



ESTUDO DE MELLORA DO TRAZADO E A SEGURIDADE NA ESTRADA CP-7301

VARIANTE DE POBOACIÓN:

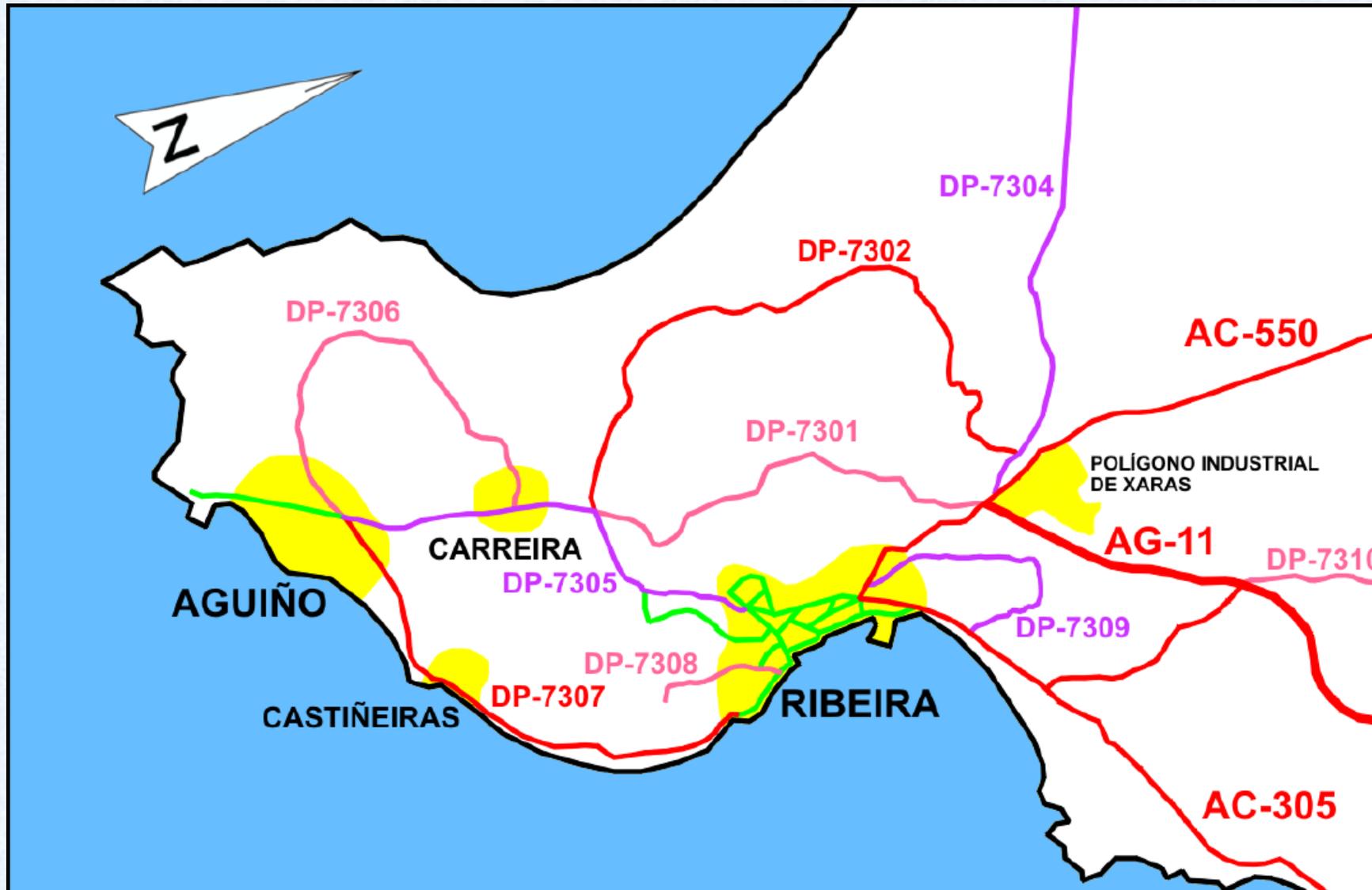
- *Obra en una carretera que afecta a su trazado y como consecuencia de la cual se evita o sustituye el tránsito por un lugar poblado. –Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras-*
- *Tramo de carretera exterior a una población, que se une en sus extremos a una carretera que atraviesa dicha población y que está destinado a absorber el tráfico de paso.*
- *Alternativa viaria construida para eliminar la **travesía** de una población.*

TRAVESÍA:

- *A efectos de la legislación de carreteras de Galicia y de este reglamento, se considera travesía el tramo de una carretera en el que, discurriendo por suelo clasificado como urbano, existen edificaciones consolidadas que forman parte del núcleo de población –Decreto 66/2016, de 26 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento general de carreteras de Galicia-.*

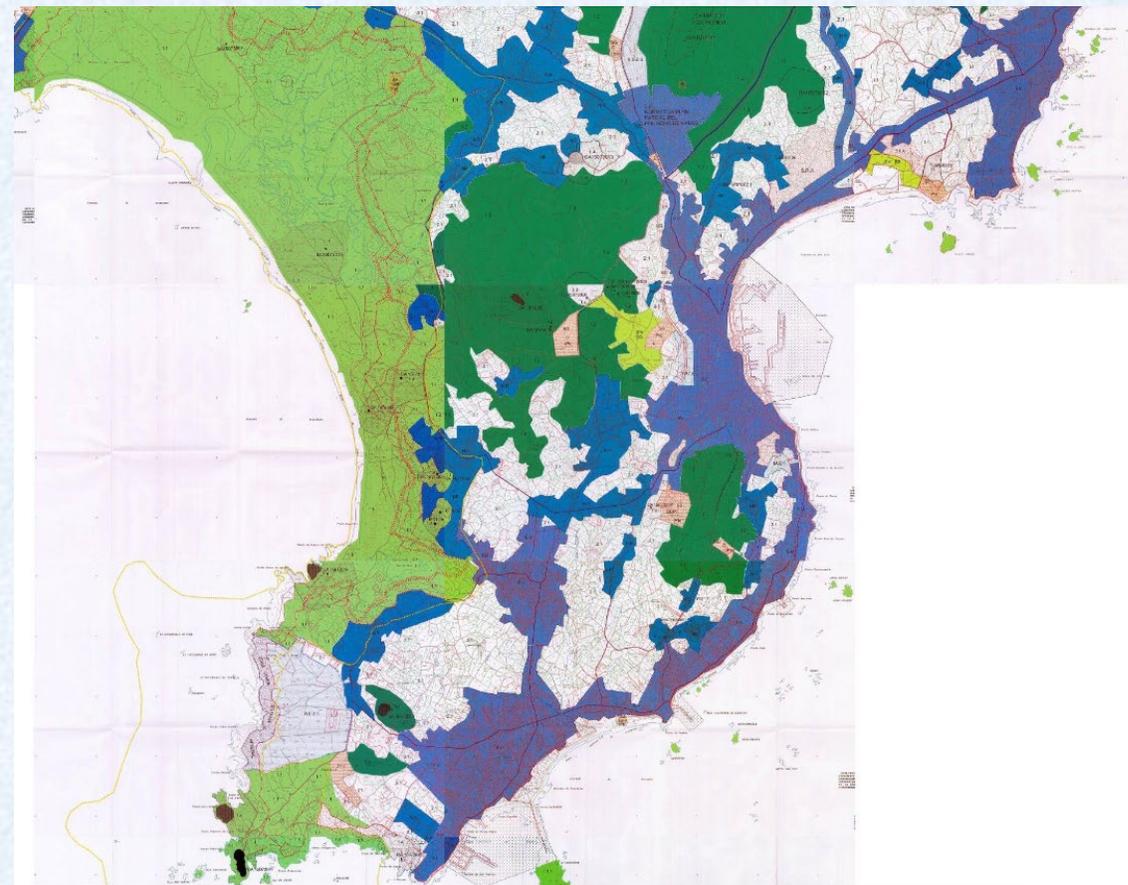






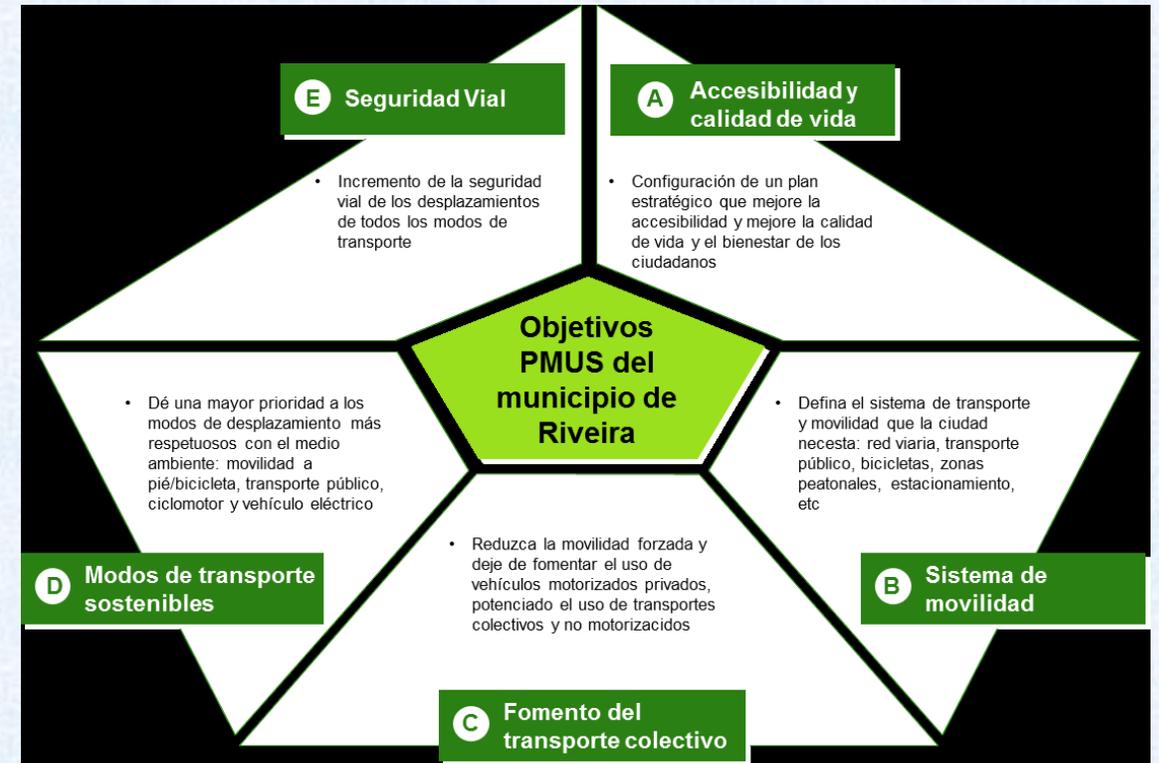
PXOM

- Clasificar solo para interrelacionar os asentamentos costeiros desde Palmeira a Aguiño, coas adecuadas reservas para as infraestruturas e equipamentos.
- Clasificar solo para fomentar a edificación dos núcleos rurais e protexer os espazos costeiros, agrícolas e forestais, non sometidos a tensións urbanísticas.
- Mellorar o sistema xeral de comunicacións.
- Obter novos espazos libres públicos integrados na trama urbana e crear solo para asentamentos industriais.
- Concreción de medidas para a protección do patrimonio.
- Potenciación da xestión urbanística municipal.
- Fomento do proceso de participación pública.



PMUS

- Promover unha distribución urbana de mercancías áxil e ordenada.
- Actualizar o Marco Normativo da mobilidade.
- Aumentar a superficie, mellorar a xestión e a calidade da rede viaria destinada aos peóns.
- Aumentar o uso da bicicleta como medio de transporte habitual, implantando novas infraestruturas ciclables, a xestión do tráfico e a educación viaria.
- Promover un transporte público de calidade e competitivo respecto ao vehículo privado.
- Fomentar o uso racional do coche e mellorar a circulación e o tráfico.
- Compatibilizar a oferta de aparcamento coas necesidades dos residentes, do comercio e da intermodalidade.
- Mellorar a información, a formación, a implicación e o civismo da cidadanía.
- Aumentar a seguridade viaria e a sinalización na vía pública.
- Controlar e diminuír os niveis de contaminación atmosférica e acústica provocados polo tráfico no centro urbano de Santa Uxía.



AXENDA URBANA

-  **Objetivo Estratégico 1:** Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo.
-  **Objetivo Estratégico 2:** Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.
-  **Objetivo estratégico 3:** Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia.
-  **Objetivo estratégico 4:** Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular.
-  **Objetivo estratégico 5:** Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.

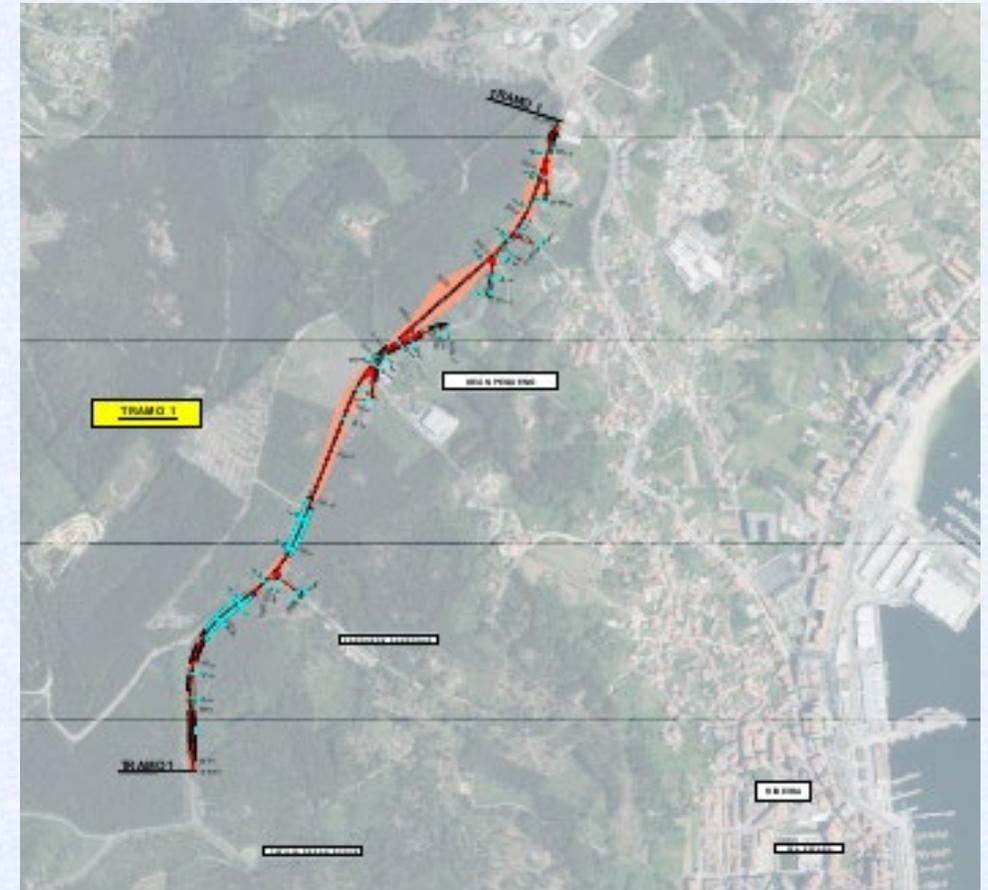
-  **Objetivo estratégico 6:** Fomentar la cohesión social y buscar la equidad.
-  **Objetivo estratégico 7:** Impulsar y favorecer la Economía Urbana.
-  **Objetivo estratégico 8:** Garantizar el acceso a la Vivienda.
-  **Objetivo estratégico 9:** Liderar y fomentar la innovación digital.
-  **Objetivo Estratégico 10:** Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza.

- OE 4.5.1 Fomento da mobilidade urbana sostible: transporte urbano limpo, transporte colectivo, conexión urbana-rural, melloras na rede viaria, transporte ciclista, peonil, mobilidade eléctrica e desenvolvemento de sistemas de subministración de enerxías limpas.
- OE 6.3.4 Promover a protección, fomento e desenvolvemento do patrimonio cultural e natural das áreas urbanas, en particular as de interese turístico.
- OE 6.5.2 Accións integradas de revitalización de cidades, de mellora da contorna urbana e o seu medio ambiente.
- OE 9.8.2 Rexeneración física, económica e social da contorna urbana en áreas urbanas desfavorecidas a través de Estratexias urbanas integradas.

ALTERNATIVAS

- Trazado coincidente con la actual carretera CP-7301, acondicionado y mejorado en el tramo que discurre desde la glorieta de acceso al polígono industrial de Xarás, hasta las inmediaciones de la capilla de San Roque da Granxa.
- Longitud: 1.518,81 metros, con 692,26 metros en recta (45,58%).
- V_p : 60 km/h
- Pendientes:
 - Máxima: 9,03%
 - Mínima: 3,80%
 - Media ponderada: 4,46%
- Dos acuerdos cóncavos y tres convexos, favoreciendo la suavidad del perfil y el confort de la conducción.
- Movimiento de tierras:
 - Desmorte: 92.106,50 m³
 - Terraplén: 2.240,90 m³

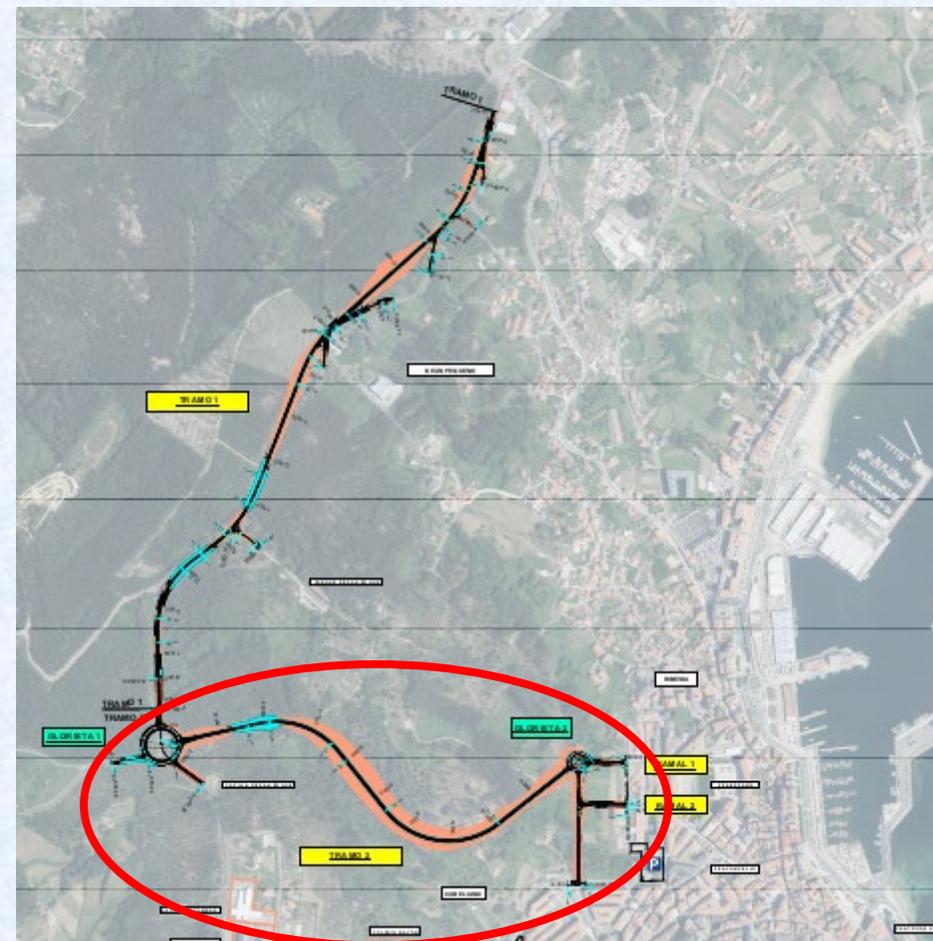
Tramo 1 (tramo común)



ALTERNATIVAS

- Parte del punto final del tramo común, discurriendo hacia el este, bordeando el casco urbano, y finaliza en otra glorieta, de la que parten sendos ramales, uno que enlaza con la rúa Ameneiro (Ramal 1) y otro que conecta con la calle Mariño de Rivera y la avenida Constitución (Ramal 2).
- Longitud: 1.5041,29 metros, con 535,99 metros en recta (51,47%).
- V_p : 40 km/h
- Pendientes:
 - Máxima, mínima y ponderada: 9,99%
- Sin acuerdos verticales, lo que confiere una gran sencillez constructiva.
- Movimiento de tierras:
 - Desmorte: 294.873,50 m³
 - Terraplén: 12.181,40 m³

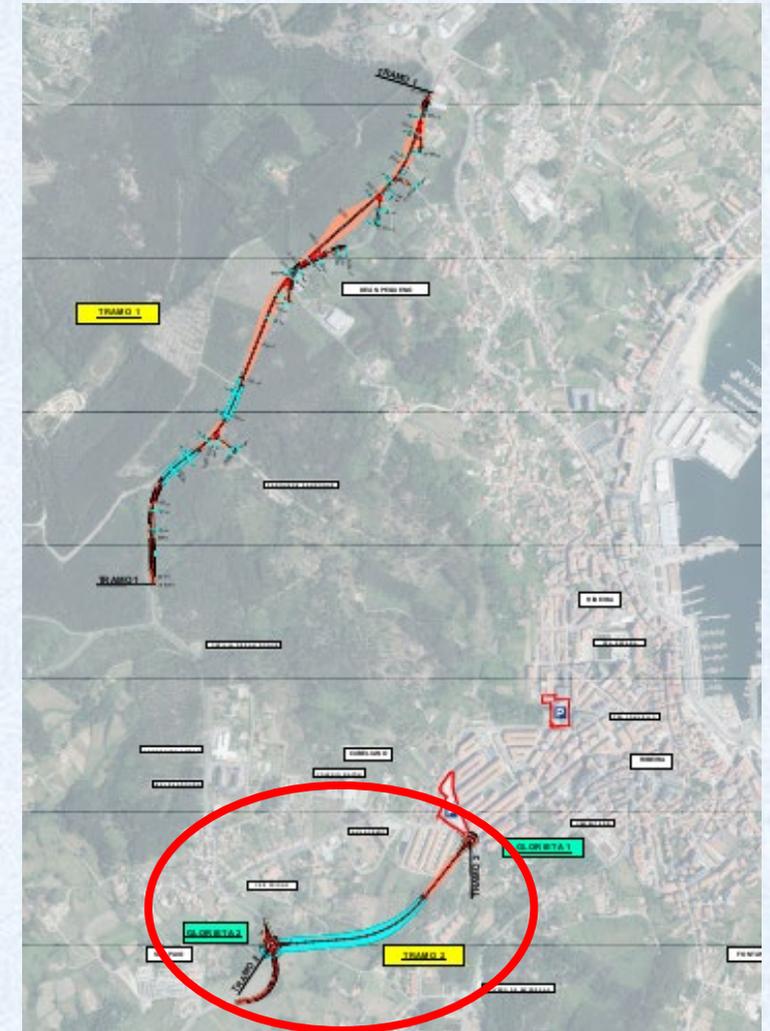
Alternativa 1



ALTERNATIVAS

- Parte del punto final del tramo común, continuando dirección sur por la actual carretera CP-7301 hasta el entorno de la intersección con la carretera provincial DP-7311, donde se ejecuta una glorieta (Glorieta 2) desde la que parte un nuevo vial (Tramo 2) en dirección este, hasta adentrarse en el casco urbano de Ribeira, finalizando su trazado con otra glorieta (Glorieta 1).
- Longitud: 593,42 metros, con 314,66 metros en recta (53,02%).
- V_p : 60 km/h
- Pendientes:
 - Máxima: 12,16%
 - Mínima: 0,38%
 - Media ponderada: 8,70%
- Dos acuerdos cóncavos y uno convexo.
- Movimiento de tierras:
 - Desmorte: 5.986,00 m³
 - Terraplén: 47.862,00 m³

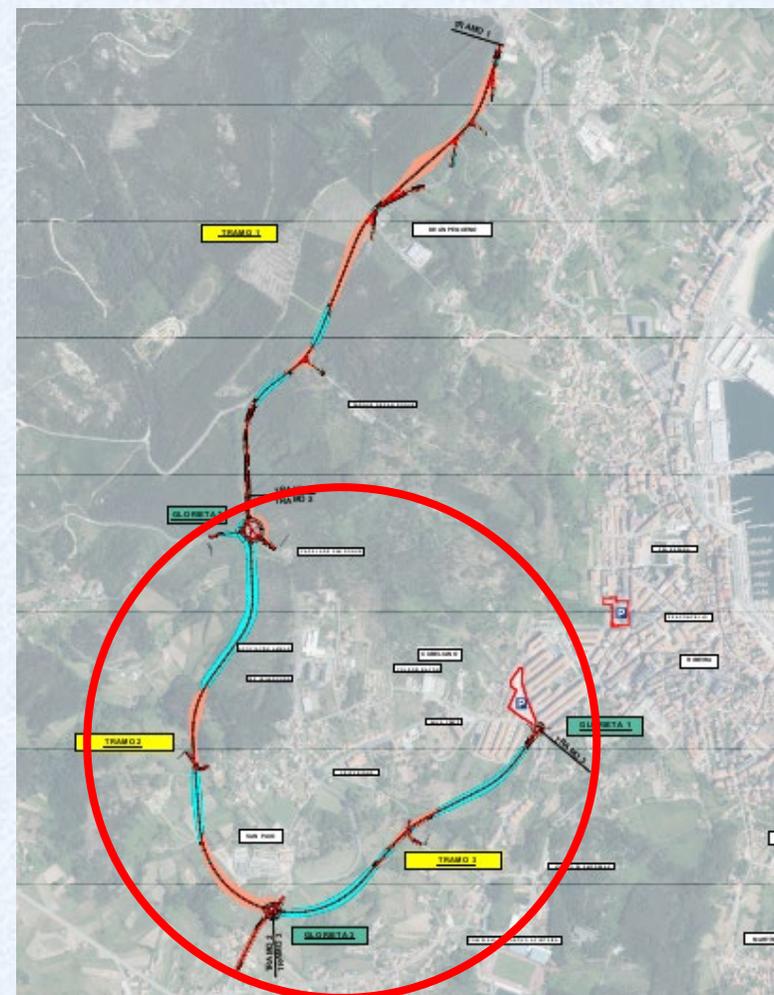
Alternativa 2



ALTERNATIVAS

- Parte del punto final del tramo con un vial (Tramo 2) en dirección sur, para dirigirse de forma paralela a la CP-7301, en cuya intersección con la actual CP-7301 se ejecuta una nueva glorieta (Glorieta 3) desde la que parte un nuevo vial que se dirige en dirección noreste (Tramo 3), hasta finalizar mediante una nueva glorieta (Glorieta 1) en el casco urbano de Ribeira.
- Longitud: 2.152,75 metros, con 701,36 metros en recta (32,58%).
- V_p : 60 km/h
- Pendientes:
 - Máxima: 7,99%
 - Mínima: 0,86%
 - Media ponderada: 6,13%
- Tres acuerdos cóncavos y dos convexos.
- Movimiento de tierras:
 - Desmorte: 68.422,70 m³
 - Terraplén: 17.834,50 m³

Alternativa 3



ANÁLISIS MULTICRITERIO

VALORACIÓN DO OBXECTIVO FUNCIONAL

- Calidade do trazado: lonxitude, radio medio e pendente media.
- Seguridade viaria: accidentabilidade

	Puntuación objetivo funcionl
Alternativa 1	30,03
Alternativa 2	27,45
Alternativa 3	29,21

VALORACIÓN DO OBXECTIVO AMBIENTAL

- Hidroloxía
- Vexetación e flora
- Fauna
- Paisaxe
- Patrimonio cultural
- Planeamento urbanístico
- Calidade acústica
- Calidade do aire

	Puntuación objetivo ambiental
Alternativa 1	-5,50
Alternativa 2	-5,50
Alternativa 3	-12,00

ANÁLISIS MULTICRITERIO

VALORACIÓN DO OBXECTIVO TERRITORIAL

- Permeabilidade transversal: carreteras interceptadas/km e conexións coa rede existente/km
- Aproveitamento de infraestruturas existentes
- Afección territorial: zonas verdes, zonas educativas, núcleos de poboación e aparcamentos públicos

	Permeabilidad territorial	Aprovechamiento de las infraestructuras	Afección territorial	Puntuación objetivo territorial
Alternativa 1	13,57	5,42	3,00	21,99
Alternativa 2	10,00	8,16	-3,00	15,16
Alternativa 3	10,00	4,19	1,00	15,19

ANÁLISIS MULTICRITERIO

VALORACIÓN DO OBXECTIVO ECONÓMICO

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
C1. Trabajos previos	11.017 €	5.100 €	18.060 €
C2. Explanaciones			
<i>Excavación en tierra</i>	722.440 €	14.666 €	167.634 €
<i>Terraplén</i>	15.407 €	93.331 €	130.621 €
C3. Drenaje			
<i>Drenaje longitudinal</i>	377.895 €	174.935 €	619.500 €
<i>Drenaje transversal</i>	192.150 €	88.950 €	315.000 €
C4. Firmes	512.400 €	237.200 €	840.000 €
C5. Señalización, balizamiento y defensas	448.350 €	207.550 €	735.000 €
C6. Ordenación ambiental y paisajística	3.202.500 €	1.482.500 €	5.250.000 €
C7. Reposición de servicios	768.600 €	355.800 €	1.260.000 €
C8. Obras complementarias	256.200 €	118.600 €	420.000 €
PRESUPUESTO TOTAL DE LA INVERSIÓN	6.506.959 €	2.778.631 €	9.775.815 €
Puntuación objetivo económico	6,93	10,12	4,14

CONCLUSIÓN

Aplicando o Método Pattern, considerando que os catro obxectivos reciben a mesma ponderación:

	Puntuación objetivo funcional	Puntuación objetivo ambiental	Puntuación objetivo territorial	Puntuación objetivo económico	TOTAL
Alternativa 1	30,03	-5,50	21,99	6,93	53,45
Alternativa 2	27,45	-5,50	15,16	10,12	47,23
Alternativa 3	29,21	-12,00	15,19	4,14	36,54

Concluese que a Alternativa recomendada é a **Alternativa 1**.

MOITAS GRAZAS!

