

El diseño de los viales incluidos en el Sund 4 y sus conexiones con los viales perimetrales existentes se ha efectuado de acuerdo con la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras y la Orden FOM/273/2016 de 19 de febrero por la que se aprueba la Norma 3.1-IC, trazado de la Instrucción de carreteras.

Se han recogido las sugerencias de los servicios técnicos municipales en cuanto a conexiones previstas por el Plan General con la vía Marconi y el trazado de una vía de servicio con salida directa a la variante de Aradas.

El Plan General de Ordenación Municipal es el que autoriza los usos y edificabilidades del Sund 4, sin proponer alteración alguna en los viales de conexión, definiendo las medidas y actuaciones contempladas para que en el funcionamiento del Sund-4 tengan preponderancia los medios de transporte sostenibles.

Se plantea como objetivo proponer, mediante el diseño, una red de comunicaciones y transporte flexible que no cree zonas de conflicto que dificulten la movilidad, apoyando la conexión con el transporte público municipal, creando caminos peatonales y de bicicletas que conectan los distintos espacios del Sud con los viales externos existentes. Se propone materializar las conexiones sugeridas por el PXOUM, con el fin de favorecer la absorción de la movilidad generada por las viviendas y zonas comerciales creadas.

Las conexiones diseñadas procuran diversificar lo máximo posible las posibilidades de movimiento, para evitar la posibilidad de colapso puntual.

Consultado el esquema de circulación con técnicos especialistas, para favorecer los cambios de sentido sin invasiones del carril contrario se propone la rotonda situada en el límite Este en la rua Marconi.

Los dos accesos desde la rua Marconi al Sund-4, planteados por el PXOM se materializan para dotar al polígono de entradas y salidas alternativas

desde las zonas residenciales y evitar colapsos en el entorno de las zonas comerciales, junto a los servicios municipales, en el entorno más próximo a la glorieta de la variante de Aradas.

Se propone un enlace peatonal y rodado con el núcleo habitado, el espacio comercial, las zonas verdes y el área residencial propuesta.

Se crea la posibilidad de que se enlacen las redes peatonales y de bicicletas con los espacios colindantes dando continuidad a los itinerarios.

El tráfico rodado residencial se resuelve independientemente del comercial al habilitar las conexiones con la vía Marconi, no siendo imprescindible la conexión con la rotonda de la variante de Aradas.

ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOBILIDAD

DETERMINACIONES

- a) Los incrementos potenciales de los desplazamientos generados por la nueva implantación de actividades son absorbidos por los servicios diarios y por el sistema de transporte público. El tráfico diario en la variante de Aradas es de 3642 vehículos/día, según datos recogidos de la estación afín VG1.7 (3) con un 15% de vehículos pesados, con la puesta en funcionamiento del Sund-4, se generaría el movimiento de unos 600 vehículos, siendo la repercusión en la variante de Aradas de unos 200 vehículos/día sin que suponga un cambio significativo en el aumento de la movilidad.

El planeamiento del SUND 4 realiza a tal fin las siguientes propuestas que se recogen en los planos PORD_02LIC_1, 2, 3, 4, 5, 6

- b) Propuesta de red e itinerarios principales para peatones.
- c) Propuesta de red e itinerarios principales para bicicletas
- d) Itinerarios principales para vehículos y determinación de las reservas para aparcamientos
- e) Previsión de red itinerarios para transporte colectivo
- f) Representación de líneas de autobuses interurbanos. No existen estaciones de ferrocarril.
- g) Reservas de espacios para carga y descarga de mercancías

- h) Representación de la propuesta de reservas de espacios para aparcamiento o parada de vehículos destinados al transporte colectivo del taxi.
- i) Justificación del cumplimiento de las condiciones exigidas por la normativa vigente en materia de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas en el sector (itinerarios adaptados)
- j) Encaje y definición de los nodos de unión con la red general del municipio (viaria, peatonal, de bicicletas y de transporte colectivo)
- k) Propuesta de financiación de los diferentes costes generados por el incremento de movilidad debido a la nueva actuación. Los costes originados por el aumento de movilidad se encuentran recogidos en el apartado de Estimación de Gastos Anuales de mantenimiento de Infraestructuras que originará el Sector, en el documento 15078_PP_SIND04_202305_AI_EE_02MVE, además de estos costes de implantación y mantenimiento ya cubiertos, por la movilidad y en función de la previsión de aumento de vehículos ocasionado por la puesta en funcionamiento del SUND4, se considera una estimación de ingresos anuales para la Hacienda Pública Municipal originada en el sector, por el impuesto de Circulación de vehículos de tracción mecánica, según detalle en tabla Excell adjunta, que ascendería a 133660,29€, resultando un saldo positivo para la Hacienda Pública por el funcionamiento del SUND4.

Impuesto de Circulación de Coches SUND-4 en Santiago de Compostela												
2021												
	Nº Plazas	Turismos					Motos					
		< 8CF	<11,99CF	<15,99CF	<19,99CF	>20CF	< 125CC	125-250CC	250-500CC	500-1000CC	>1000CC	SUMA
		21,30 €	57,50 €	121,40 €	151,20 €	188,90 €	7,50 €	12,80 €	25,60 €	51,10 €	102,20 €	
		5,00%	25,00%	40,00%	25,00%	5,00%	20,00%	10,00%	30,00%	30,00%	10,00%	
POLIGONO 1	317	337,61 €	4.556,88 €	15.393,52 €	11.982,60 €	2.994,07 €	475,50 €	405,76 €	2.434,56 €	4.859,61 €	3.239,74 €	46.679,84 €
POLIGONO 2	590	628,35 €	8.481,25 €	28.650,40 €	22.302,00 €	5.572,55 €	885,00 €	755,20 €	4.531,20 €	9.044,70 €	6.029,80 €	86.880,45 €
SUND-4	907											133.560,29 €