



Pontevedra  
guapa  
e segura

Monte Porreiro. Anos 70.  
Actualmente en restauración

A Seca. Expansión  
anos 90

Xunqueira do Bao  
Invadida nos anos 70

Centro Histórico  
Área peonil


Area central comercial.  
Peonil

Moureiras. Arrabaldos  
históricos. Expansión  
caótica anos 70-80

Cinto litoral. Última  
invasión nos anos 80.

AP9. Invasión do río  
nos anos 80





Leste: A Parda, Salgueiriños, Castañal. Expansión caótica, anos 70-80. Actualmente en restauración


Estacións, Gorgullón  
Expansións anos 80 e actuais

Expansións anos 50-60

Campolongo. Expansión planificada, anos 70

Av. Marín. Actualmente en restauración

Cidade de Pontevedra  
Tráfico calmado en todo o espazo urbano  
Limitación da velocidade a 30 km/h



Esta publicación recolle os esforzos da cidade de Pontevedra a prol da seguridade viaria, co gallo da concesión, en 2010, do Premio Nacional de Seguridade Viaria na súa modalidade de xestión do tráfico.

O xurado estivo presidido por Luis Montoro Gonzalez, presidente da Fundación Española para la Seguridad Vial FESVIAL, catedrático de Seguridade Viaria da Universidade de Valencia e director do Instituto Universitario de Tráfico e Seguridade Viaria (INTRAS). Como vogais actuaron Ignacio García de Minuesa, Alcalde de Alcobendas; Mar Cogollos, directora de AESLEME; Anna Ferrer, directora do Observatorio Nacional de Seguridade Viaria da Dirección General de Tráfico; Sebastià Salvadó, presidente do RACC; Jesús Mora de la Cruz, coordinador xeral de Seguridade e Emerxencias do Ayuntamiento de Madrid; Olga Santamaría Navaridas, concelleira de Seguridade do Barakaldo Udala; Agustín del Río Martín, xefe de operacións da Agrupación de Tráfico; Bartolomé Vargas, Fiscal de Seguridade Viaria; Julio Laria, director xeral do Instituto de Seguridade Viaria da Fundación MAPFRE; José Antonio Varela González, Director da Ertzaintza; Jacinto Pérez, director comercial da Confederación Nacional de Autoescolas; Mariano González García, director xeral de Magasegur; Ángel Guerra, director xeral de SICE; José Antonio Gálvez, director de relacións corporativas de TOYOTA España e Walter Matthais, director xeral de Bilbomática.

A todos eles, o Concello de Pontevedra quere expresarllles o máis sincero agradecemento.

A candidatura de Pontevedra foi presentada pola presidenta de Stop Accidentes Galicia, Jeanne Picard.

Edita: Alcaldía do Concello de Pontevedra.

Documentación, redación, deseño e produción: Gabinete de Comunicación da Alcaldía e Policía Local de Pontevedra.

Fotografía: Guillermo González e fondo do Concello de Pontevedra. Impresión GTI, marzo de 2010. DL:

# Cidade civilizada



**Miguel Anxo Fernández Lores**  
Alcalde de Pontevedra

- A concesión a Pontevedra do Premio Nacional de Seguridade Viaria pola xestión do tráfico a motor é un orgullo que sinten como propio todos os pontevedreses e pontevedresas, xa que sen a cidadanía a transformación da cidade sería imposible.
- A aposta pola civildade urbana é rotunda e completa, e no relativo á seguridade viaria reflíctese na máxima que todo o que se faga por salvar unha vida é un diñeiro ben investido.
- Nunca poderemos saber cuántas vidas se salvaron en Pontevedra na última década grazas ao uso racional do automóbil que viñemos promovendo con seriedade e valentía. Non importa ese dato. O que sí importa é que temos menos accidentes, os que temos producen menos danos ás persoas, e non se rexistran vítimas mortais nas zonas urbanas.
- Eso é do que nos podemos gabar. De traballar con poucas palabras, discretamente, diferenciando o grao da palla, resistindo os embites políticos dos sectores máis reactivos, e sobre todo confiando en Pontevedra, na Boa Vila e as súas xentes, que demostran cada día un civismo envidiábel e un comportamento exemplar.
- Os resultados da reforma urbana están aí, e os múltiples recoñecementos externos así o testemuñan. Se as constantes invitacións a expoñer o exemplo de Pontevedra en foros de España e Portugal xa nos enchen de satisfacción, premios como o do CERMI (entidade que agrupa ás persoas con dificultades de mobilidade do estado español) pola accesibilidade universal; o Nacional da Cultura Galega polo proceso de reforma urbana ou o último, o Nacional de Seguridade Vial pola xestión do tráfico, confirman que Pontevedra vai polo bo camiño, e nos estimulan a continuar traballando nos novos retos de calidade urbana que a capital ten por diante.



A Leña, un símbolo cada vez máis vivo

# Modelo de cidade

**Cesáreo Mosquera Lorenzo**  
Concelleiro de Infraestruturas

- Na última década, Pontevedra experimentou unha transformación global, seguindo as coordenadas dun modelo de cidade que perseguía recuperar as chaves do dinamismo económico, a autoestima colectiva e a calidade urbana.
- Impulsada polo Goberno Municipal e con moi pouca colaboración de outras institucións, a reforma urbana consistiu basicamente en gañar espazo público —boa parte do que ocupaban os coches con anterioridade— renovar os servizos urbanos e mellorar a imaxe de rúas e prazas, rehabilitándoas para unha vida máis dinámica e actual.
- Nesta década, cada un dos proxectos que se estudaron e se levaron a cabo perseguían unha cidade amábel, cómoda e agradábel; impulsora da accesibilidade universal e da cohesión social. Neste contexto de calidade, a seguridade vial é unha lóxica consecuencia dos cambios realizados, xa que en canto o automóbil deixa de ser unha ameaza para a actividade urbana, baixa tamén o risco para as persoas.
- Calidade urbana e seguridade viaria son por tanto dous conceptos irmáns que forman parte consubstancial deste modelo de cidade que marcou en Pontevedra o ritmo incesante da súa transformación nun espazo vivo, dinámico, participativo, pero tamén seguro e atractivo.
- As fontes teóricas das que se nutriu o proceso transformador fóron varias e diversas, aplicando ideas que tamén se poñen en práctica en moitos lugares de Europa. Concebir a cidade como centro de socialización na liña do apuntado por Francesco Tonucci na súa “Cidade dos nenos” resume ben o traballo impulsado desde o Concello. As rúas son o centro da actividade humana, polo que había que devolverlas ás persoas, retirando os obstáculos que o impedían.
- O movemento pola vida independente das persoas con dificultades de desprazamento foi tamén unha grande fonte de inspiración, da que naceron as boas condicións de accesibilidade que hoxe presenta o espazo público da capital, e que foi executado con exquisito mimo, e mesmo coa inspección dos usuarios que precisan de cadeira de rodas para moverse. Actuamos deseñando para as persoas con piores condicións de mobilidade, satisfacendo así a todos os demáis: unha rampa pode ser utilizada por todos; unha escaleira só por algúns.
- A Carta de Aalborg, das Cidades Europeas pola Soutenibilidade, foi outra das fontes teóricas aplicadas en Pontevedra. Asinada en 1994, conflúen nela numerosos valores de preservación do capital natural, de cara a unha economía sostíbel e da preservación do medio ambiente urbano como elemento básico na xestión pública local.
- A tendencia que se deu en denominar “traffic calming” supuxo así mesmo unha gran aportación ao deseño global da cidade, instalando rotondas, mellorando os pasos de peóns, o alumeado público, dimensionando mellor as plataformas de circulación e, en moitos casos, mitigando a velocidade do automóbil con obstáculos que impiden correr.
- A cidade é un todo, unha realidade única, un conxunto case infindo de conceptos: hábitos, ruído, perigos, servizos, ocio, actividade económica, traballo, mobilidade, vivenda, persoas maiores, nenos, tráfico, contaminación, innovación. Nela conflúen todos e cada un dos aspectos da vida humana, da nosa civilización.
- Por tanto, as solucións que se buscan para ela non poden ser parciais ou autónomas, pensando só nalgún aspecto. Hai que actuar globalmente para mellorar os resultados, aproveitando as sinerxias das distintas accións, conseguindo coherencia e facendo que a cidadanía perciba mellor os avances que se van logrando.
- A seguridade viaria recibe unha atención específica dentro deste enfoque e práctica global, a partires dunha actuación coordinada, masiva e flexíbel. Coordinada porque se unimos todos os recursos que temos e os encamiñamos na mesma dirección, o resultado será máis acaído. Masivo, porque actuar en toda a cidade fomenta a cohesión e a igualdade, ofrece maior enerxía e visibiliza mellor os resultados. E flexíbel porque en cada momento hai que ir avaliando e axustando as decisións adoptadas, mellorándoas no posíbel e facendo partícipes á maioría das persoas implicadas.
- A partires deses posicionamentos, existen solucións técnicas a disposición de quen as queira estudar. O propio Ministerio de Fomento editou as súas “Recomendacións para o proxecto e deseño do viario urbano” ou “Calmar o tráfico: pasos para unha nova cultura da mobilidade urbana”, no que se recollen todas as recetas aplicadas en Pontevedra: peonalizacións, plataformas únicas, segregación de tráfico, control remoto do tráfico e outras medidas policiais, lombos para pasos de peóns, bandas rugosas, glorietas, educación viaria, zonas de coexistencia, zonas 20, zonas 30 e áreas de limitación da velocidade a 30 que agora se estende a toda a área urbana... solucións técnicas para todos os problemas, que só con decisión política e equipos técnicos sensíbeis e en constante evolución, poden levarse á práctica.
- Os resultados para a seguridade viaria son xenerosos: diminución drástica do número de sinistros e a súa gravidade; nengún morto durante os 10 últimos anos nas zonas que fóron tratándose e cero mortos en todo o ámbito urbano desde 2005.
- En definitiva, Pontevedra está a converterse nunha cidade cómoda e segura. O esforzo realizado ben paga a pena. Un esforzo sostido no tempo, con resultados visíbeis e un futuro prometedor, que hoxe se ve refrendado polo Premio Nacional de Seguridade Viaria, na súa modalidade de xestión do tráfico, distinción que se une a outras tamén relacionadas coa reforma urbana e que enchen de orgullo a todas e todos os que habitamos esta boa vila.



Primeiro trecho de Rosalía Castro





As persoas, o máis importante // Av. Vigo, zona parque dos Gafos e parte alta da rúa Cobián Roffignac

# A gran reforma

- O proceso de renovación do espazo público está no cerne da drástica redución do número e gravidade dos accidentes de tráfico. Ao iniciarse este proceso a fins dos anos 90 coa renovación integral de rúas e prazas, incluíase a restauración de todos os servizos públicos (conduccións de auga, residuais, gas, cabo, etc.) e a mellora en xeral da calidade das rúas e prazas.
- Pero a cousa non quedaba aí. Pontevedra puña fin ao uso indiscriminado do automóbil en toda a capital, dando paso a unha nova perspectiva: a cidade é sobre todo dos que a camiñan, dos cidadáns que van a pe. Foi así como se inciou, desde o centro aos barrios, un proceso que aínda está activo e gracias ao que a cidadanía pode presumir de vivir nunha cidade pensada máis para as persoas que para os coches.
- A reforma iniciouse no Centro Histórico, unha vez peonalizado en 1999. A partires de aí, foi extendéndose primeiro ás rúas e prazas do ámbito comercial central, con prolongacións en varios itinerarios radiais que comunican as estacións ou os ámbitos urbanos que abrangue a franxa entre o centro e o río Lérez.
- Máis adiante a reforma integral do espazo público urbano estendiase ata chegar no momento actual á reforma da zona leste. Grazas a numerosas obras públicas os barrios do leste situaríanse no nivel de calidade do resto da capital. Estas obras fóronse sucedendo con outras de mellora da accesibilidade, eliminación de barreiras, o mobiliario urbano ou mesmo a iluminación, nun proceso que abrangue practicamente toda a capital.



Cada vez máis persoas van en bici // Benito Corbal zona Barcelos



A rúa Sagasta, en pleno centro comercial, un exemplo de usos variados

# Non todo coches

- A reforma urbana fai posíbel unha mobilidade alternativa. Cando se fala de mobilidade falamos non únicamente do tráfico de vehículos a motor, senón tamén de todo o demáis: de desprazamentos para realizar as distintas actividades. A residencia, o traballo, o ocio, as compras, os desprazamentos entre o centro e a periferia, ás vías de alta capacidade, aos aeroportos... o transporte motorizado privado, o colectivo... todos son factores a ter en conta nunha mobilidade definida en todas estas posibilidades.
- **A pé.** Un núcleo urbán concentrado e de pequenas dimensións como o de Pontevedra permite os desprazamentos a pé para boa parte das actividades. Segundo os tempos medidos para un estudo da mobilidade, o desprazamento entre calquera punto da cidade e cada un dos centros de maior afluencia non superaba os 15 minutos camiñando. Ir a pé é o mellor xeito de chegar ben e a tempo.
- **En bici.** A bicicleta é unha opción moi axeitada para quen o desexe, ademáis de resultar moi beneficiosa para a saúde. Últimamente están a potenciándose este medio unipersonal e autopropulsado: aparcadoiros exclusivos, bicis de aluguer, medidas de seguridade... pensar na cidade para a bici é pensar nun transporte de futuro.
- **En autobús.** Este medio colectivo está pensado para traslados entre o contorno urbano, Monte Porreiro e os concellos limítrofes, especialmente os de Marín e Poio, cos que a capital mantén moita interacción laboral, residencial e comercial. O proceso de instauración do sistema metropolitano de transporte, máis lento do que todos desexaríamos, é responsabilidade da Xunta de Galicia, organismo con competencia exclusiva.
- **En vehículo privado.** O único xeito de utilizar os coches na trama urbana é facelo racionalmente, impedindo que supoñan un problema para outras actividades. Consequimos máis espazo público retirando os coches de moitos lugares onde dificultaban outras actividades. Instaurouse un sistema flexible e útil para estacionar, aumentando o número de lugares de uso público e dispoñendo, mesmo á beira do río, dun amplísimo aparcadoiro disuasorio gratuito. Impedindo o abuso, as rúas e prazas estarán dispostas para os coches que realmente o necesitan: servizos de emerxencia, abastecer a comercios e hostalaría, acceso de residentes, repartos, xestións, etc.



# Espazos para as **persoas**

A Peregrina, unha da ampla rede de rúas comerciais do centro



Antigos e novos espazos para as persoas // Santa María e as novas áreas residenciais e administrativas de Campolongo

- O Centro Histórico e as rúas do perímetro comercial central, así como outras das Moureiras, fóron destinadas maiormente ao tráfico de peóns, xa que os automóbiles impedían levar a cabo importantes actividades económicas e humanas que hoxe se desenvolven moi doadamente e con seguridade.
- Grazas ao seu valor patrimonial, a histórica améndoa de pedra pontevedresa veuse liberada da presenza constante dos coches a partires de 1999, cando un decreto da alcaldía impide a circulación indiscriminada de vehículos, favorecendo unha nova perspectiva da cidade para camiñar, para mercar, para pasear.
- Posteriormente fóron uníndose outras arterias xa máis comerciais, ata chegar a importantes nodos como as prazas de Compostela ou San Xosé, que xunto coa Alameda e o límite do propio Centro Histórico conforman hoxe a ampla área peonil da capital, con acceso restrinxido a residentes, donde non se pode estacionar máis que puntualmente, e para a que existe un amplo horario de carga e descarga, de tal xeito que se favoreza a vida económica en base ao ocio, o comercio e os servizos.



# Itinerarios peonís

- O mellor xeito de moverse por Pontevedra e a pé, polo que o deseño urbano proseguiu definindo e potenciando o uso peonil das rúas, a través de grandes itinerarios para a comunicación entre o centro e os barrios residenciais. Nacen así eixos de amplas beirarrúas, boa iluminación e tráfico a motor ordenado e calmado.
- Primeiro conectáronse as estacións de autobuses e ferrocarril coa parte central, máis adiante a Audiencia e a zona de Campolongo, o río, tanto desde A Peregrina como desde o Concello ou a Alameda. Hoxe trabállase no Plan Leste (A Parda, Os Salgueiriños, O Castañal, Valdecorvos) e en varias zonas do litoral, especialmente na reforma da Avenida de Marín. Tamén Monte Porreiro está probando a nova mobilidade segura.
- Estas reformas estruturais permiten unha axeitada circulación peonil entre os distintos puntos da cidade, favorecendo os desprazamentos sen motor e preservando toda a capital dos efectos negativos que conleva o coche, tanto a nivel de ruídos, como de contaminación, de ameaza aos peóns ou de ocupación do espazo público.

Concepción Arenal, hoxe unha confluencia ordenada e segura



Diante da Audiencia Rosalía Castro converteuse nun paso modélico que dá continuidade a esta rúa



Un foco comercial e cultural // San Xosé e González Besada



# O motor, calmado

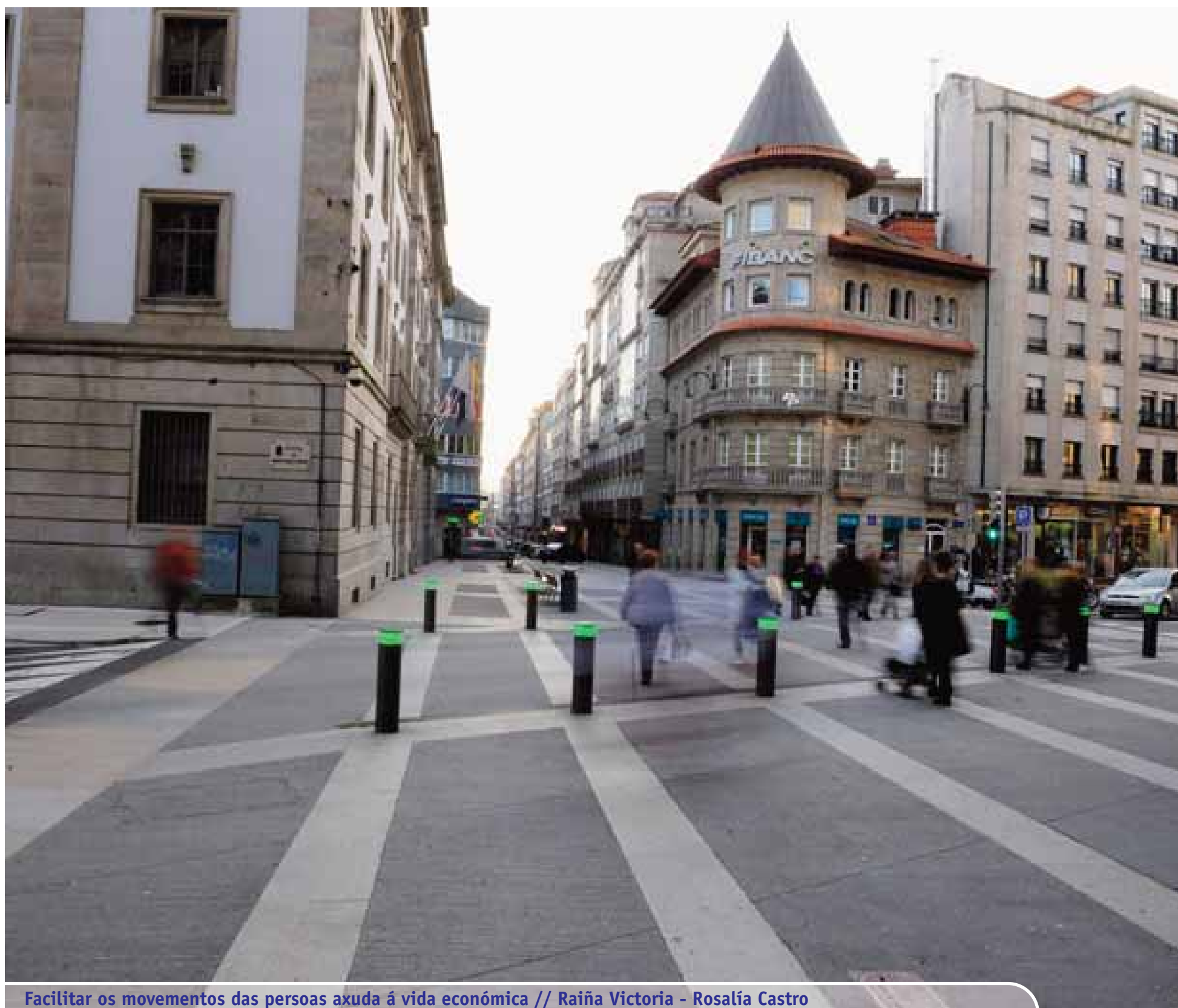
- A mellor prevención dos danos que os automóbiles poden facer ás persoas é poñer obstáculos para o seu uso abusivo ou imprudente. As medidas físicas, de deseño urbano, rebélanse as máis eficaces para impedir os excesos de velocidade e a condución temeraria. Baixar os riscos de accidentes foi unha palpábel consecuencia da transformación de Pontevedra. As estratexias de “traffic calming” son o resultado da minuciosa observación dos comportamentos ao volante. A arma máis eficaz para que este tipo de máquinas rodantes deixen de amenazar ás persoas.
- As partes da cidade habilitadas para o uso do automóbil fóron concebidas en función da súa función urbana. Nas peonís, o coche só entra para servizos imprescindíbeis a residentes ou empresas. Nas zonas de coexistencia, a preferencia é do peón. Na maioría das zonas de circulación a motor, os espazos para o coche límitanse ás súas necesidades básicas, con carrís reducidos e estacionamentos limitados a 15 minutos.
- Unha das pezas urbanas máis características das zonas con tráfico calmado son os **lombos**, ou pasos de peóns sobreelevados, que obrigan ao conductor a reducir a velocidade. Toda a capital está dotada destes beneficiosos salvavidas, unha das principais razóns da drástica redución dos accidentes en Pontevedra.
- Ademais dos lombos, boa parte do mobiliario urbano está deseñado e ubicado para previr a tentación invasiva dos automóbiles cara aos espazos peonís, maiormente beirarrúas ou prazas. Os carrís de servizo que se obteñen tras a reforma de cada rúa dotan a estes espazos dunha atractiva fisonomía urbana, definen os lugares onde ubicar os elementos necesarios (colectores de lixo, aparcabicis, árbores, etc.) e permiten os estacionamentos diurnos puntuais de calquera vehículo, por un espazo de 15 minutos.
- Nas vías que arrodean o río, concebidas nos anos 70 case como autoestradas urbanas, tamén se notaron os beneficios do tráfico calmado. Rotondas e lombos axudaron a reducir a perigosidade. Tamén en vías de densidade alta de automóbiles como Raiña Victoria, Paseo de Colón, Fernández Ladreda, o treito exterior da Avenida de Vigo, Juan Carlos I, ou as principais de Monte Porreiro, por poñer algúns exemplos.

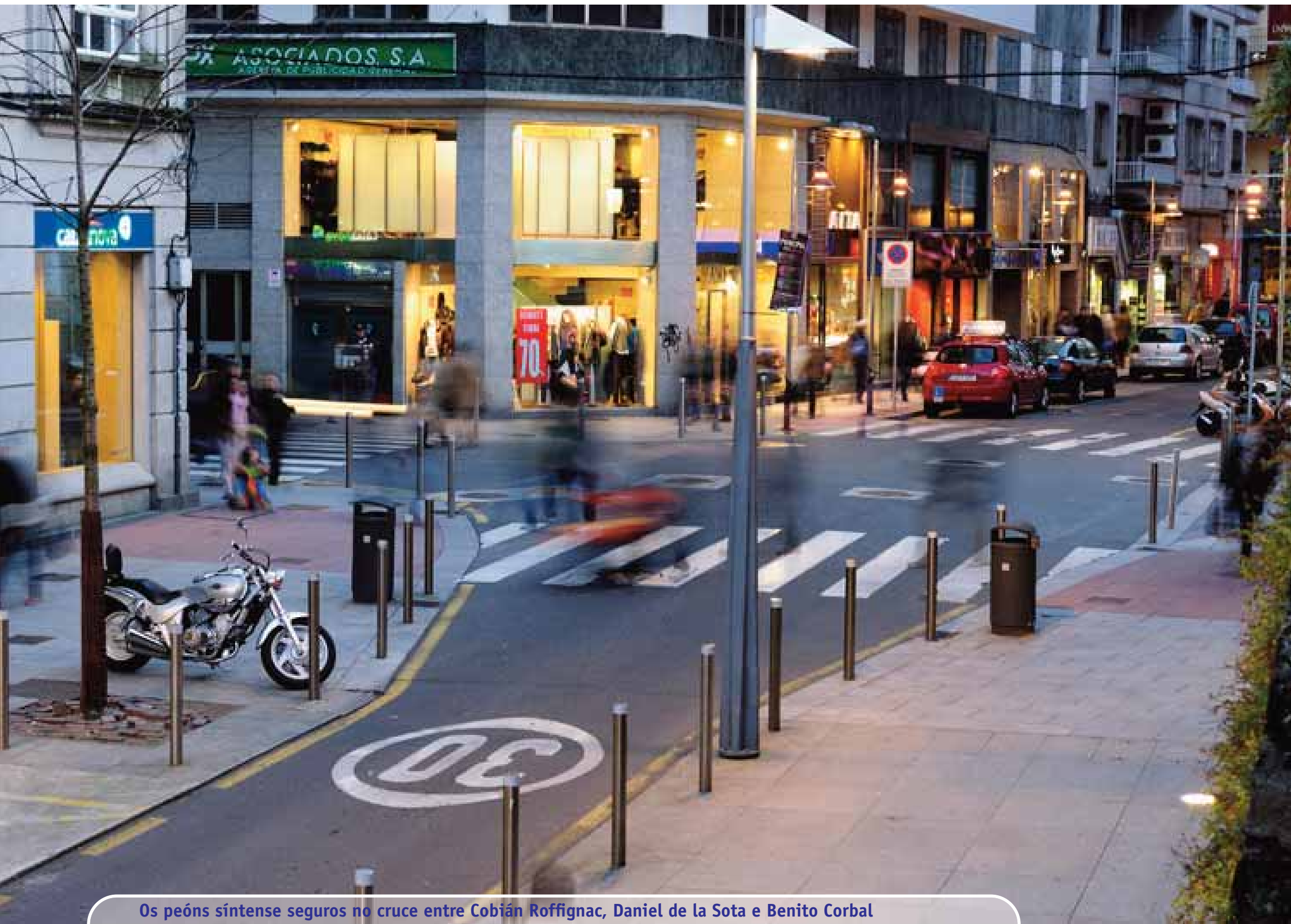


Entrada na cidade desde a Ponte da Barca

- As funcións dos diferentes barrios e rúas da cidade están íntimamente ligadas ás condicións da mobilidade. É imposible que funcionen ben vías comerciais estreitas, con circulación indiscriminada de automóbiles. A vida económica é unha parte substancial do modelo de cidade.
- A cidade recuperouse para acoller unha activa vida económica, para as transaccións comerciais, o ocio e outras manifestacións da economía de servizos como o ensino, a administración pública, a banca, os servizos profesionais, o turismo, a industria cultural, a actividade física e deportiva... auténticos xeradores de emprego na economía fortemente terciarizada do ámbito urbano.
- Pontevedra ademais logrou frear a tentación deslocalizadora do comercio. Mentres en moitas cidades fóron medrando “medusas comerciais” nas periferias, a nosa contivo esa tendencia precisamente debido á súa política urbanística de renovación do centro urbano, que se revalorizou e convertiu no principal motor económico da comarca.
- Un núcleo urbano vivo, activo e economicamente revalorizado é a mellor garantía do uso racional dun espazo pensado para ser vivido con seguridade e sen a constante ameaza dos vehículos a motor.

# Cidade dinámica





Os peóns sintense seguros no cruce entre Cobián Roffignac, Daniel de la Sota e Benito Corbal



# Circular a motor

- Pontevedra ten definidos dous ámbitos de circulación urbana a motor: o principal, configurado por unha rede de vías que interconectan todas as entradas e saídas, e o secundario, conformado polo resto das rúas. As características das vías e as limitacións de velocidade son idénticas en todas elas, só que as principais conforman a rede de accesos desde as entradas á capital, os aparcadoiros disuasorios gratuítos e os aparcadoiros urbanos, que garanten o acceso ás zonas de máis demanda.
- As principais interseccións entre as rúas están reguladas por redondas e os pasos peonís son moi frecuentes, especialmente canto máis perto do centro, para facilitar a circulación peonil e garantir a seguridade.
- Os pasos de peóns fóra das zonas de plataforma única, están dotados de lombos elevados, garantíndose así a seguridade para todas e todos. Existen áreas específicas para o estacionamento de motocicletas en zonas próximas ao centro peonil e de servizos.
- A mobilidade conquista así o seu valor principal: satisfacer as necesidades de todos sen sacrificar nengún dos valores de cada un. Os conductores coñecen as súas condicións; a cidadanía ten seguridade e tranquilidade; os profesionais e comerciantes dispoñen de espazos dignos para as súas actividades; os consumidores poden acceder aos espazos comerciais; os provedores teñen os seus horarios para traballar con folgura; os viaxeiros e a cidadanía en xeral goza da cidade en moi boas condicións...



# Aparcar con xeito

- Toda política de mobilidade ten que contar cun sistema de estacionamentos que satisfaga as distintas necesidades que conflúen na cidade. O sistema de aparcadoiros de Pontevedra baséase nestes extremos
- Ninguén paga por estacionar en superficie
- Existe unha grande área de aparcamento disuasorio gratuito, con perto de 1.000 prazas, moi próxima ao núcleo central da cidade, entre as pontes do Burgo e Os Tirantes. Tamén se estaciona no peirao das Corvaceiras e no Mollabao.
- A maior parte do centro urbano ten Zonas de Aparcamento de Servizos, con estadias de 10 minutos para todos os vehículos (non só os comerciais) para realizar xestións, recollidas, compras, etc.
- Os aparcadoiros de carga e descarga garanten un correcto fornecemento do comercio e a hostalaría en horarios de mañá e tarde.
- Existen unhas 3.500 prazas, públicas e privadas, en aparcadoiros de pago situados en practicamente todas as áreas da capital.





- A bicicleta é unha opción que cada vez conta con máis adeptos entre a cidadanía. A transformación urbana permitiu incorporar a bici a practicamente toda a cidade, sen habilitar espazos exclusivos para ela, xa que pode utilizarse con boas condicións de seguridade.
- Co tráfico calmado e vehículos que non superan os 30 km/h é doado circular en bici por toda a capital. A Mesa da Bici, un órgano de participación pública, está a definir cos técnicos municipais algunhas melloras que compre realizar para garantir un uso completamente seguro en zonas concretas dos contornos urbanos nas que aínda non se realizaron as obras necesarias.
- Só se dispoñen carrís bici naqueles espazos que o requiren, en función das condicións da circulación a motor e dos itinerarios máis doados para a bici. Tamén se levan a cabo accións divulgativas para aprofundar na convivencia entre usuarios da bici e peóns, e entre condutores de automóbiles e ciclistas.
- A cidade conta cunha completa rede de aparcadoiros para bicis, e un sistema de préstamo que funciona moi activamente.

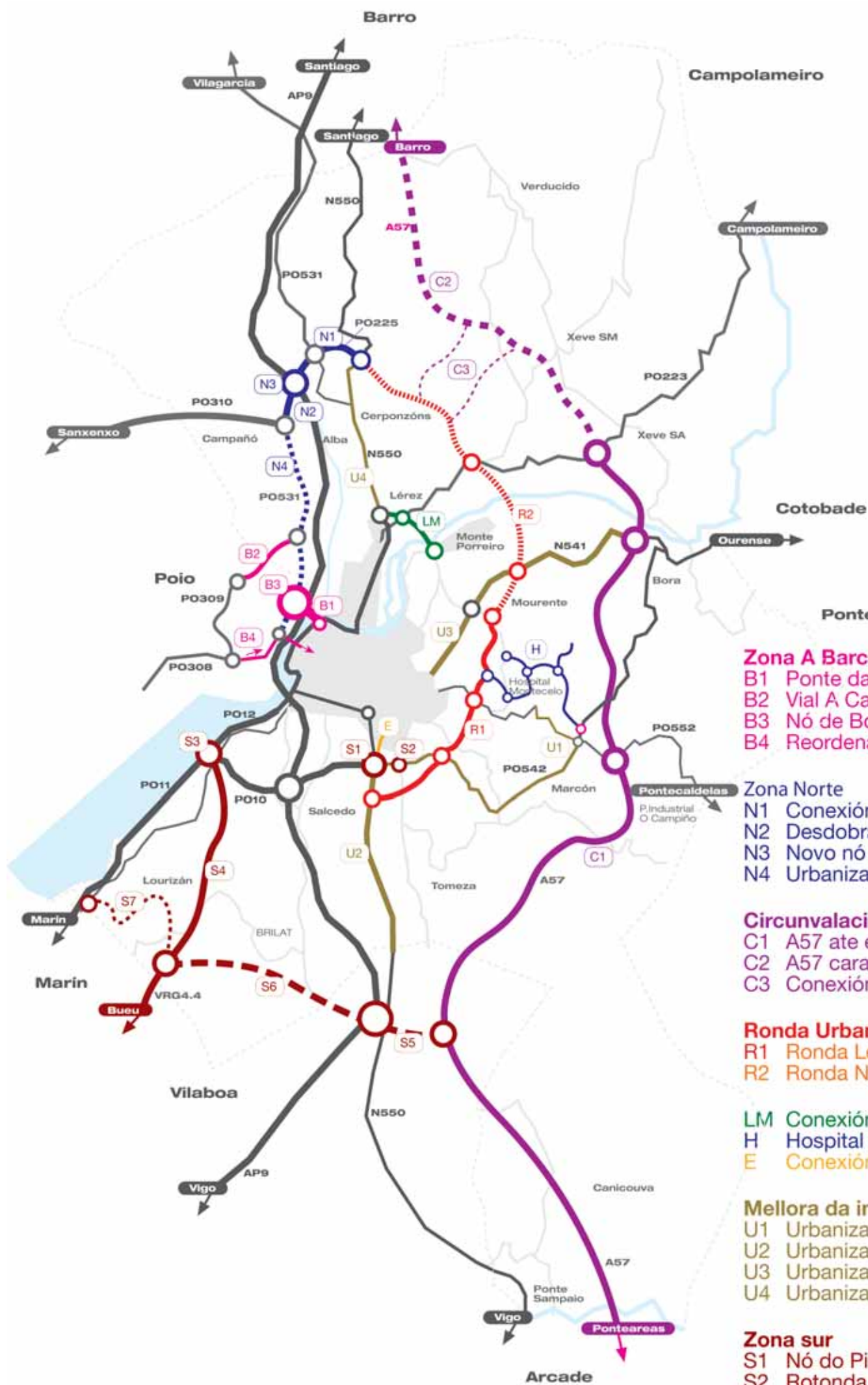
# En bici mellor



# Infraestruturas perimetrais

- As infraestruturas perimetrais de mobilidade mellorarán os accesos e permitirán un mellor uso da capital, tanto para os seus veciños e veciñas, como para as persoas que proceden de fóra da zona urbana.
- A Mesa pola Mobilidade M4 (na que se sentaron Ministerio de Fomento, Xunta, Deputación e Concello) definiu as necesidades viarias de Pontevedra, que só agarda que os investimentos das distintas Administracións fagan avanzar as obras. Estes son os fitos máis relevantes deste plan.
- **No do Pino.** Refórmase un dos principais puntos negros do tráfico rodado, que conecta a avenida de Vigo, o vial Pino - Bora e a PO10 (acceso á AP9)
- **Ponte das Correntes.** Resolverá os tráxicos de conexión co Salnés, Vilagarcía e AP9, especialmente para acabar coa saturación da Ponte da Barca e o núcleo urbano da Barca, en Poio.
- **Novas vías cara ao leste.** Aproveitando a construción do Eixo Atlántico Ferroviario nacen dúas novas conexións alén das vías. Unha perto da Seca, que conectará Xosé Malvar coa Av. de Lugo a través do novo Polígono de Valdecorvos. Outra na Parda, coa ponte dos Xulgados, que comunicará a zona de Xoan Carlos I con Eduardo Pondal a través de 12 de Novembro e a Unidade 18.
- **Circunvalación exterior ou A57.** Ao leste da capital, desde o enlace de Curro, ao norte, ata o aeroporto e a A52 ao sul, conectando as estradas de Santiago, Campo Lameiro, Ourense, Ponte Caldelas, Pino-Bora e Vigo.
- **Ronda urbana.** Facilitará a conexión entre o periférico de Poio, as estradas de Vilagarcía, Santiago, Campo Lameiro, Ourense, Ponte Caldelas e Vigo, conectando coa rede viaria do Hospital Montecelo e as novas conexións de Alba - San Caetano e Lárez - Monte Porreiro.
- **Periférico de Marín.** Rematará na PO11 facilitando a conexión co Morrazo.
- **Rede de Montecelo.** Mellorará as conexións do Hospital, a cidade Príncipe Felipe e Castro Senín
- **Outras accións.** Construción da Ponte entre Lárez e Monte Porreiro, así como a vía entre San Bieito e a rotonda de Médico Ballina, ampliación do espazo libre de peaxe da AP9 e novo acceso en Alba e urbanización e mellora da seguridade viaria nos treitos periurbanos das vías de Fomento que penetran na capital. Tamén está a converterse a Av. de Marín nun longo paseo marítimo.





**Zona A Barca**

- B1 Ponte das Correntes
- B2 Vial A Caeira - O Vao
- B3 Nó de Bombeiros
- B4 Reordenación Ponte da Barca

**Zona Norte**

- N1 Conexión San Caetano - Pidre
- N2 Desdoblamento PO531 (1)
- N3 Novo nó AP9 e traslado da peaxe
- N4 Urbanización e desdoblamento PO531 (2)

**Circunvalación (A57)**

- C1 A57 ate estrada de Campo Lameiro
- C2 A57 cara ao norte
- C3 Conexión Ronda - A57

**Ronda Urbana**

- R1 Ronda Leste
- R2 Ronda Norte

**LM Conexión Lérez - Monte Porreiro**

- H Hospital Montecelo
- E Conexión estación Autobuses

**Mellora da integración urbana**

- U1 Urbanización PO542
- U2 Urbanización N550 Sur
- U3 Urbanización N541
- U4 Urbanización N550 Norte

**Zona sur**

- S1 Nó do Pino
- S2 Rotonda do Marco
- S3 Nó da Ría
- S4 Circunvalación de Marín
- S5 Nova conexión sur AP9
- S6 Conexión Marín - A57 e Brilat
- S7 Acceso a Praceres