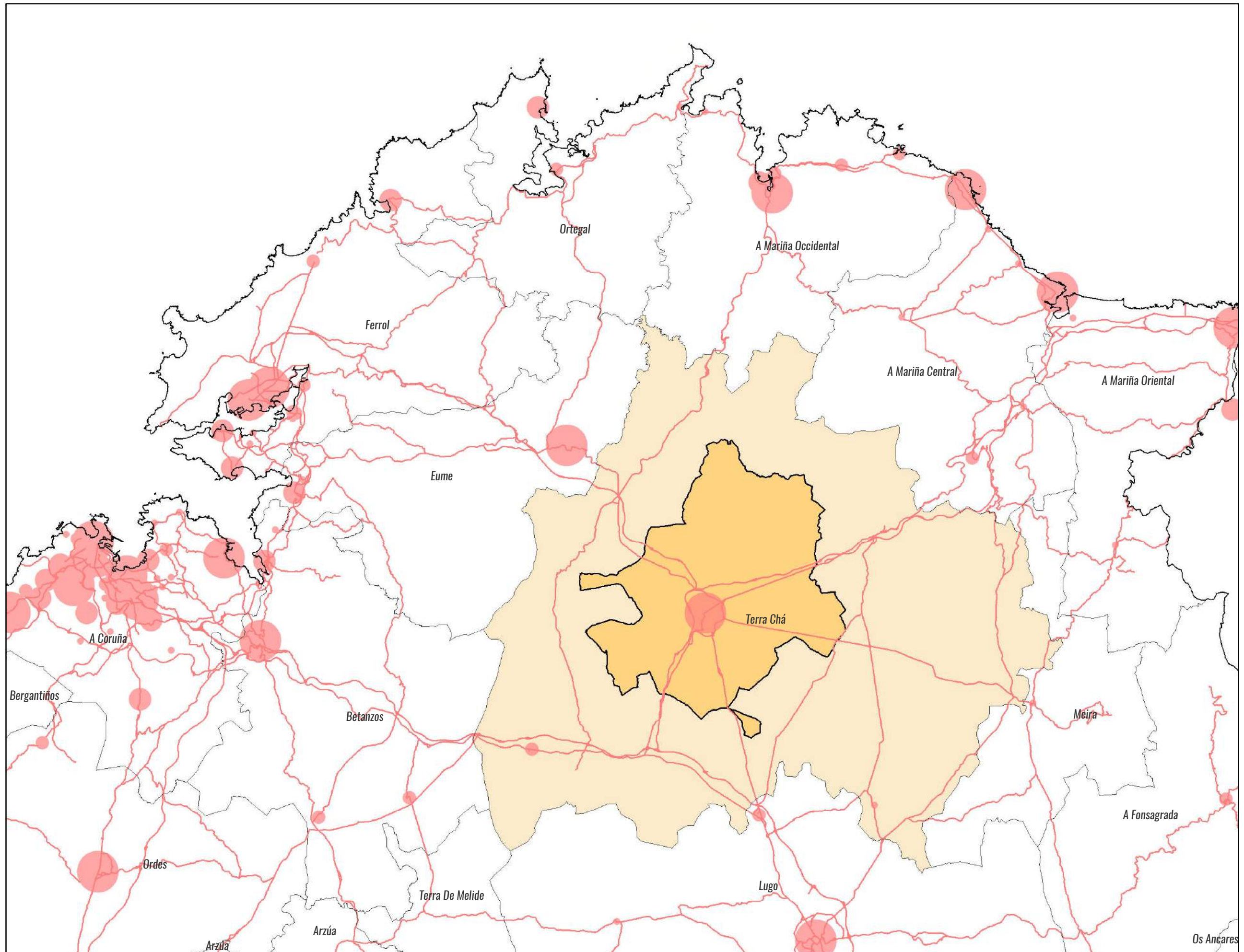


PLANOS DE DIAGNOSE E ESTRATEXIA



ESTUDO DE **MOBILIDADE** E **ESPAZO PÚBLICO** DE **VILALBA**

EME PLANOS DE DIAGNOSE



LEND

CONTORNO AUTÓNOMICO

Comarcas

ESTRADAS PRINCIPAIS

POBOACIÓNS

habitantes

501 - 1000

1001 - 2000

2001 - 5000

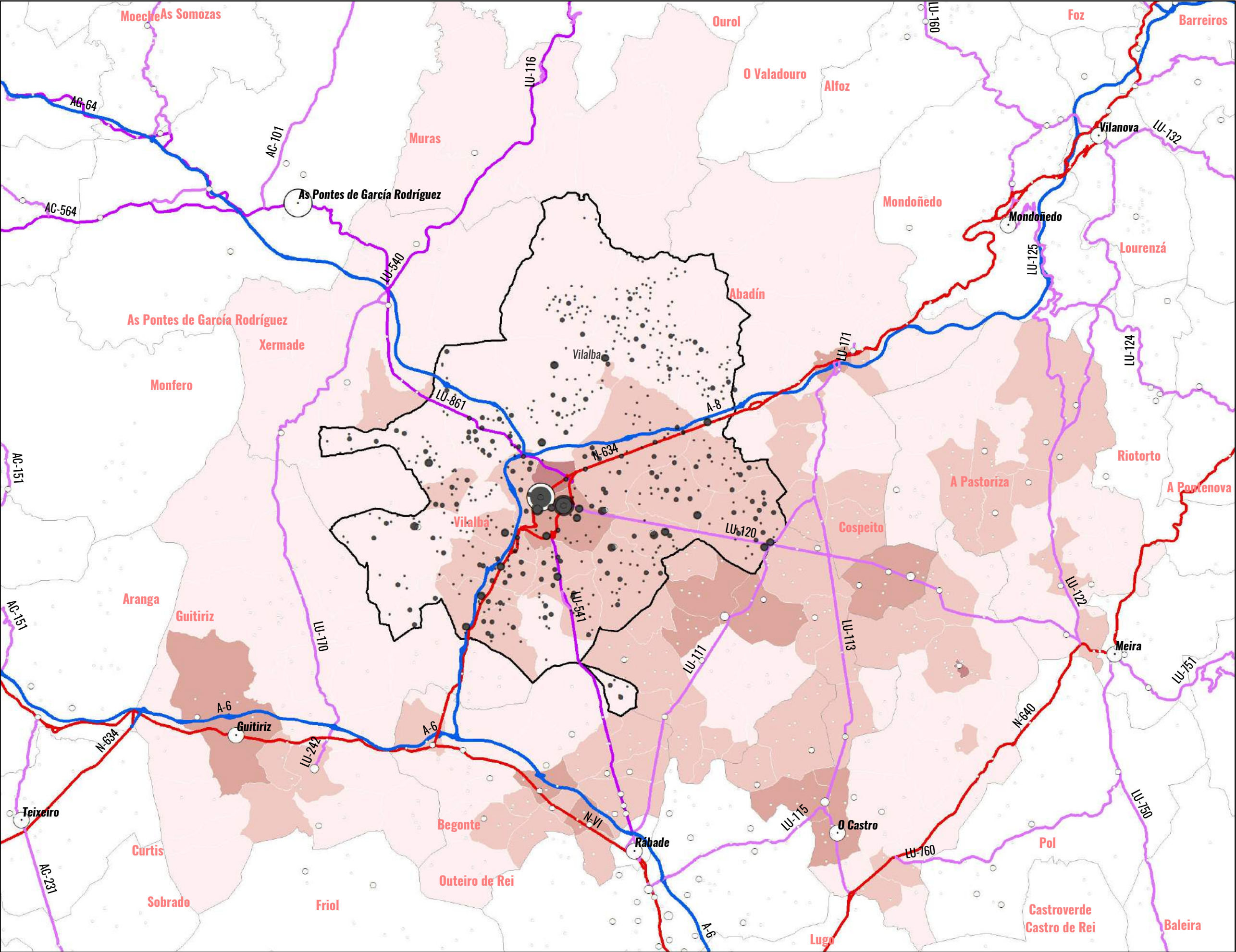
> 5000

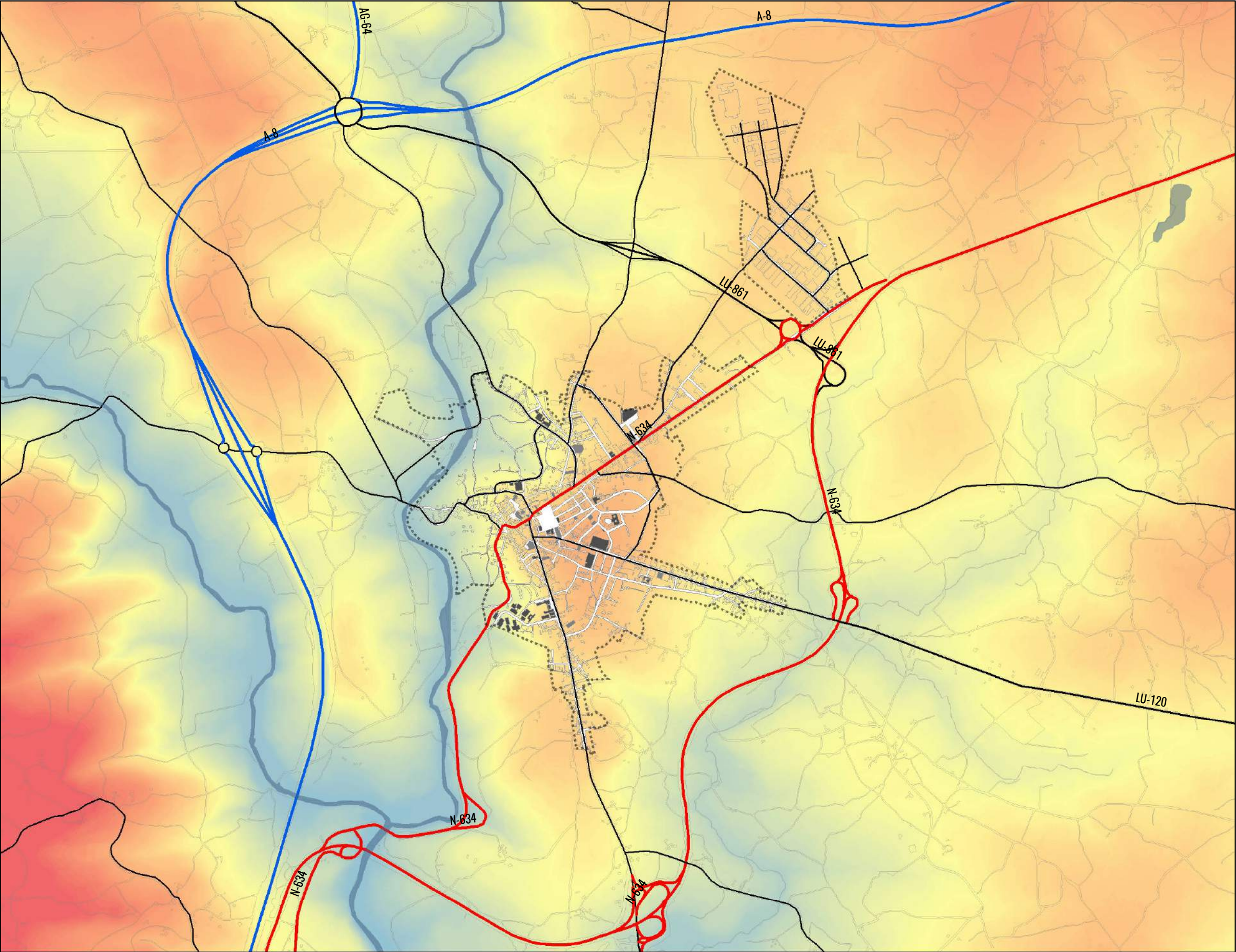
Concello de Vilalba

Comarca da Terra Chá

PLANO A2-A

XEOGRAFÍA
ASENTAMENTO-COMUNICACIÓNS





LENDA

ESTRADAS PRINCIPAIS

CATEGORIA

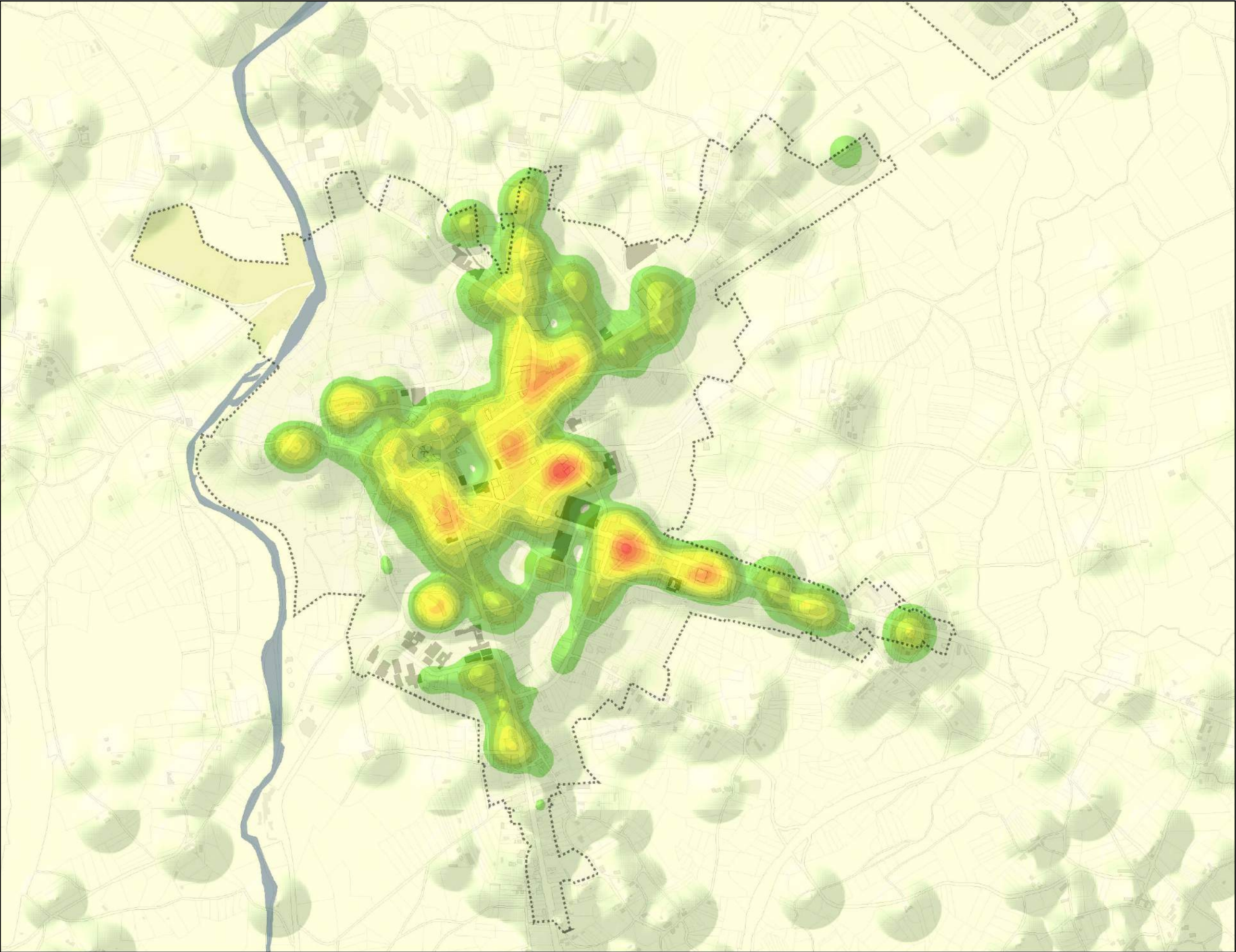
- AUTOESTRADA_AUTOVIA
- REDE_ESTATAL
- ESTRADAS PRINCIPAIS
- OUTRAS ESTRADAS

MDT

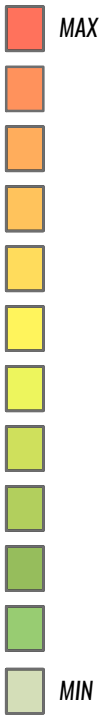
ELEVACIÓN

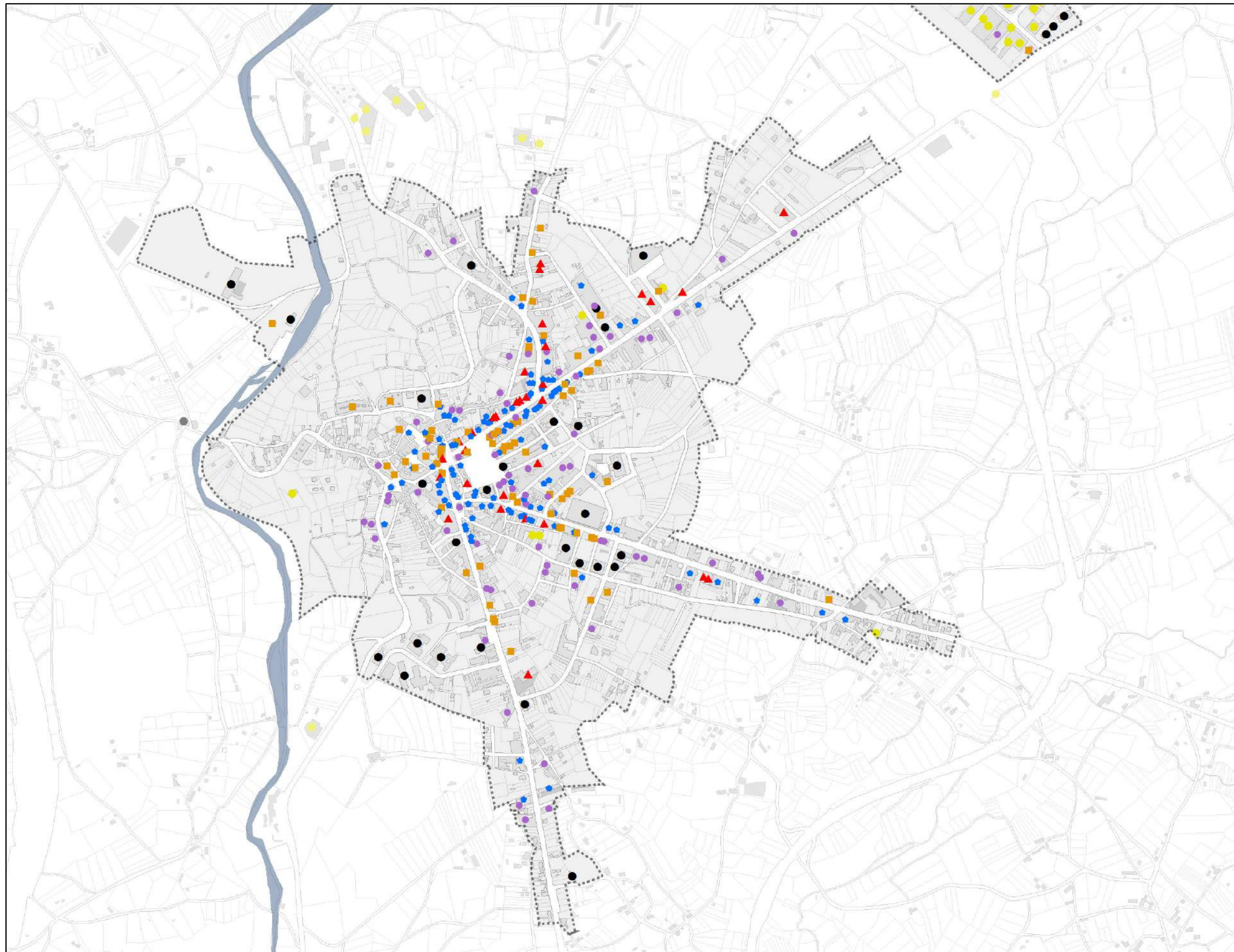
600m

400m



LEND



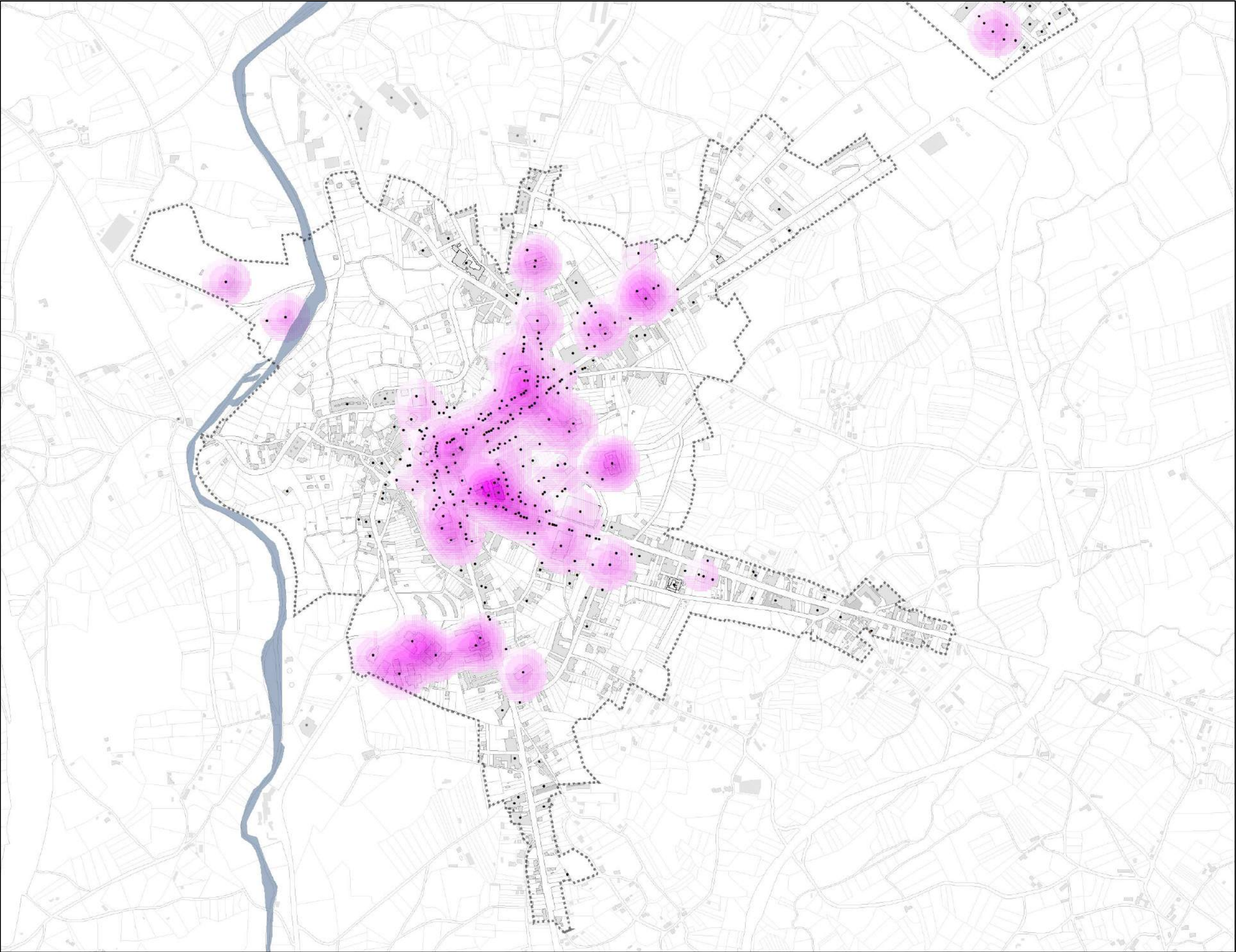


LEENDA

- EQUIPAMENTOS
- ▲ ALIMENTACIÓN; BANCO; FARMACIA
- ALOXAMENTO OU HOSTALARIA
- ◆ COMERCIO
- SERVIZOS, CULTURAL OU RELIXIOSO
- INDUSTRIA/MAIORISTA

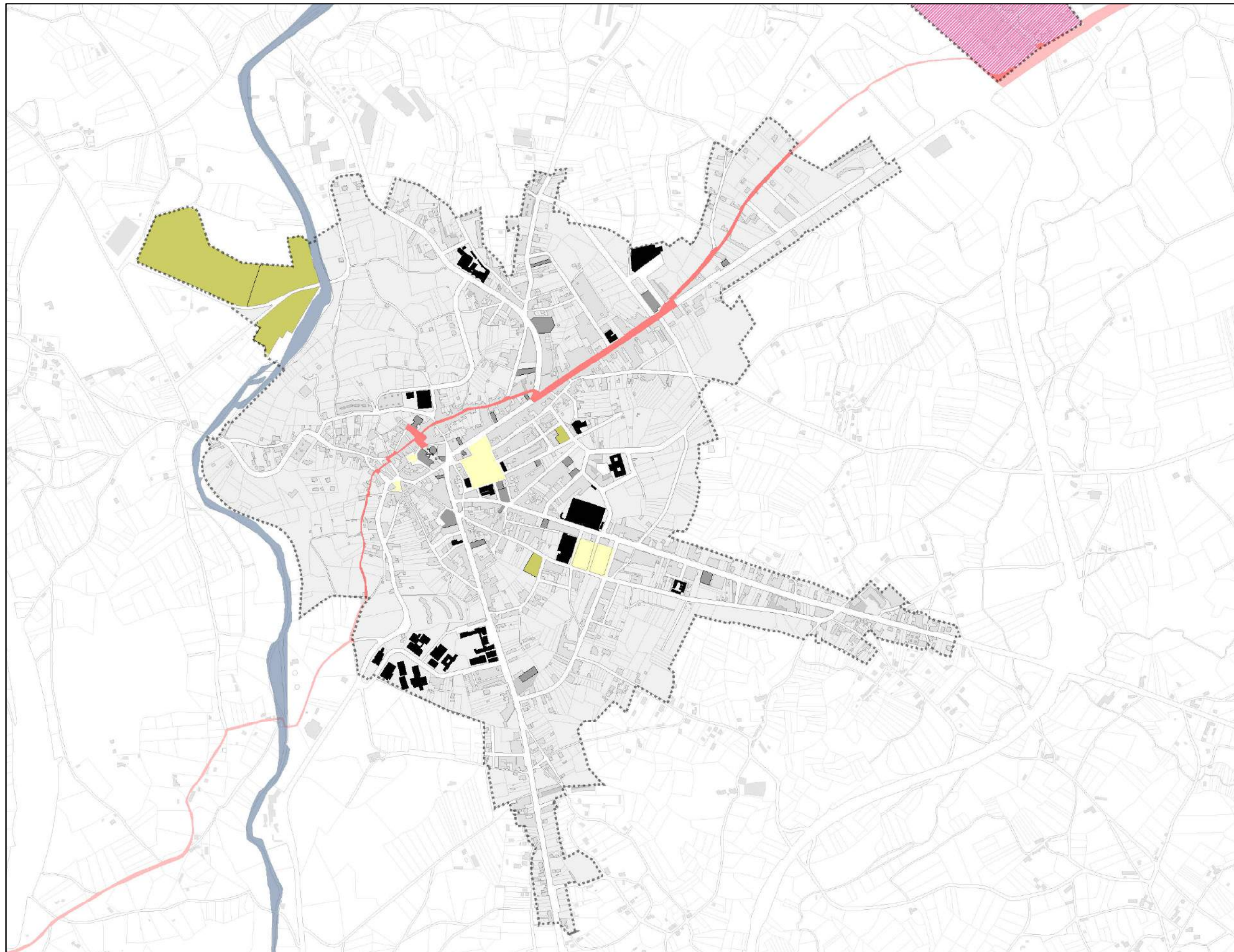
PLANO A3-B

SOCIO-DEMOGRAFÍA
ACTIVIDADE A PÉ DE RÚA



LEENDA

- ACTIVIDADES A PÉ DE RÚA
- INTENSIDADE DE ACTIVIDADE**
- MAX
-
-
-
-
-
-
- MIN



LEND

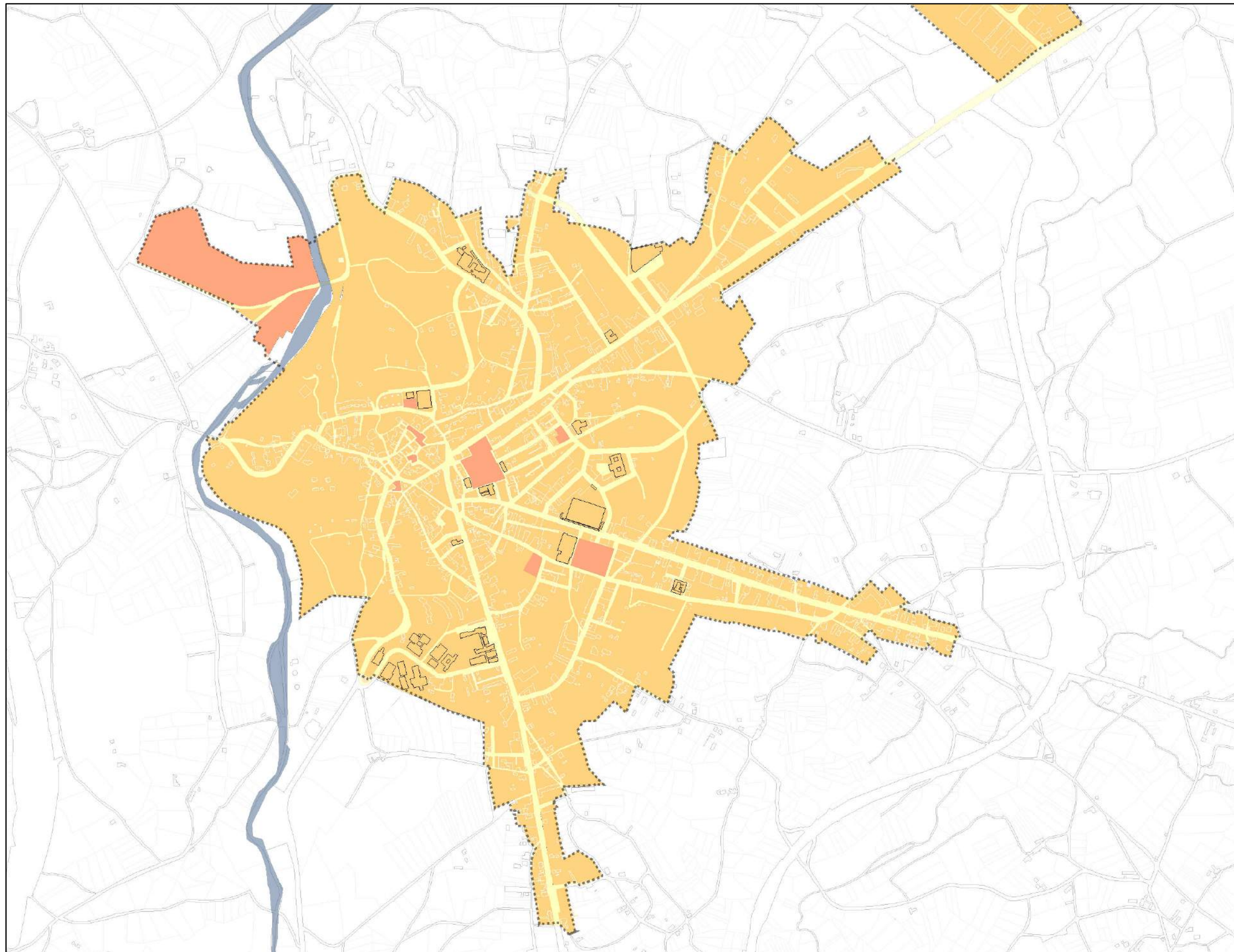
NODOS DE ACTIVIDADE

NODOS PRINCIPAIS

-  POLÍGONO
-  EQUIPAMENTO PÚBLICO
-  ÁREA RECREATIVA
-  OUTROS NODOS
-  ÁREA FEIRA
-  Camiño de Santiago

PLANO A3-D

SOCIO-DEMOGRAFÍA
NODOS DE ACTIVIDADE



LEND

EQUIPAMENTOS

 EQUIPAMENTO PÚBLICO

PÚBLICO

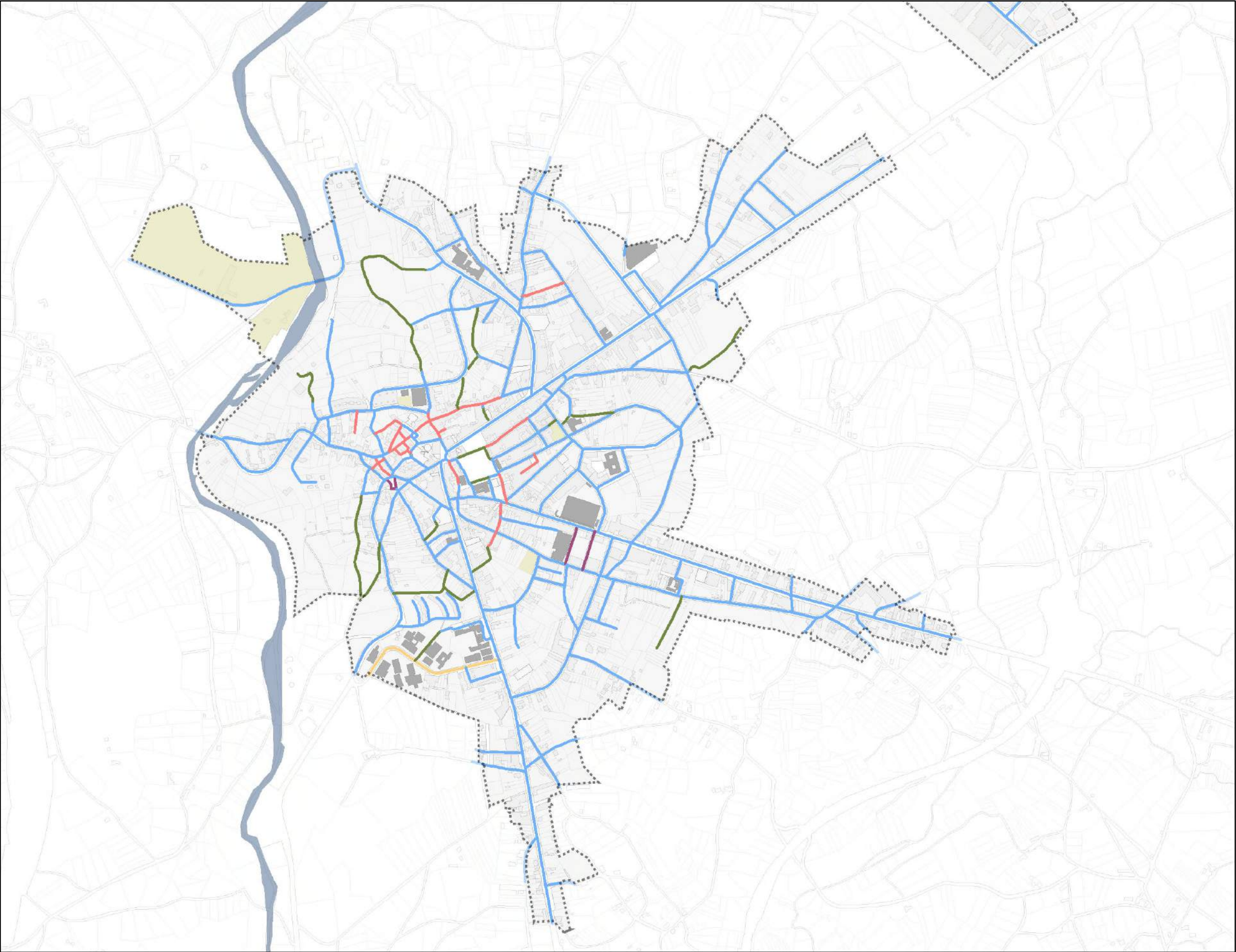
 PÚBLICO ESTANCIA

 PÚBLICO CIRCULA

 PRIVADO

PLANO A4-A

ESPAZO PÚBLICO
REPARTO DE ESPAZOS

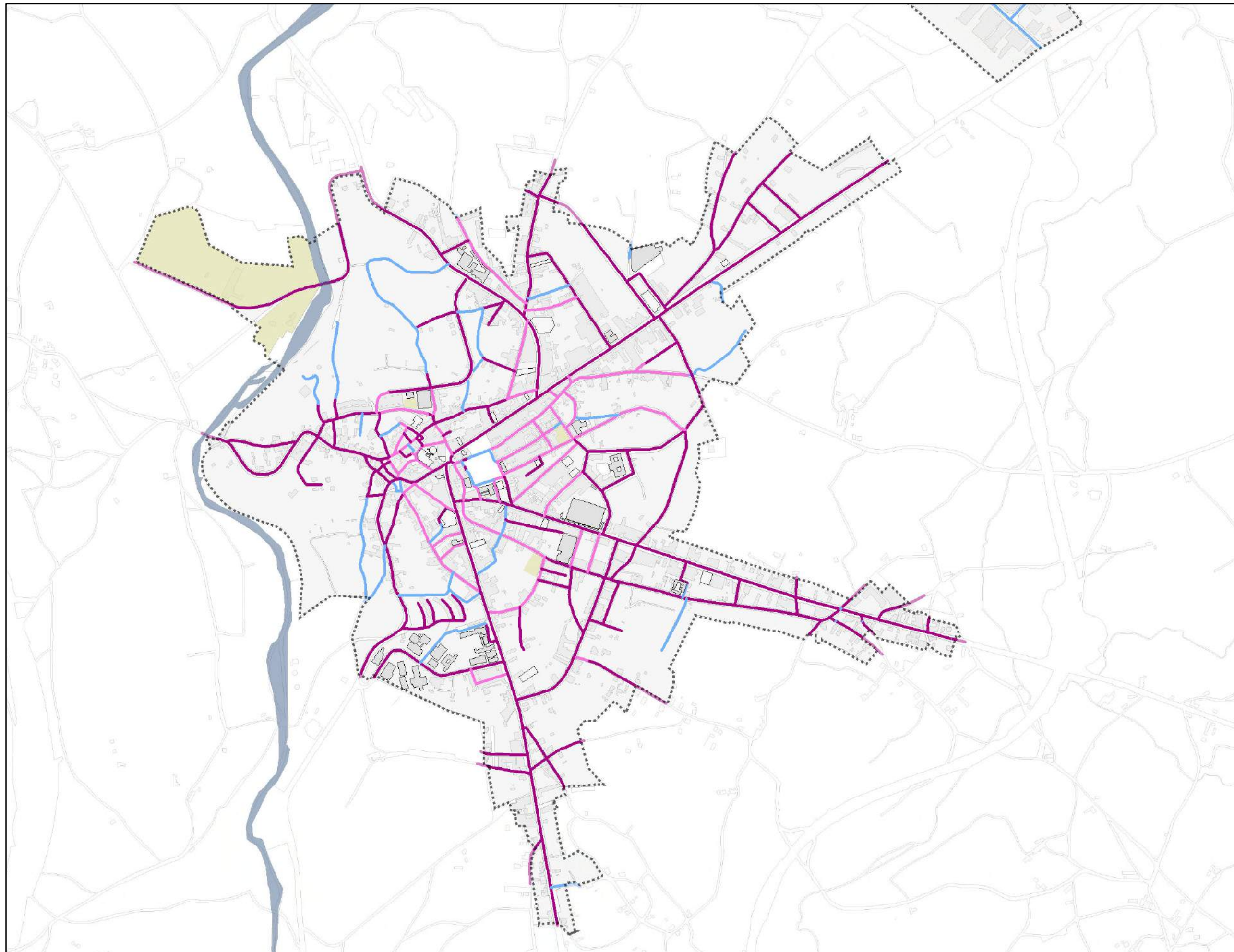


LEND

LIMITACIÓNS DE CIRCULACIÓ

CIRCULACIÓ

- NON LIMITADO
- SO PEONIL
- RESIDENTES
- FEIRA
- OUTROS



LEND

SENTIDOS DE CIRCULACIÓN

Nº SENTIDOS

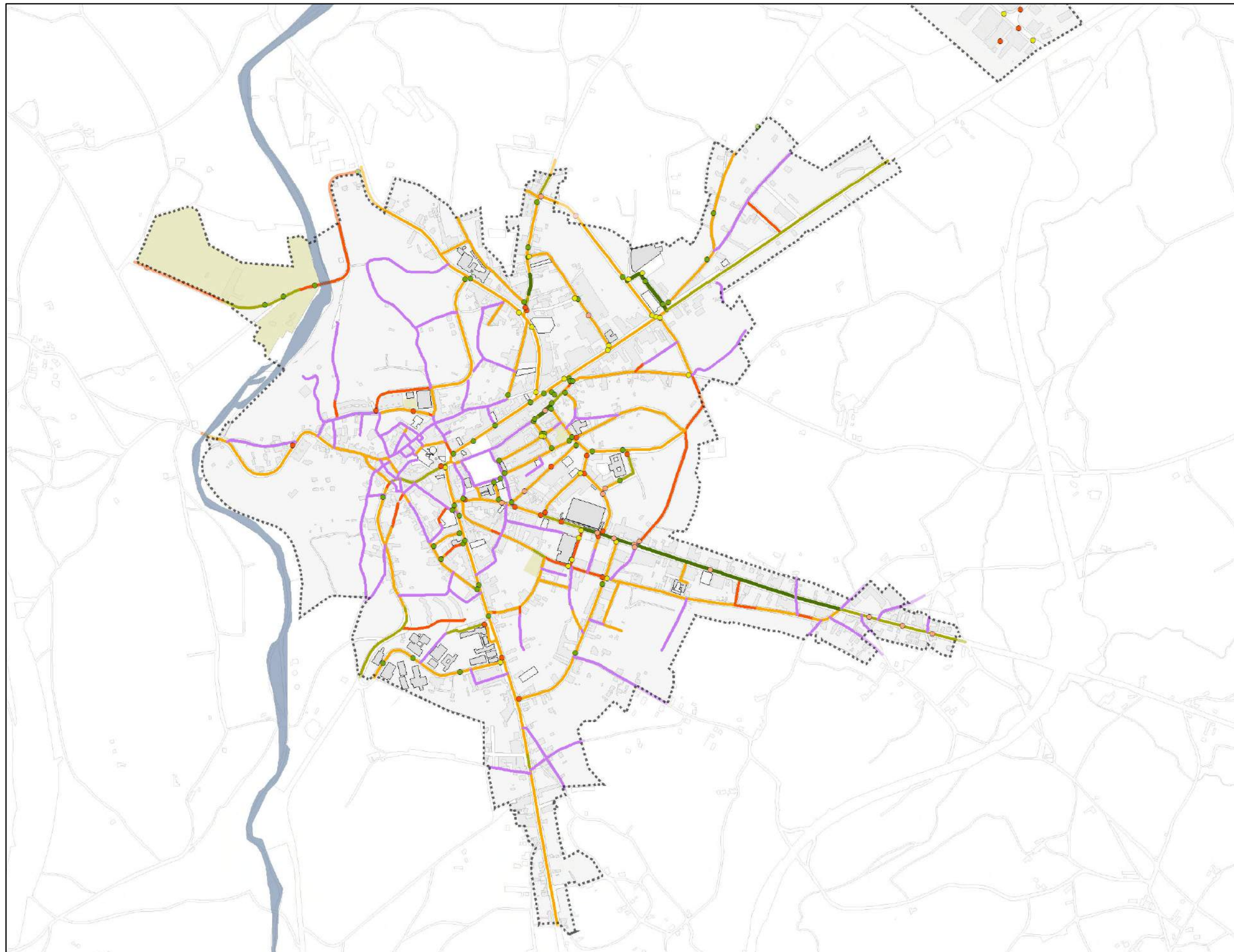
— 0

— 1

— 2 ou máis

PLANO A4-C

ESPACIO PÚBLICO
CARACTERIZACIÓN DO ESPAZO



LEND

PASO PEONIL

- ACCESIBLE
- SEMI-ACCESIBLE
- NON ACCESIBLE
- OUTROS

PLATAFORMA ÚNICA

- PLATAFORMA UNICA

BEIRARRÍAS AMPLIAS (>1,80m)

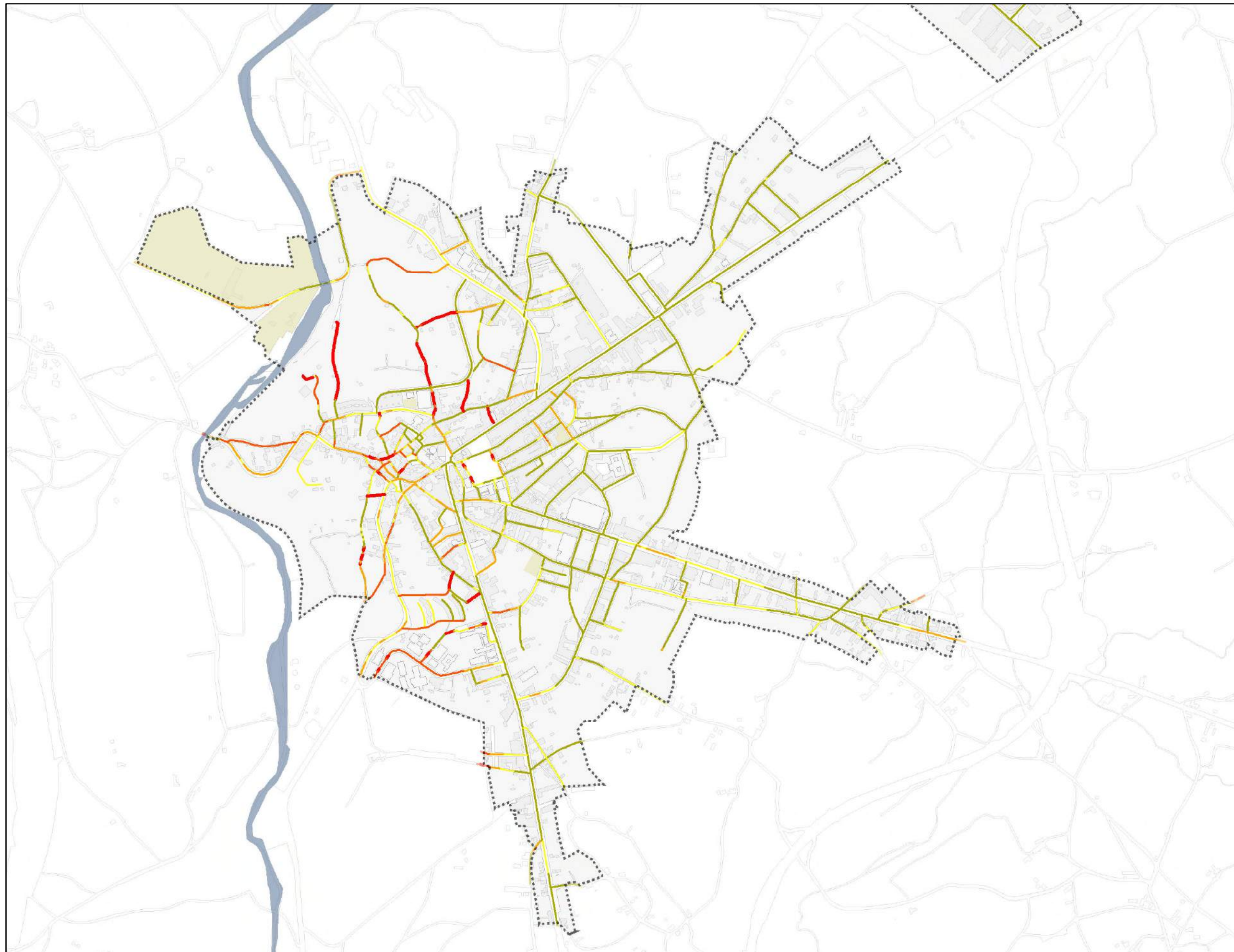
- AOS DOUS LADOS
- A UN LADO

PLATAFORMA SEGREGADA

- BEIRARRÚA ESTREITA AOS DOUS LADOS
- BEIRARRÚA ESTREITA A UN LADO

PLANO A5-A

ESPAZO PÚBLICO
PERCORRIDOS ACCESIBLES



LENDAS

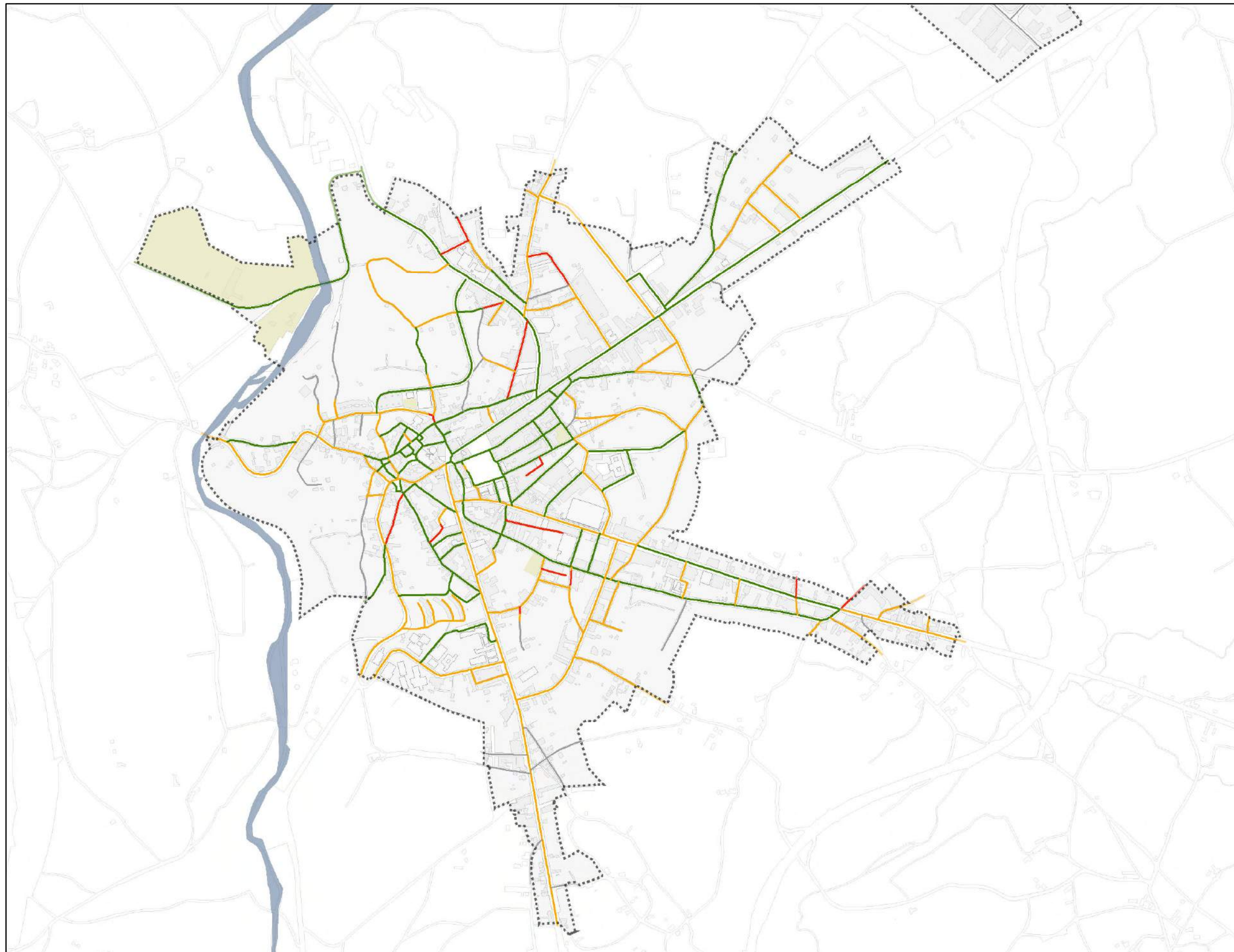
ACCESIBILIDADE

PENDIENTE

- 0% - 3%
- 3% - 6%
- 6% - 9%
- 9% - 12%
- maior ao 12%

PLANO A5-B

ESPAZO PÚBLICO
PERCORRIDOS ACCESIBLES



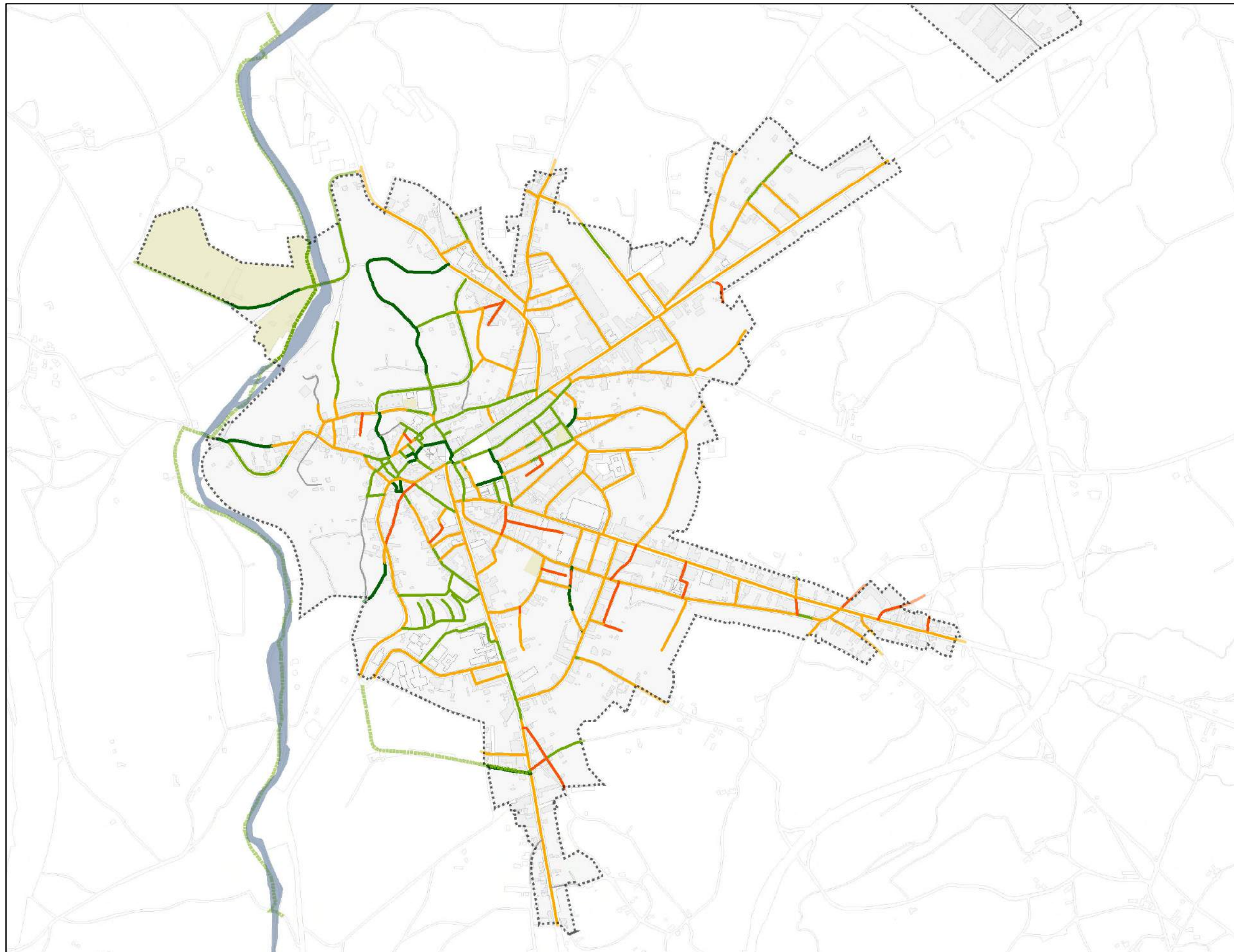
LEENDA

ESTADO PAVIMENTO

- BO
- MELLORABLE
- MALO
- OUTROS

PLANO A5-C

ESPAZO PÚBLICO
CALIDADE AMBIENTAL



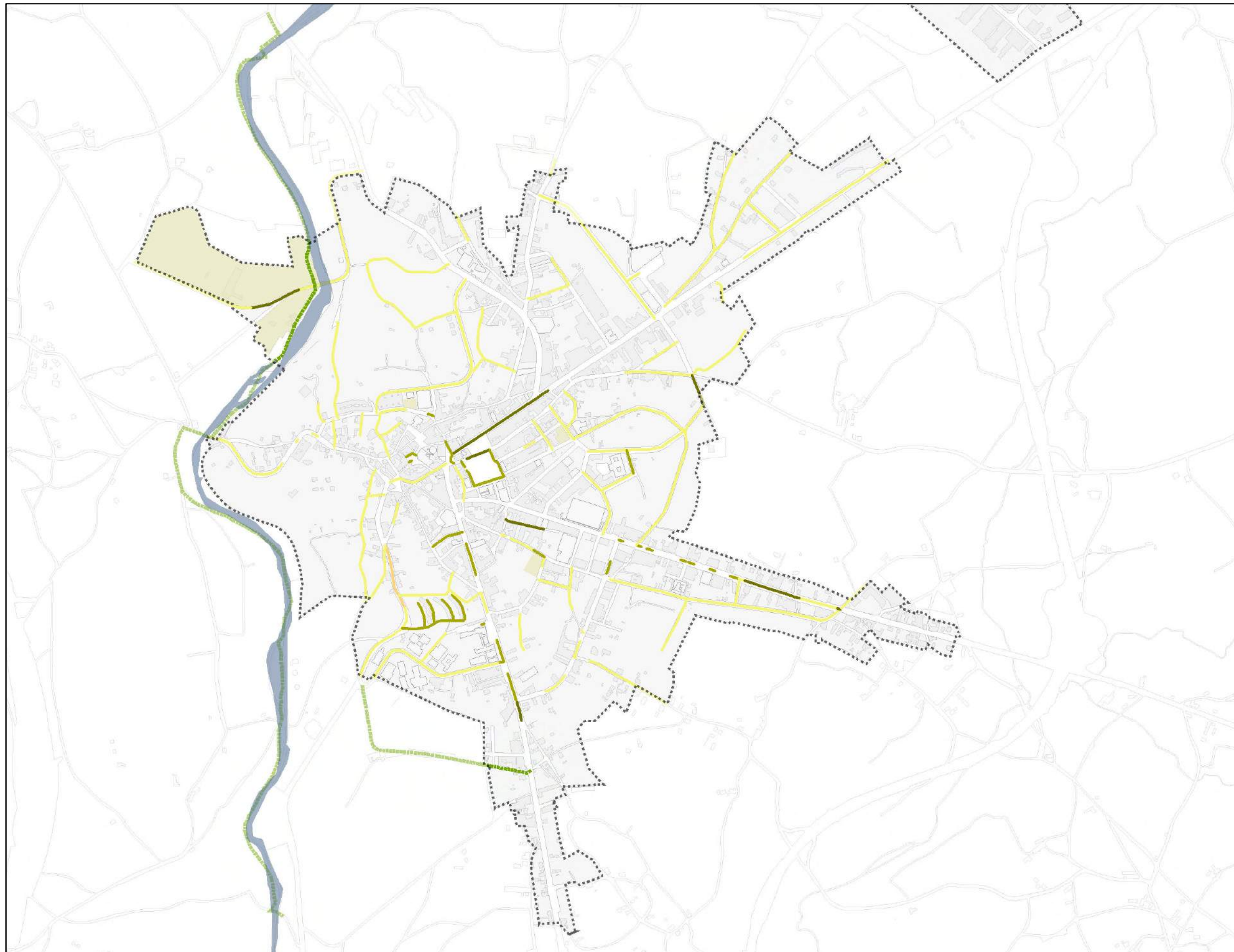
LEND

CALIDADE DO ENTORNO

- MOI BOA
- BOA
- MEDIA
- BAIXA
- OUTROS

PLANO A5-D

ESPAZO PÚBLICO
CALIDADE AMBIENTAL



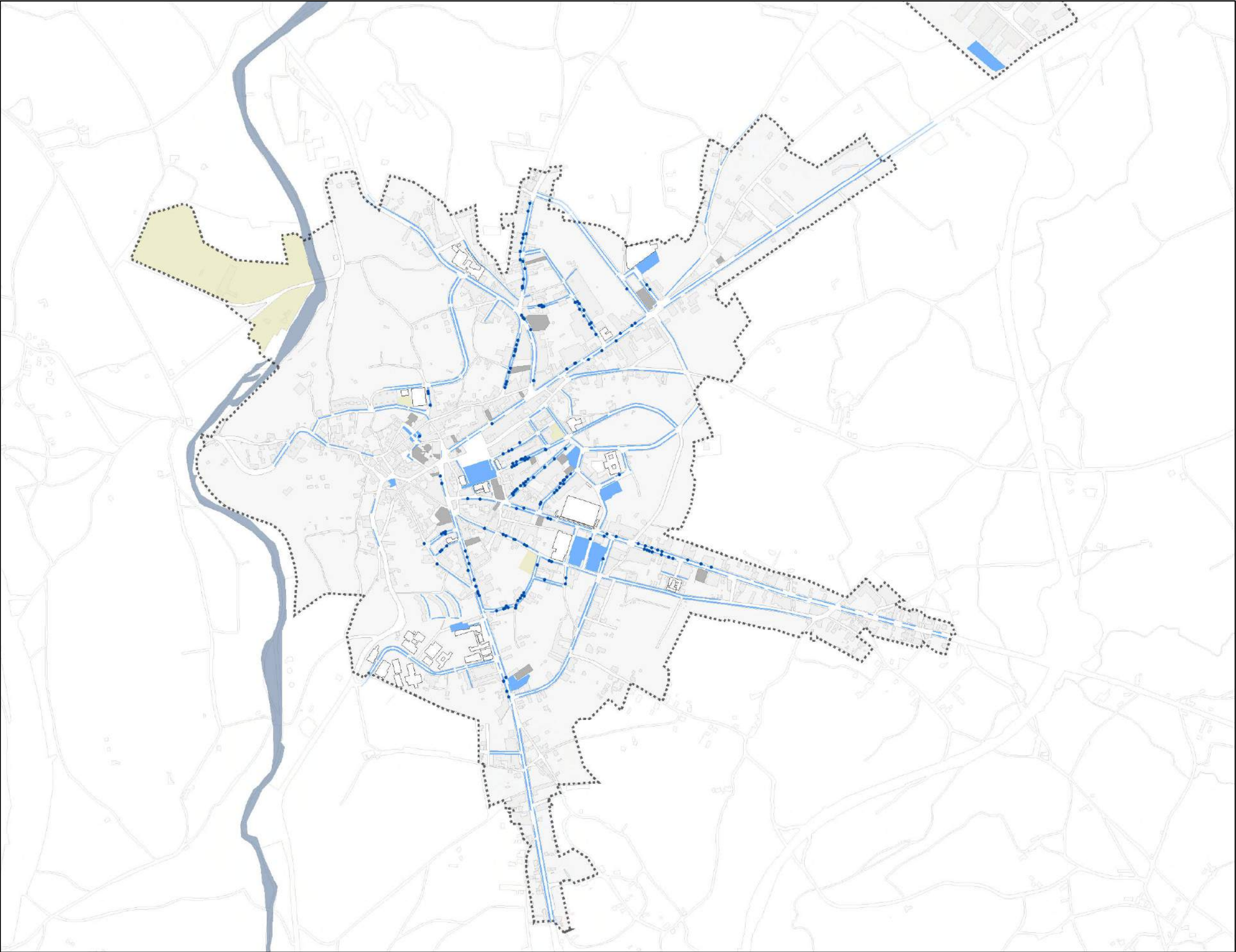
LEND

VEXETACIÓN URBANA

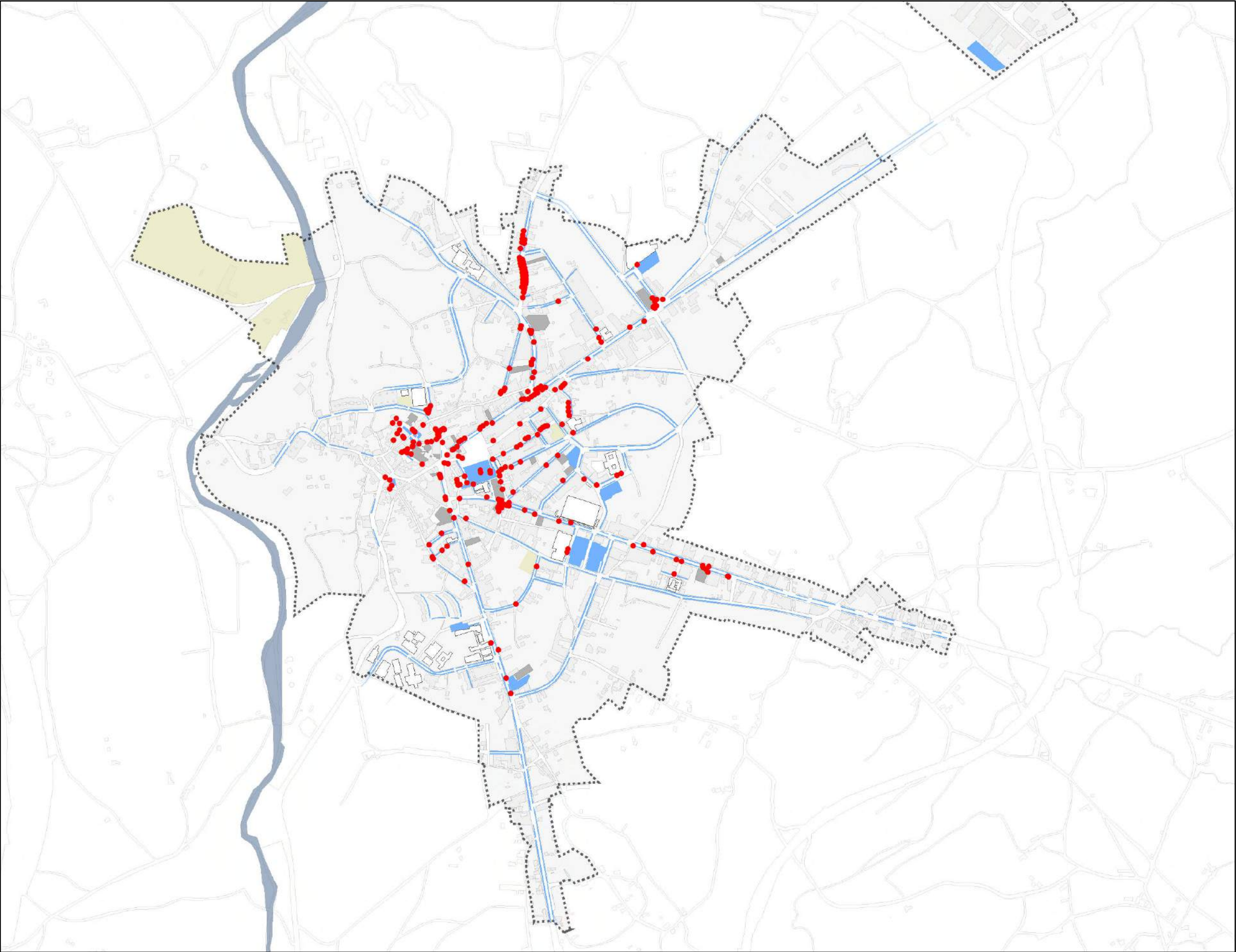
PRESENCIA DE VEXETACIÓN

- EN DÚAS BEIRAS
- NUNHA BEIRA
- VERDE PRIVADO
- OUTROS
- NON

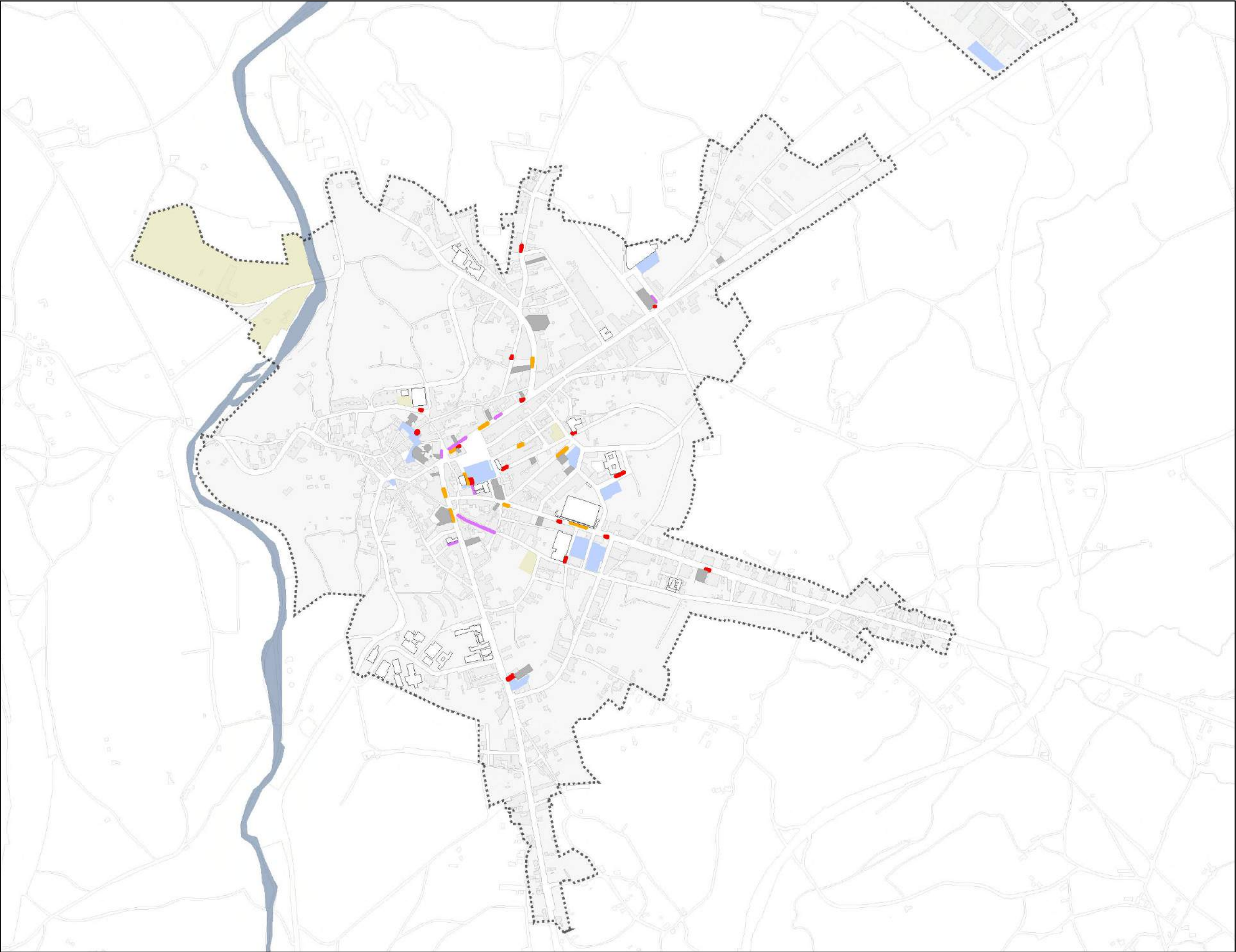
PLANO A5-E



- LEND**
- VAO GARAXE
 - ZONAS DE APARCAMENTO



- LEND**
- MALAS PRAXES
 - ZONAS DE APARCAMENTO

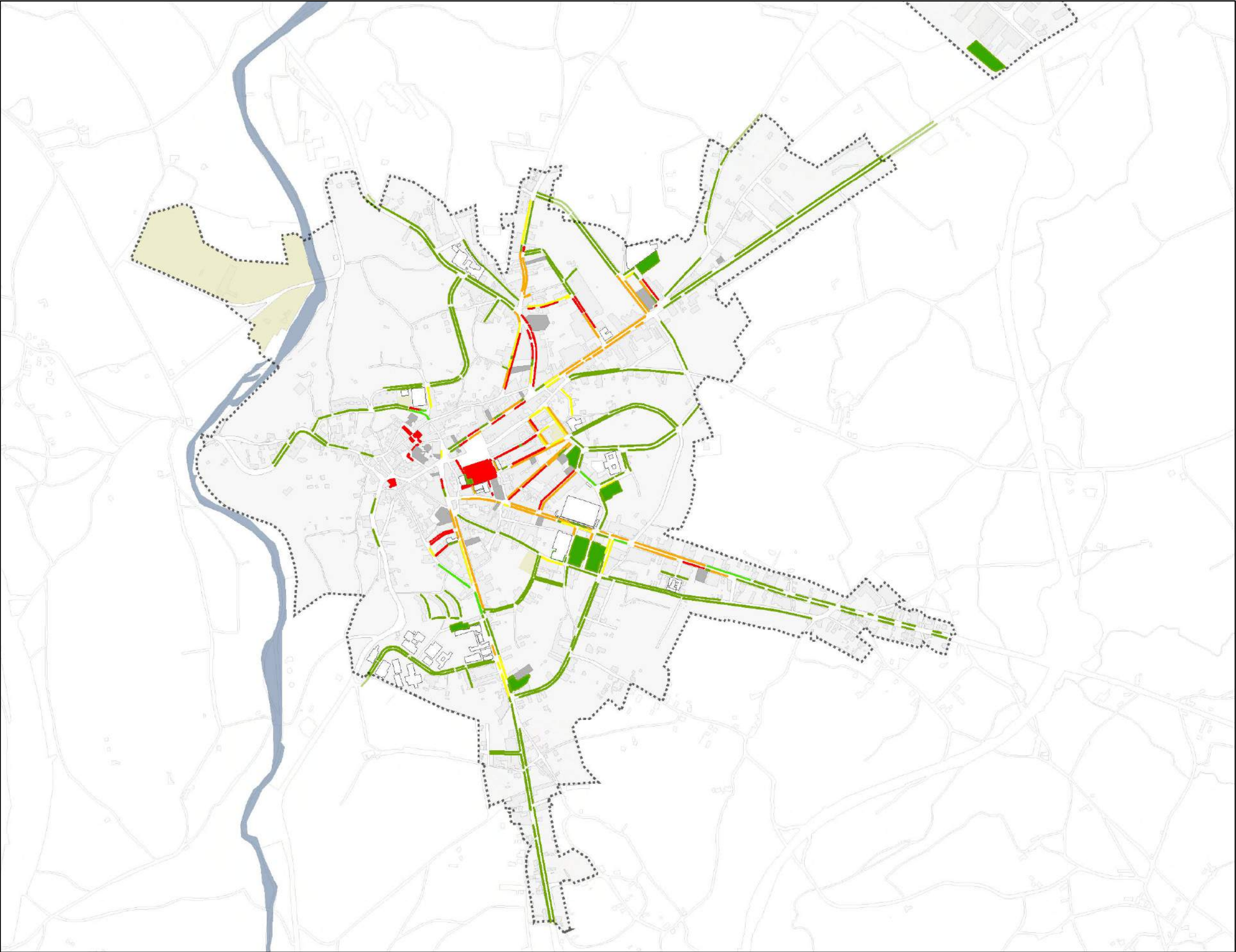


LEND

APARCAMENTO REGULADO

CLASE

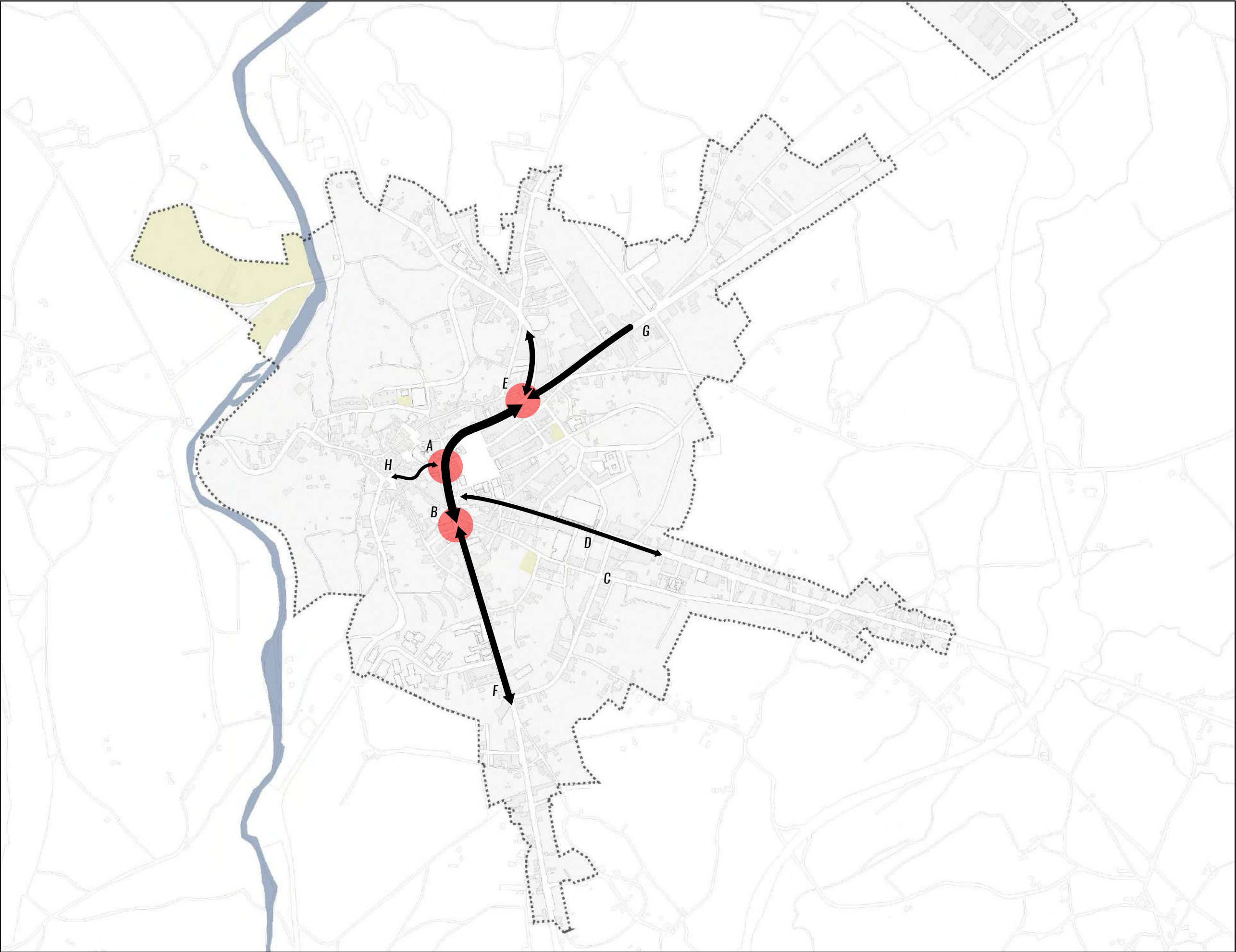
- MOBILIDADE REDUCIDA
- CARGA/DESCARGA
- OUTRAS
- Bolsas de aparcamento



LEND

PROMEDIO OCUPACIÓN APARCAMENTO

0 - 20%
21% - 40%
41% - 60%
61% - 80%
>80%



TRÁFICO RODADO
FLUXOS DOMINANTES

PLANO A6-E



LEND

VEHÍCULOS/HORA - PICO: 9:30 AM

- 0 - 40
- 41 - 120
- 121 - 240
- 241 - 360
- 361 - 520

PLANO A6-F

vilalba

camiónable

MELLORA DOS PERCORRIDOS PEONÍS

VILALBA

conectada

CAMBIOS NO MODELO CIRCULATORIO

vilalba

próxima

CAMBIOS NO MODELO DE APARCAMENTO



camiñabilidade

FOMENTO DOS PERCORRIDOS A PÉ DENTRO E FORA DA VILA

Mellora das condicións dos percorridos peonís nas as áreas funcionais principais da vila (mellora da seguridade, accesibilidade e das condicións ambientais). Interconexión a nivel peonil dos nodos de mobilidade entre eles, e conexión cos espazos de lecer, coas áreas de valor patrimonial, e cos espazos de estacionamento do anel perimetral.

conectividade

REDUCIÓN DO FLUXO RODADO NO CENTRO DA VILA

Creación dun anel perimetral con bolsas de estacionamentos de proximidade, que permita estacionar aos residentes das parroquias preto das áreas de maior actividade. Redistribución das prazas para liberar os espazos de aparcamento na rúa e adicalos á mellora dos itinerarios peonís prioritarios. Mellora da accesibilidade e da calidade dos percorridos entre os estacionamentos e as zonas de actividade.

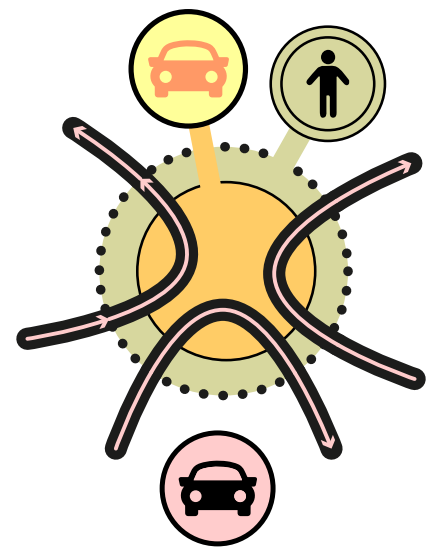
proximidade

CREACIÓN DUN ANEL PERIMETRAL DE ESTACIONAMENTOS DE PROXIMIDADE

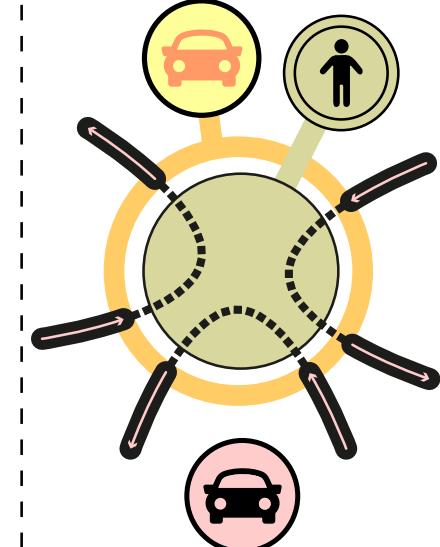
Creación dun anel perimetral con bolsas de estacionamentos de proximidade, que permita estacionar aos residentes das parroquias preto das áreas de maior actividade. Redistribución das prazas para liberar os espazos de aparcamento na rúa e adicalos á mellora dos itinerarios peonís prioritarios. Mellora da accesibilidade e da calidade dos percorridos entre os estacionamentos e as zonas de actividade.

+ calidade ambiental

**MELLORA DA CALIDADE AMBIENTAL NA VILA
e aproveitamento dos valores patrimoniais e paisaxísticos**



SITUACIÓN ACTUAL



CAMBIO DE MODELO

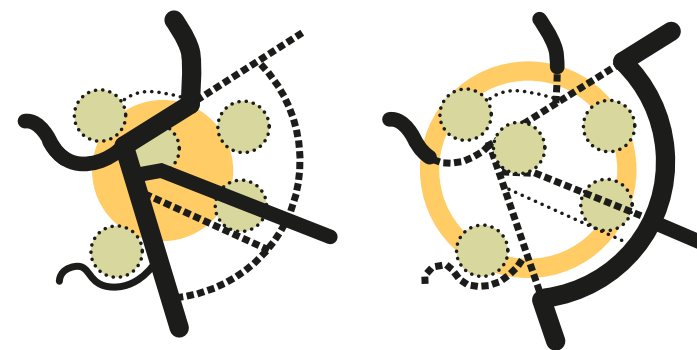
OBXECTIVOS

PERMITIR PERCORRER A PÉ O CENTRO DA VILA

nas mellores condicións de accesibilidade, seguridade e calidade ambiental

INTEGRANDO

- os espazos patrimoniais
- as zonas de actividade comercial e hostaleira
- prazas, parques, áreas recreativas e zonas de paseo
- as bolsas de aparcamento novas/existentes
- as principais concentracións residenciais
- a matriz natural



PARA

REDUCIR A CIRCULACIÓN RODADA NAS RÚAS CENTRAIS

←

PARA

REDUCIR A PRESIÓN DE ESTACIONAMENTO NAS RÚAS CENTRAIS

PARA

LIBERAR ESPAZO DE ESTACIONAMENTO NAS RÚAS

ESTRATEGIA

fomentar o cambio modal

- 1** CHEGAR EN COCHE Á CONTORNA DA VILA
- 2** ESTACIONAR NO ANEL PERIMETRAL
- 3** MOVERSE A PÉ NO INTERIOR DA VILA

vilalba



camiñable

MELLORA DOS PERCORRIDOS PEONÍS

VILALBA



conectada

CAMBIOS NO MODELO CIRCULATORIO

INTERMODALIDADE

vilalba

próxima

CAMBIOS NO MODELO DE APARCAMENTO

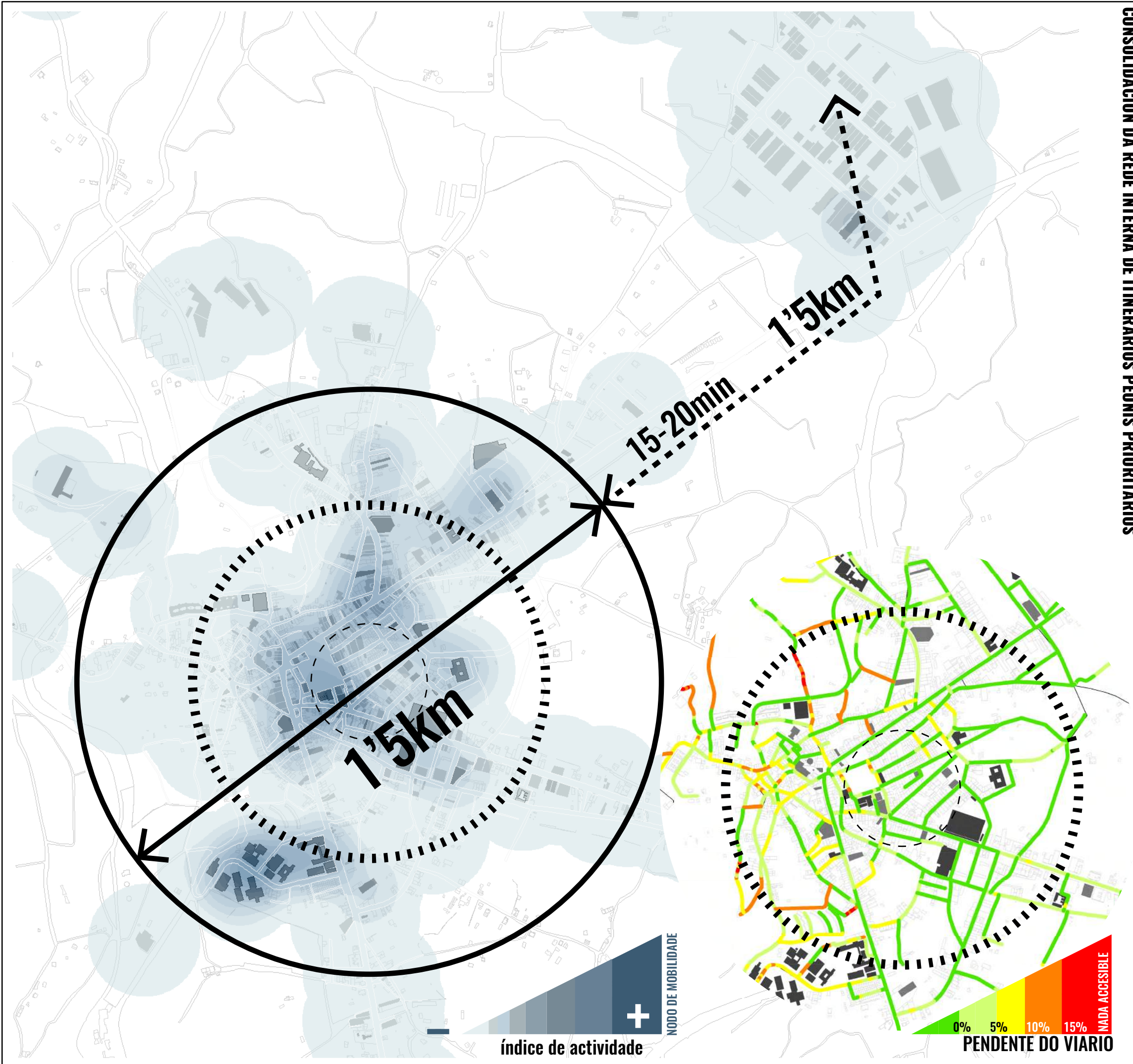


Concello
de Vilalba

estrategia

EME

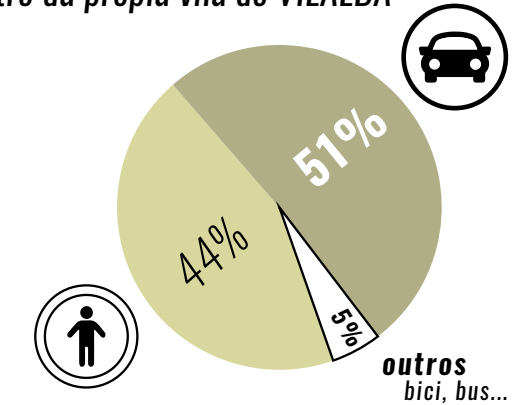
ESTUDO DE MOBILIDADE E ESPAZO PÚBLICO DE VILALBA



CONSOLIDACIÓN DA REDE INTERNA DE ITINERARIOS PEONÍS PRIORITARIOS

camiónabilidade

a **a veciñanza**
MÓVESE EN COCHE
INCLUSO PARA PERCORRIDOS CURTOS
dentro da propia vila de VILALBA



Para os seus desprazamentos **dentro da vila**, en xeral curtos - menos de 15-20 minutos - **a veciñanza*** **prefire moverse en coche...**
* contando so ás persoas en condicións óptimas para camiñar: menos de 55 anos e sen a mobilidade reducida.

b **VILALBA**
é moi CAMIÑABLE

A meirande parte da **ACTIVIDADE** da vila de Vilalba (supermercados, centro de saúde, casa do concello, locais de hostalaría..) **concéntrase** nun espazo de **1,5km** de diámetro. A **distancia** media dos **percorridos a pé** nestas distancias é de **entre 15 e 20 minutos andando**.

vilalba



camiónable

MELLORA DOS PERCORRIDOS PEONÍS

fomenta os **percorridos peonís** frente ao uso
do VEHÍCULO PRIVADO

a veciñanza

VALORA POSITIVAMENTE

AS MELLORAS NA REDE PEONIL

4,6/5,0



***mellorar a accesibilidade e
os percorridos para as persoas maiores***

4,1/5,0



mellorar e completar a rede peonil

Da veciñanza manifestouse **A FAVOR**
das **melloras de accesibilidade**
e a mellora xeral da rede peonil

EXISTEN TRAZADOS **HISTÓRICOS**
e espazos de **ALTA CALIDADE AMBIENTAL**
que se atopan en **CONDICIÓSN MELLORABLES**
de **conectividade, accesibilidade e seguridade**

vilalba



camiónable

MELLORA DOS PERCORRIDOS PEONÍS

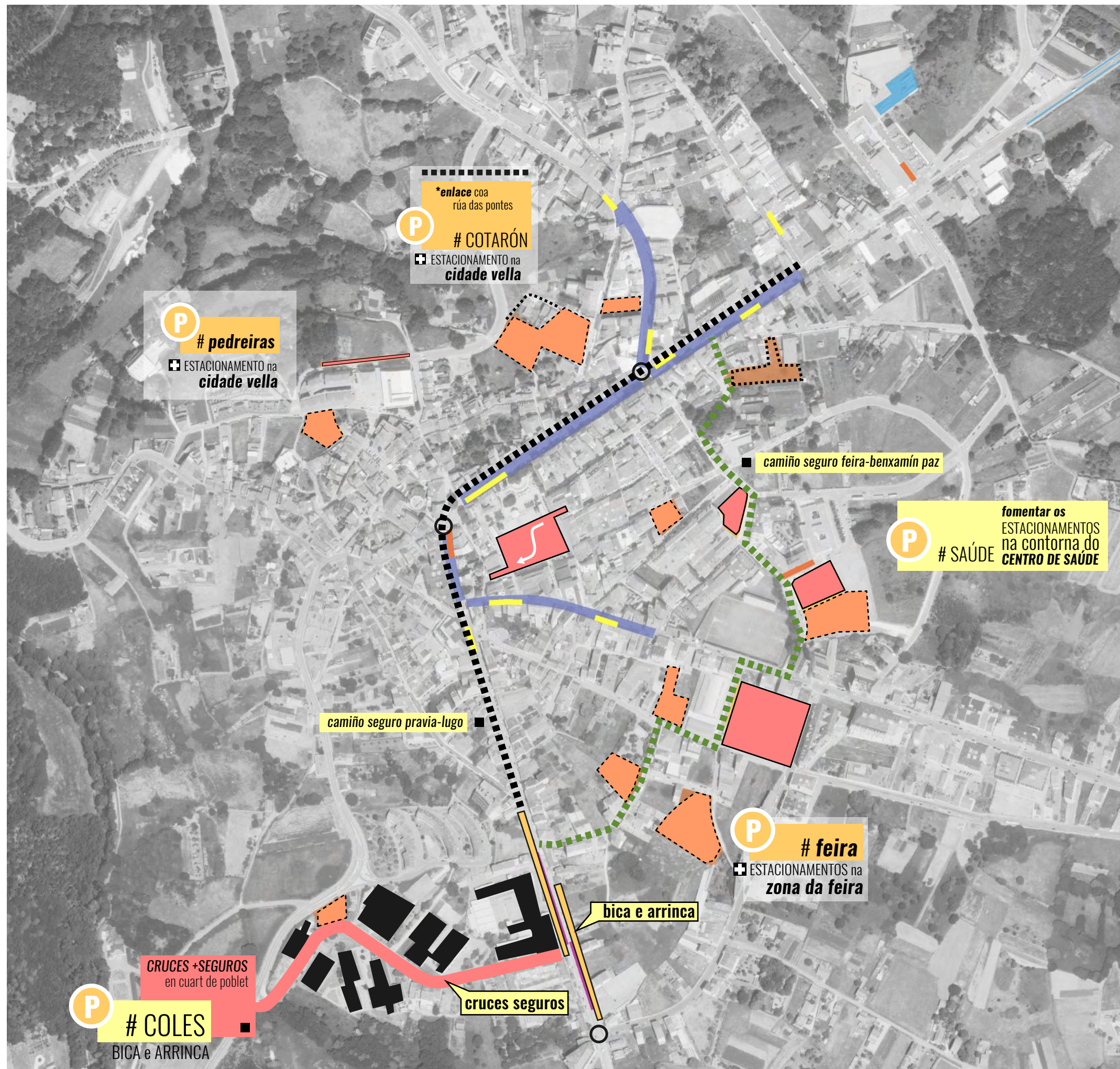


Concello de Vilalba



EME

ESTUDO DE MOBILIDADE E ESPAÇO PÚBLICO DE VILALBA



ANEL PERIMETRAL DE ESTACIONAMENTO INTERCONECTADO

proximidade

a veciñanza

VALORA POSITIVAMENTE

CREAR NOVOS ESTACIONAMENTOS na **contorna** da vila

4,2/5,0



aparcamentos de proximidade

A creación dun

anel perimetral de bolsas de **estacionamento de proximidade**

(BEN CONECTADO COS PERCORRIDOS PEONÍS)

pode permitir

REDISTRIBUÍR as prazas das rúas centrais
(liberar espazo para a circulación peonil e a estancia)

SEN LIMITAR o acceso dos visitantes á vila.

INTERMODALIDADE

vilalba

próxima

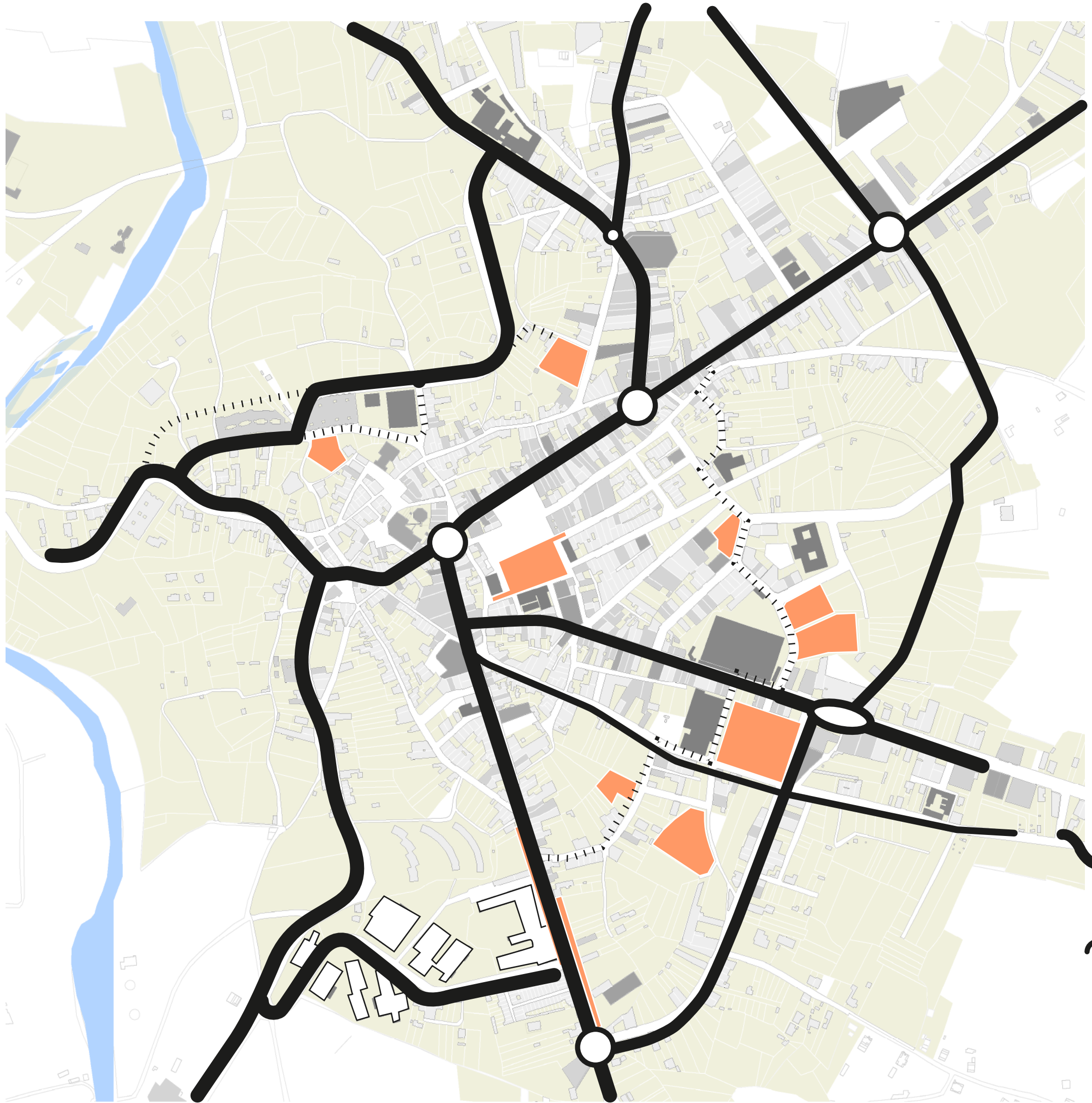
CAMBIOS NO MODELO DE APARCAMENTO



Concello
de Vilalba



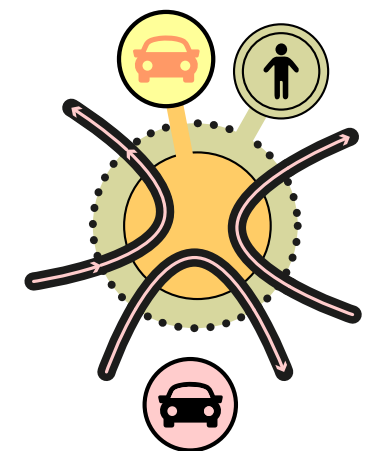
ESTUDO DE MOBILIDADE E ESPAZO PÚBLICO DE VILALBA



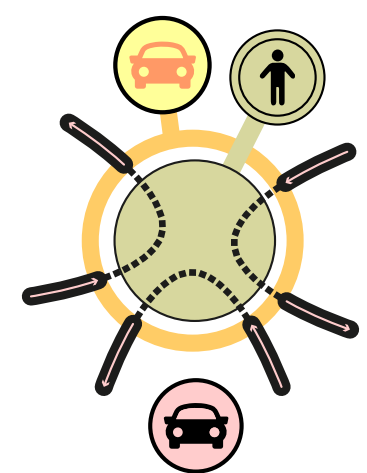
INTERMODALIDADE
vilalba
próxima
CAMBIOS NO MODELO DE APARCAMENTO

VILALBA

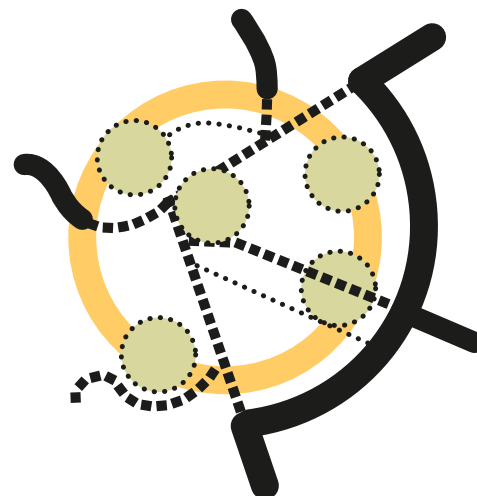
conectada
CAMBIOS NO MODELO CIRCULATORIO



SITUACIÓN ACTUAL



CAMBIO DE MODELO



CAMBIOS NO MODELO CIRCULATORIO PARA FAVORECER A CONECTIVIDADE PEONIL

conectividad

VILALBA



conectada

CAMBIOS NO MODELO CIRCULATORIO

fomentar a
CIRCULACIÓN EXTERIOR
CREAR ENLACES PERIMETRAIS

1. AVDA. DE COSPEITO - RÚA DA FEIRA
2. RÚA DA FEIRA - RÚA CIDADE DE LUGO
3. RÚA CAMPO DA PONTE - RÚA MURAS

CREAR ENLACES INTERIORES

- A. RÚA DA PRAVIA - RÚA PLÁCIDO PEÑA
- B. RÚA CIDADE DE LUGO - CUART DE POBLET
- C. RÚA CONDE PALLARES - RÚA DA PRAVIA
- D. RÚA DE GALICIA - AV. DA TERRA CHA
*prohibir xiro á esquerda

cambio #1: >>> **CONDE PALLARES**
SENTIDO ÚNICO (leste)

cambio #2: >>> **RÚA DA PRAVIA**
SENTIDO ÚNICO (leste)

cambio #3: >>> av/**TERRA CHÁ**
SENTIDO ÚNICO (oeste)

REDUCIR O FLUXO RODADO NO CENTRO

e fomentar o aparcamaento no
ANEL PERIMETRAL DE ESTACIONAMENTO

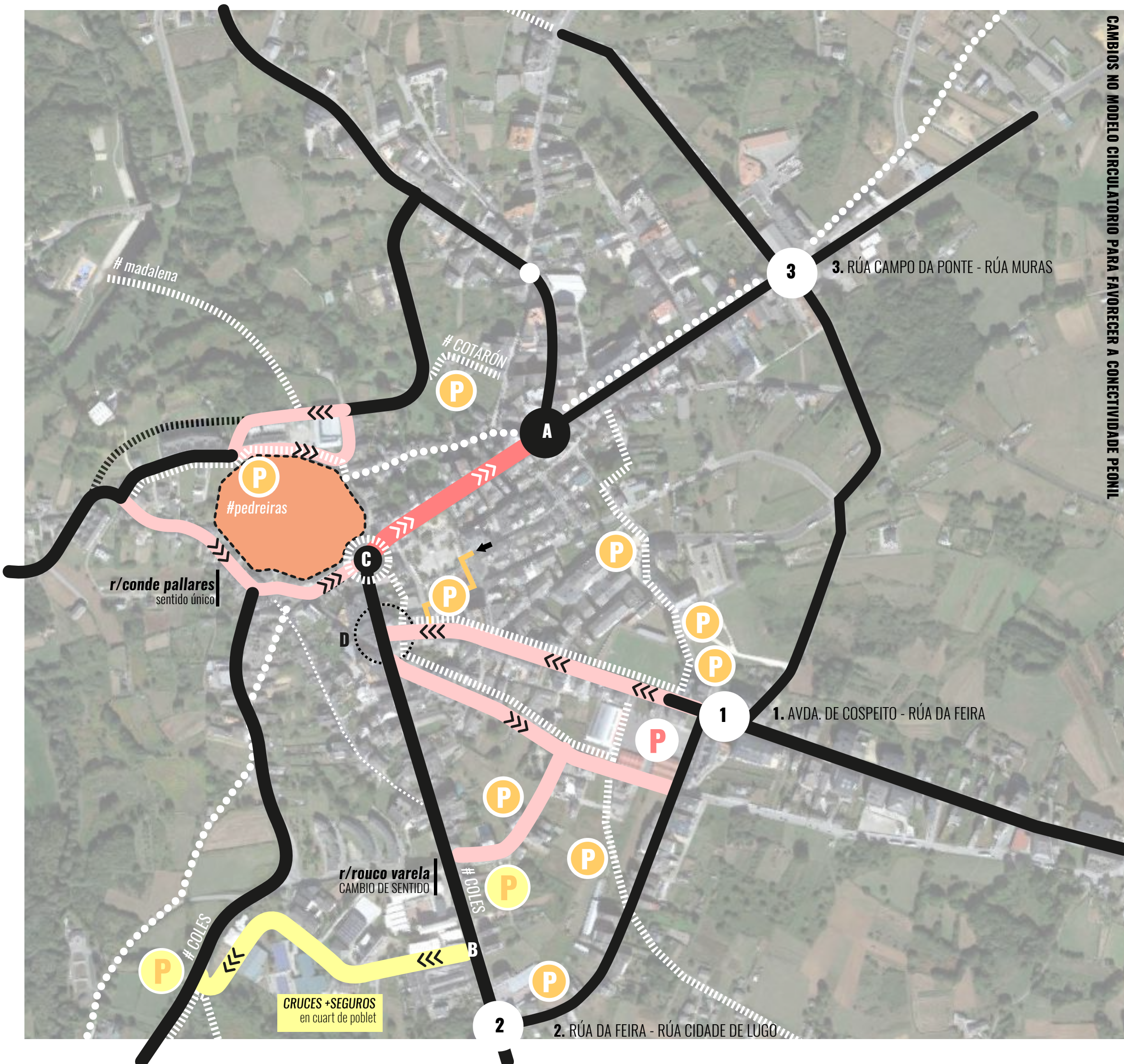


Concello
de Vilalba

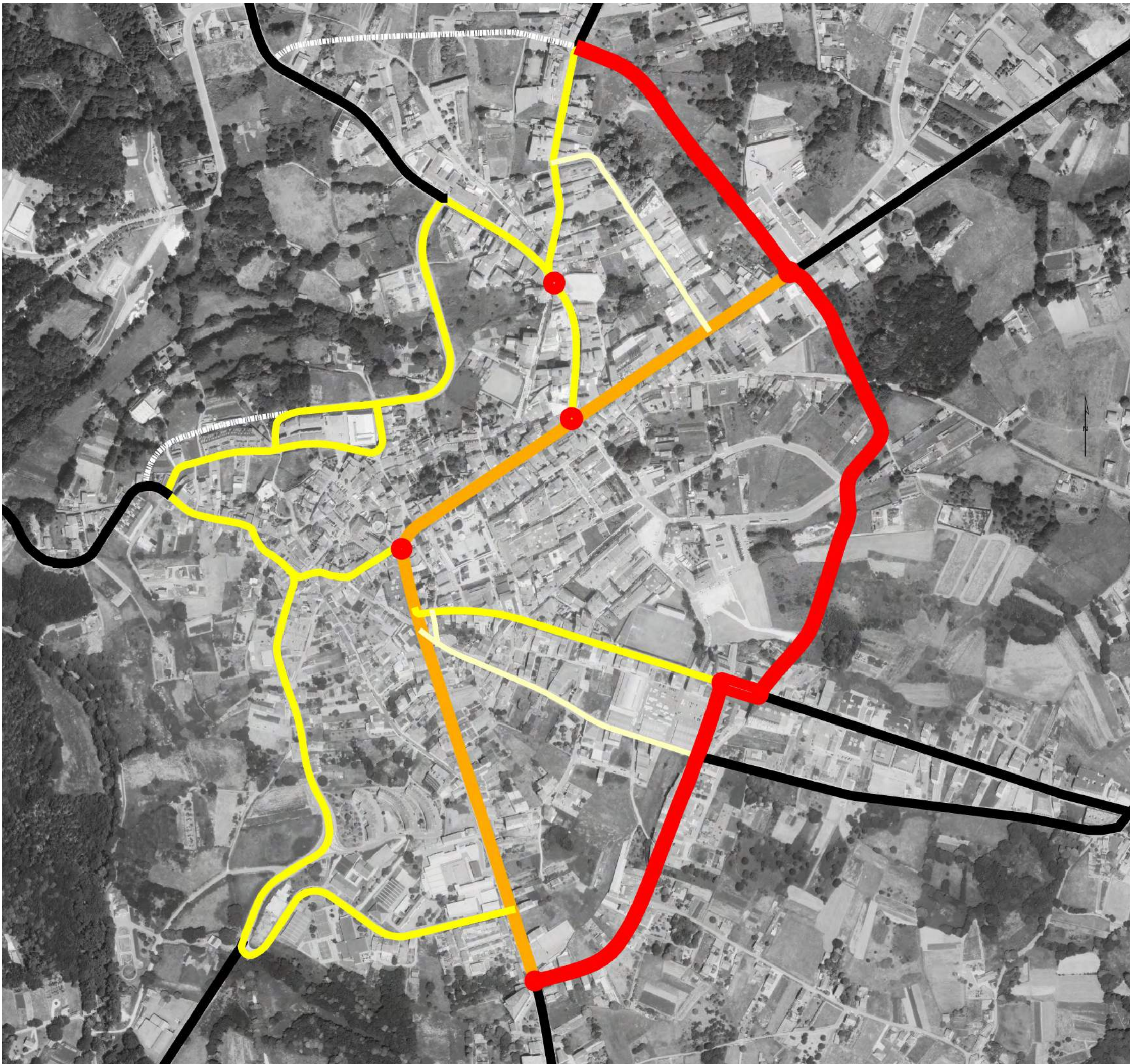


EME

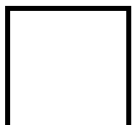
ESTUDO DE MOBILIDADE E ESPAZO PÚBLICO DE VILALBA



Xerarquía do viario



Concello
de Vilalba



ESTUDO DE MOBILIDADE E ESPAZO PÚBLICO DE VILALBA

sentidos de circulación previstos



- ROTONDAS
- × RÚAS DE ACCESO LIMITADO
- RÚAS DE SENTIDO ÚNICO
- ↔ RÚAS DE DOBRE SENTIDO



Concello
de Vilalba



ESTUDO DE MOBILIDADE E ESPAZO PÚBLICO DE VILALBA