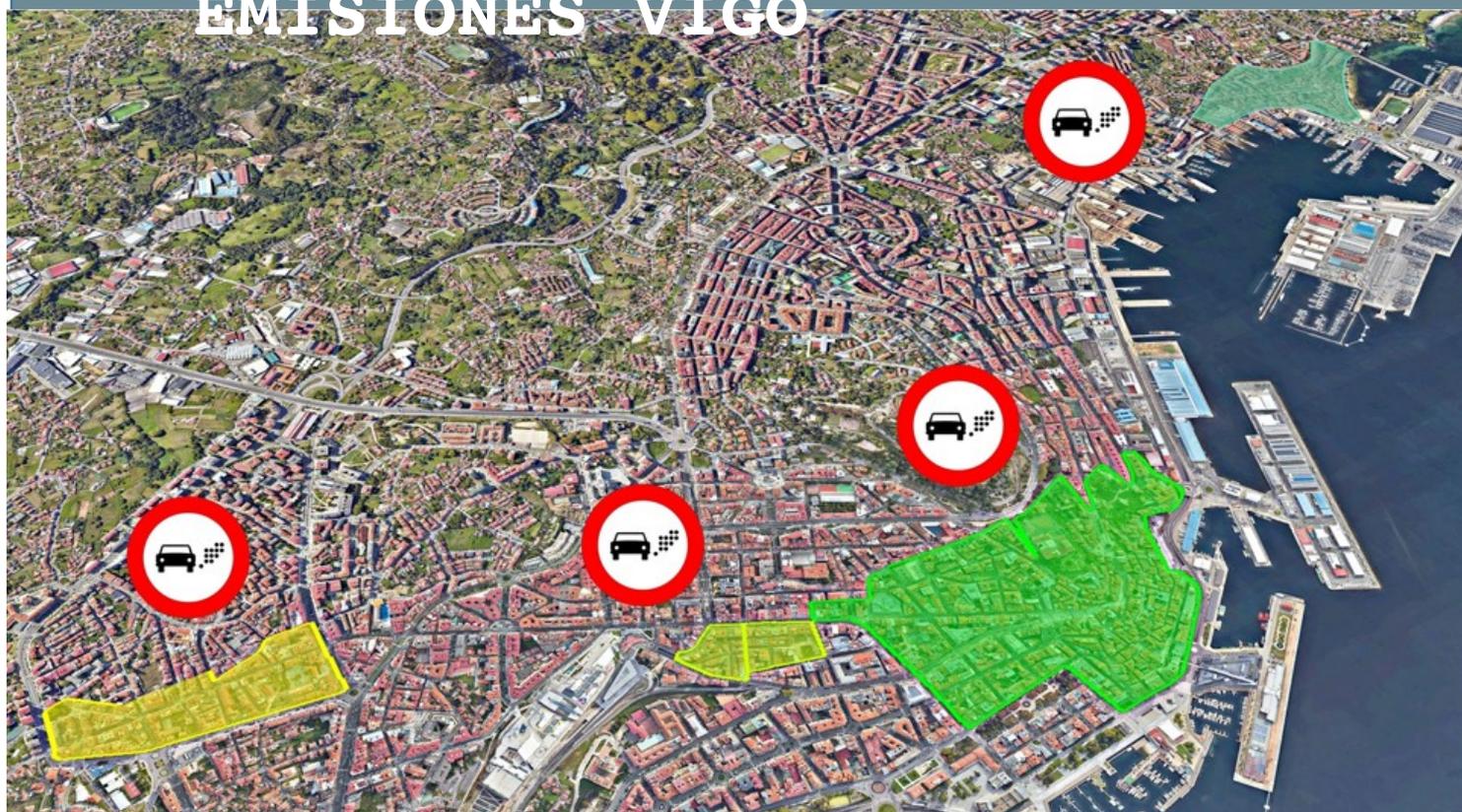


# Memoria

Delimitación,  
superficie,  
restricciones  
previstas y  
calendario de  
desarrollo.

DICIEMBRE 2024

## ZONA DE BAJAS EMISIONES VIGO



ASINADO POR: XEFE ÁREA SEGURIDADE E MOBILIDADE - ( ANTONIO VIVERO MIJARES ) 24/07/2025 12:54:04

Documento asinado



Copia do documento - Concello de Vigo  
142482-210

Data impresión: 10/09/2025 14:39 Páxina 1 de 53  
CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD

Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <http://www.vigo.org/csv>



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 2 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

# ÍNDICE

1.ZBE Centro .....	4
2.ZBE Plaza Portugal .....	6
3.ZBE Bouzas .....	8
2. Análisis de movilidad.....	10
2.1.Introducción .....	10
2.2.Análisis de la movilidad general de la ciudad .....	11
2.2.1.Análisis global .....	14
2.2.2.Análisis por ZBE .....	18
2.2.2.1.ZBE Centro y Plaza Portugal .....	18
2.2.2.2.ZBE Calvario.....	21
2.2.2.3.ZBE Bouzas .....	23
2.3.Análisis de la movilidad en vehículo privado.....	25
2.3.1.Oferta de tráfico. Características del Viario .....	25
2.3.1.1.Viario transversal principal.....	26
2.3.1.2.Viario principal de entrada y salida de la ciudad .....	26
2.3.1.3.Resto de viario principal .....	27
2.3.2.Demanda de tráfico .....	27
2.3.3.Estacionamiento .....	28
2.3.3.1.Estacionamiento público en superficie .....	28
2.3.3.2.Aparcamientos privados .....	29
2.3.3.3.Aparcamientos para personas con movilidad reducida (PMR) .....	30
2.3.3.4.Puntos de recarga eléctrica.....	31
2.3.4.Carga y descarga.....	34
2.4.Análisis de la movilidad en transporte público .....	34
2.4.1.Servicio de autobús .....	35
2.4.2.Servicios ferroviarios.....	35
2.4.3.Servicios marítimos.....	37
2.4.4.Sistema tarifario .....	37
2.5.Análisis de la movilidad ciclista y VMP .....	38
2.6.Análisis de la movilidad peatonal .....	40
3. Identificación de estaciones de medida de calidad del aire y propuesta de nuevas ubicaciones.....	43
3.1.Estaciones de calidad del aire existentes .....	43
3.2.Propuesta de nuevas ubicaciones de estaciones de calidad del aire .....	45
4. LISTADO DE MEDIDAS Y CALENDARIO DE APLICACIÓN.....	47



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 3 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

4.2.Introducción .....47

4.3.Medidas de restricción asociadas a las zonas de bajas emisiones .....47

4.3.1.Fase 1 (2025-2026) .....47

4.3.2.Fase 2 (2027-2029) .....48

4.3.3.Fase 3 (2030).....48

4.3.4.Resumen de fases de implementación .....48

4.4.Medidas complementarias .....49

4.4.1.Medidas de fomento de la movilidad peatonal.....49

4.4.2.Medidas de fomento de la movilidad ciclista.....50

4.4.3.Medidas de fomento del uso de transporte público .....51

4.4.4.Medidas relacionadas con el vehículo privado.....51

4.5.Calendario de aplicación de medidas.....52

**Delimitación y caracterización del perímetro de las ZBE**

En el siguiente apartado se procede a delimitar y caracterizar los perímetros de las ZBE propuestas, indicando que vías forman parte del perímetro, y que, por tanto, están exentas de restricciones, además de las puertas de entrada y de salida de las mismas.

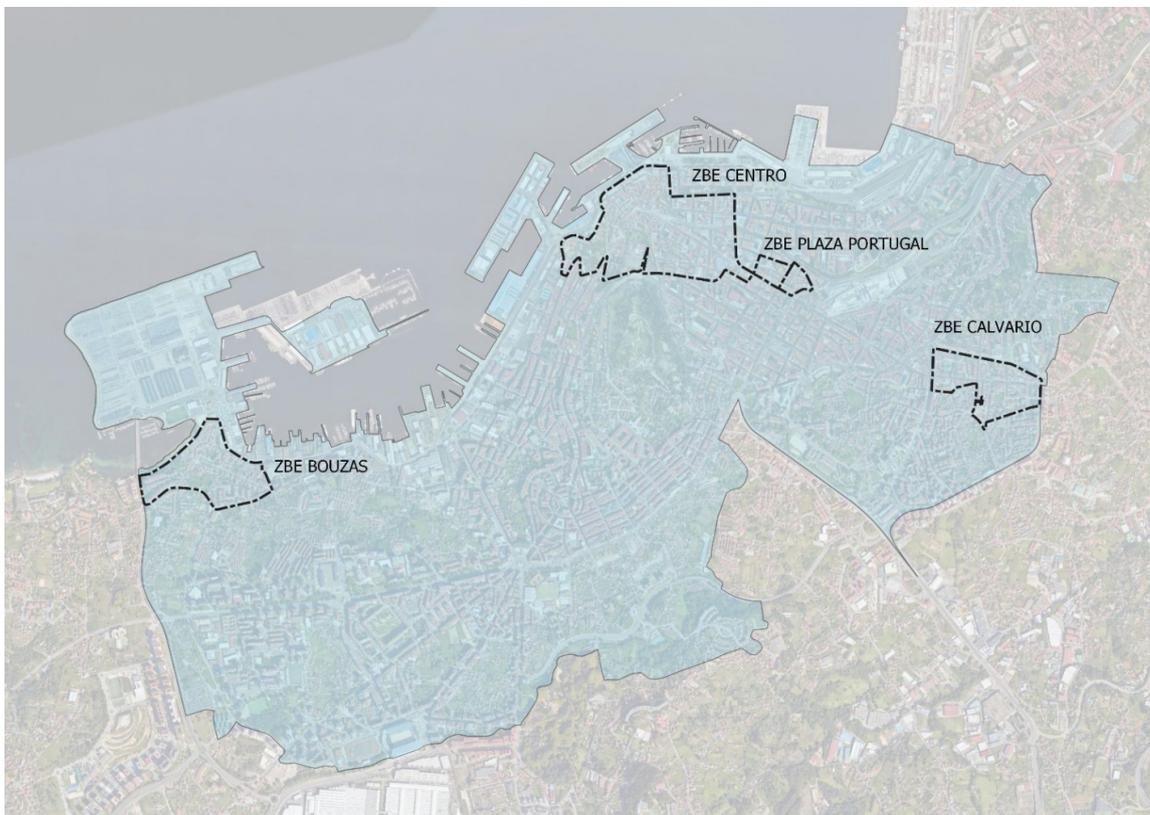


Figura 1: Localización de las ZBE. Elaboración propia

**1.ZBE Centro**

La ZBE Centro se localiza en el Casco Vello de Vigo, entre la fachada marítima de la Estación Marítima de Vigo y el Monte do Castro. Las vías que delimitan la ZBE son las siguientes:

**ZBE CENTRO**



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 4 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

Rúa Cánovas del Castillo	Rúa de Carral
Rúa Victoria	Rúa Colón
Rúa de Urzaiz	Rúa de Magallanes
Rúa de Gil	Rúa Ronda de Don Bosco
Rúa Cachamuiña	Paseo de Granada
Rúa Falperra	Rúa de Pi y Margall
Rúa Llorente	Rúa Santa Marta
Rúa Conde de Torrecedeira	Rúa do Gaitero Ricardo Portela
Avenida de Beiramar	

Tabla 1. Vías perimetrales ZBE Centro. Elaboración propia

Este perímetro tiene una longitud de 3,7 km, con una superficie de 39 ha. En el interior de la ZBE Centro se ubica el Casco Vello de Vigo, en el que destacan sus calles estrechas en pendiente, convertidas la mayoría en peatonales, además de sus plazas.

En cuanto a los accesos, se dispone de 14 vías de entrada, y de 10 vías de salida. En el interior de esta ZBE existen un total de 6 aparcamientos públicos, que estarán controlados para detectar aquellos vehículos que entran al interior de la ZBE para acceder a uno de estos p rkings.

ZBE CENTRO			
Entradas		Salidas	
Rúa Gamboa	Rúa Reconquista	Rúa Velazquez Moreno	Rúa Mestre Mateo
Rúa Carral	Rúa de Laxe	Rúa Real	Barrio de Cura
Rúa Baixada Fonte	Rúa Te�filo Llorente	Rúa Paseo de Alfonso XII	Rúa de Santiago
Rúa San Francisco	Barrio do Cura	Rúa Paseo de Granada	Rúa Maria Auxiliadora
Rúa Paseo de Alfonso ...	Rúa do Pracer	Rúa Marqués de Valladares	Rúa Policarpo Sanz
Rúa Eduardo Iglesias	Rúa Velázquez Moreno		
Rúa Progreso	Rúa Policarpo Sanz		
PARKINGS			
Parking Doctor Cadaval	Parking Eduardo Iglesias	Parking Mercado Progreso	Parking Progreso
Parking Velázquez Moreno		Parking Policarpo Sanz	

Tabla 2. Accesos ZBE Centro. Elaboración propia

La configuración del perímetro de la ZBE con sus puertas de entrada y salida queda de la siguiente forma:



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Página 5 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

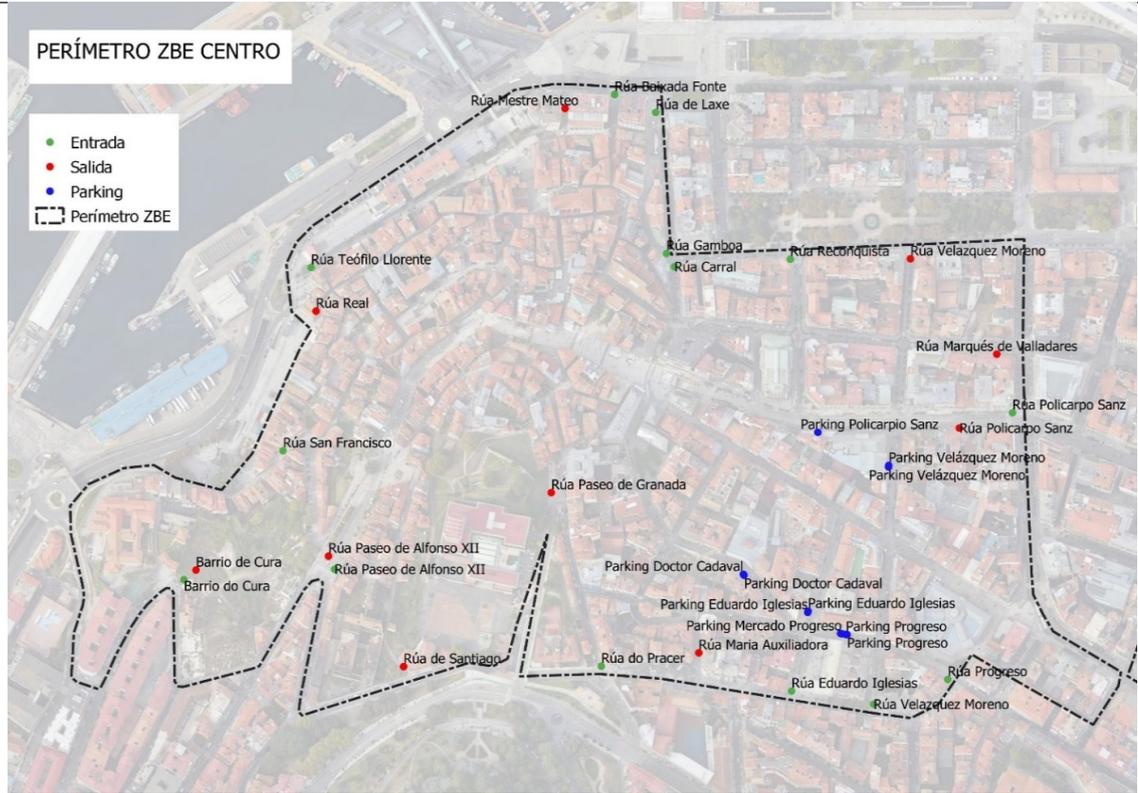


Figura 2: Perímetro y accesos ZBE Centro. Elaboración propia

## 2. ZBE Plaza Portugal

La ZBE Plaza de Portugal es una zona contigua a la ZBE Centro, quedando delimitada por las siguientes vías:

ZBE PLAZA PORTUGAL	
Rúa de Urzaiz	Rúa de Lepanto
Rúa de Alfonso XIII	Rúa Uruguai
Rúa República Argentina	Rúa Cervantes

Tabla 3. Vías perimetrales ZBE Plaza Portugal. Elaboración propia

Como se puede apreciar, la Rúa Cervantes se considera vía perimetral, quedando por tanto al margen de cualquier restricción, por lo que en realidad se trata de dos zonas diferentes. La configuración de accesos viene configurada por 3 vías de entrada, y 4 vías de salida. Su perímetro es de 1,1km, con una superficie de 4 ha.

ZBE PLAZA PORTUGAL	
Entradas	Salidas
Rúa Irmandiños	Rúa Irmandiños
Rúa Rogelio Abalde	Rúa Martín Codax
Rúa de Graviña	Rúa Churruca



Tabla 4. Accesos ZBE Plaza Portugal. Elaboración propia

Por tanto, la ZBE Plaza de Portugal se configura de la siguiente forma:

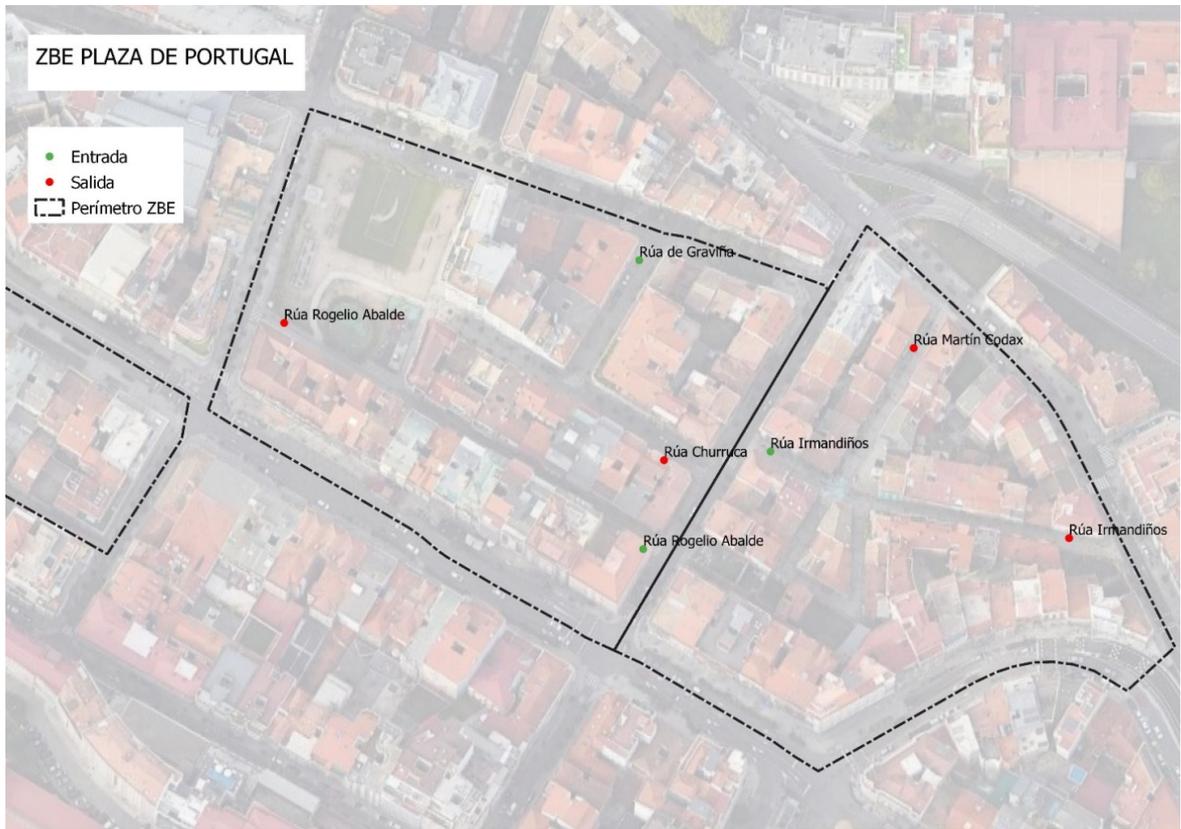


Figura 3: Perímetro y accesos ZBE Plaza Portugal. Elaboración propia

La ZBE Calvario se localiza en la parte noreste de Vigo, quedando conectada con las ZBE Centro y Plaza Portugal a través de la Rúa de Urzáiz. Las vías que definen el perímetro de la ZBE Calvario son las siguientes:

ZBE CALVARIO	
Rúa Jenaro de la Fuente	Avenida Martínez Garrido
Rúa Palencia	Rúa do Doutor Carracido
Rúa José Antela Conde	Rúa de Andalucía
Rúa de San Roque	Rúa Gregorio Espino

Tabla 5. Vías perimetrales ZBE Calvario. Elaboración propia

El perímetro de la ZBE Calvario es de 2km, con una superficie de 14 ha. La configuración de accesos viene dada por 6 vías de entradas y 7 vías de salida.

ZBE CALVARIO	
Entradas	Salidas



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 7 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

Rúa Sagunto	Rúa Aragón	Rúa do Doutor Carracido	Rúa do Cristo
Rúa Extremadura	Rúa León	Rúa Portela	Rúa Toledo
Rúa Numancia	Plaza Maruja Mallo	Rúa Cataluña	Rúa León
		Plaza Maruja Mallo	

Tabla 6. Accesos ZBE Calvario. Elaboración propia

Por tanto, la ZBE Calvario se configura de la siguiente forma:

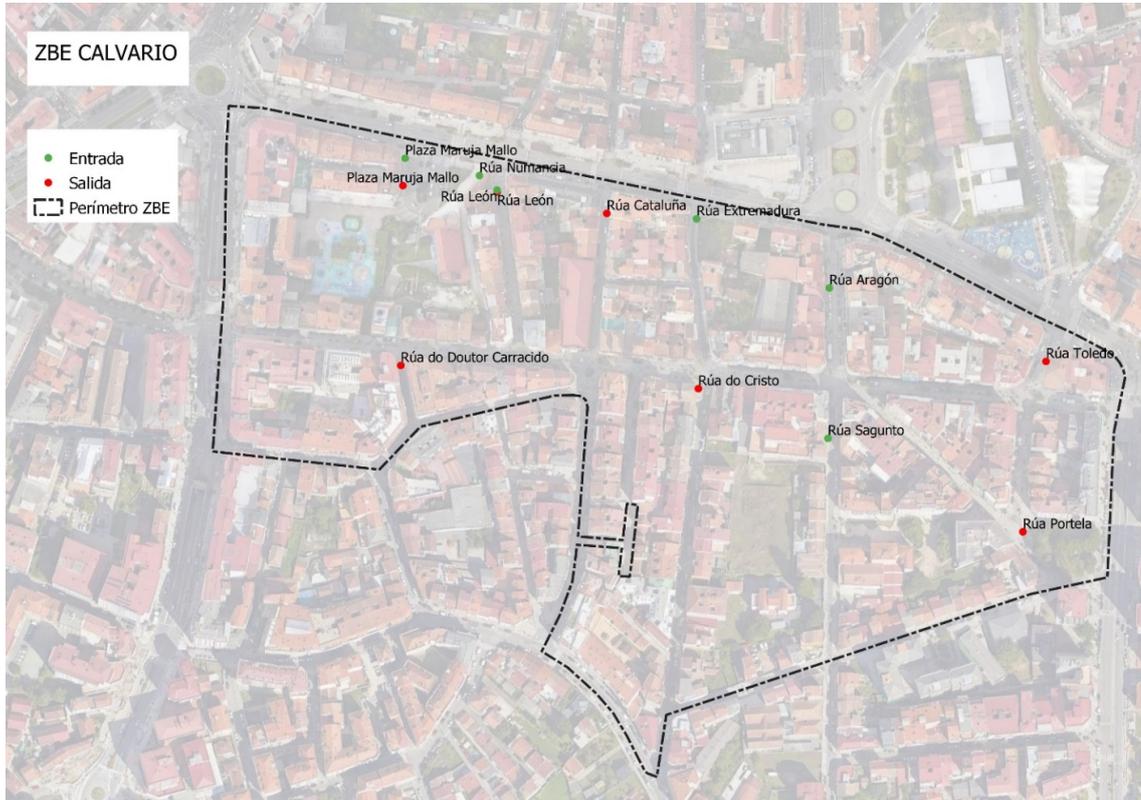


Figura 4: Perímetro y accesos ZBE Calvario. Elaboración propia

### 3. ZBE Bouzas

La ZBE Bouzas se localiza en la parte oeste de Vigo, limitando con la fachada marítima. Las vías que delimitan la ZBE Bouzas son las siguientes:

ZBE BOUZAS	
Rúa de Paz Andrade	Rúa Eduardo Cabello
Avenida Beiramar	Rúa Simancas
Rúa Camilo Veiga	Avenida da Atlántida
Rúa Casiano Martínez	



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 8 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

Tabla 7. Vías perimetrales ZBE Bouzas. Elaboración propia

Este perímetro tiene una longitud de 2km, con una superficie de 17 ha. En cuanto a los accesos, se dispone de 9 vías de entrada y 5 vías de salida.

ZBE BOUZAS		
Entradas		Salidas
Rúa Eduardo Cabello	Rúa Pescadores	Rúa Eduardo Cabello
Rúa Alfredo Brañas	Rúa Pedro do Pazo	Rúa Eduardo Cabello
Rúa de Martín Alonso Pinzón	Rúa Simancas	Rúa Pescadores
Rúa Tomas Alonso	Rúa Johan Carballeira	Rúa Paulino Freire
Rúa Dos Ferreiros		Rúa Casiano Martínez

Tabla 8. Accesos ZBE Bouzas. Elaboración propia

La configuración del perímetro de la ZBE con sus puertas de entrada y salida queda de la siguiente forma:



Figura 5: Perímetro y accesos ZBE Bouzas. Elaboración propia



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 9 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

## 2. ANÁLISIS DE MOVILIDAD

### 2.1. Introducción

El establecimiento de un conjunto de Zonas de Bajas Emisiones en la ciudad de Vigo va a suponer un impacto significativo en la dinámica habitual de movilidad de la ciudad, con lo cual, resulta imprescindible caracterizar todos los ámbitos posibles de la movilidad diaria en la ciudad, considerando todos los modos de transporte que se dan.

En cuanto a los modos utilizados, la referencia más adecuada en la actualidad puede encontrarse en PMUS de la ciudad, cuya última actualización corresponde al año 2014. Según el escenario tendencial del año 2022 de dicho documento, los porcentajes modales de viajes interiores y exteriores de la ciudad son los siguientes:

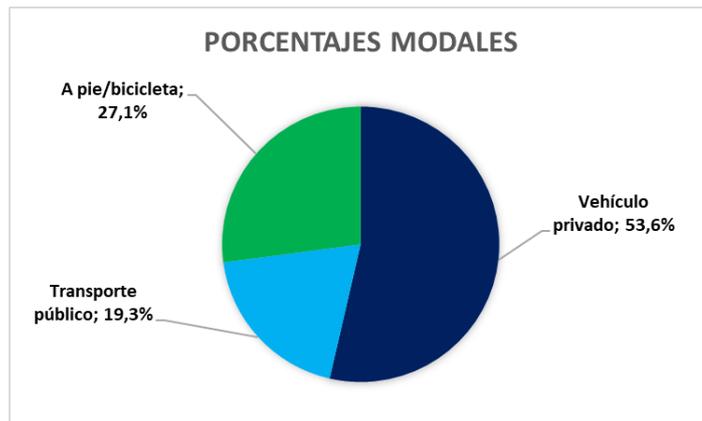


Figura 6: Porcentajes modales escenario temporal 2022. Fuente: PMUS Vigo y elaboración propia

Cabe destacar que, en Vigo, la mayoría de los viajes se realizan desde o hacia el interior de la misma ciudad o su término municipal, siendo los viajes desde o hacia el exterior menos comunes, tal y como se puede ver en el siguiente gráfico:



Figura 7: Tipología de viajes en el escenario tendencial de 2022. Fuente: PMUS Vigo y elaboración propia

Por lo que, para el citado escenario tendencial, los porcentajes modales distinguidos entre viajes internos de la ciudad y viajes desde o hacia el exterior, son los siguientes:



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 10 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

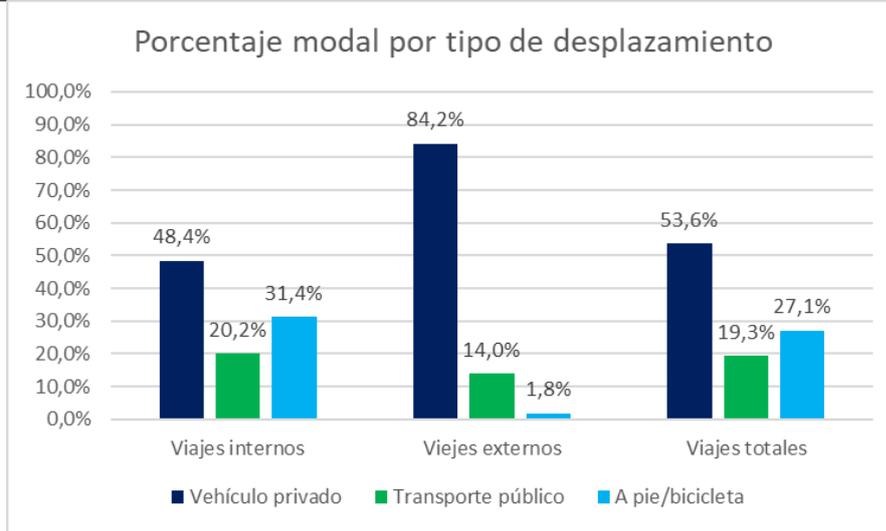


Figura 8: Porcentaje modal por tipo de desplazamiento en el escenario temporal 2022. Fuente: PMUS Vigo y elaboración propia

De los datos anteriores, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- El vehículo privado continúa siendo la opción prioritaria de desplazamiento para la mayoría de los vigueses o de aquellos que realizan un viaje a la ciudad, con un porcentaje superior al 53% de los mismos.
- Esta preferencia se hace más latente en los viajes exteriores, donde más del 84% de los desplazamientos son en vehículo privado, con solo un 14% de los desplazamientos en transporte público, lo que en la práctica corresponde a personas cautivas del mismo que no disponen de vehículo privado, lo cual nos hace indicar la poca competitividad del transporte público en el área.
- En viajes interiores, el vehículo privado continúa siendo la opción preferente, en parte por el gran tamaño del término municipal de la ciudad. En este contexto, los desplazamientos a pie o en bicicleta son la siguiente opción preferente, cuyo porcentaje es probable se haya ampliado tras las nuevas inauguraciones de carriles bici y las actuaciones de Vigo Vertical.

Con el establecimiento de las ZBE, se pretende fomentar que el reparto modal cambie, de forma que los modos más sostenibles ganen una mayor importancia respecto al uso del vehículo privado, al cual van dirigidas las restricciones asociadas a las ZBE, siempre dependiendo del potencial contaminante de los mismos.

## 2.2. Análisis de la movilidad general de la ciudad

Para caracterizar adecuadamente los principales flujos de movilidad que se dan en la ciudad se ha recurrido a datos de telefonía móvil proporcionados por la empresa Kido Dynamics. Trabajar con esta fuente de datos proporciona diversas ventajas:

- Amplitud de la muestra.
- Recolección de datos pasiva respecto a los usuarios.
- Actualización en periodos cortos de tiempo.

Los datos facilitados que ofrece la plataforma son sometidos a un análisis preliminar de forma que se asegure la coherencia, calidad y anonimidad de los datos registrados por los teléfonos móviles, que son registrados mediante la posición de la antena a la que se está conectado.

Posteriormente, las rutas seguidas entre las diferentes antenas son reconstruidas para que tengan lugar por calles reales como corresponde a la realidad. En la siguiente imagen se puede observar un ejemplo de datos sin ruta reconstruida (rojo) y con la reconstrucción realizada (morado):



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 11 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

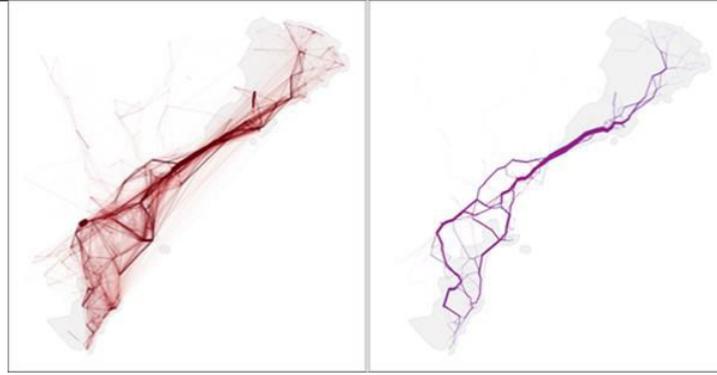


Figura 9: Ejemplo de reconstrucción de rutas. Fuente: Kido Dynamics

Por último, en términos de seguridad y protección de datos, la plataforma asegura la incapacidad para identificar a una persona física, bien a partir de sus datos de identificación como a partir de los de ubicación mediante una serie de medidas que garantizan su anonimidad.

El primer paso fundamental para el desarrollo del análisis, consiste en realizar una zonificación de la ciudad y sus ámbitos más cercanos, teniendo en cuenta la disponibilidad de antenas telefónicas en cada área. Para este análisis, en total, se han considerado 61 zonas.

El resultado de la zonificación propuesta es el siguiente:

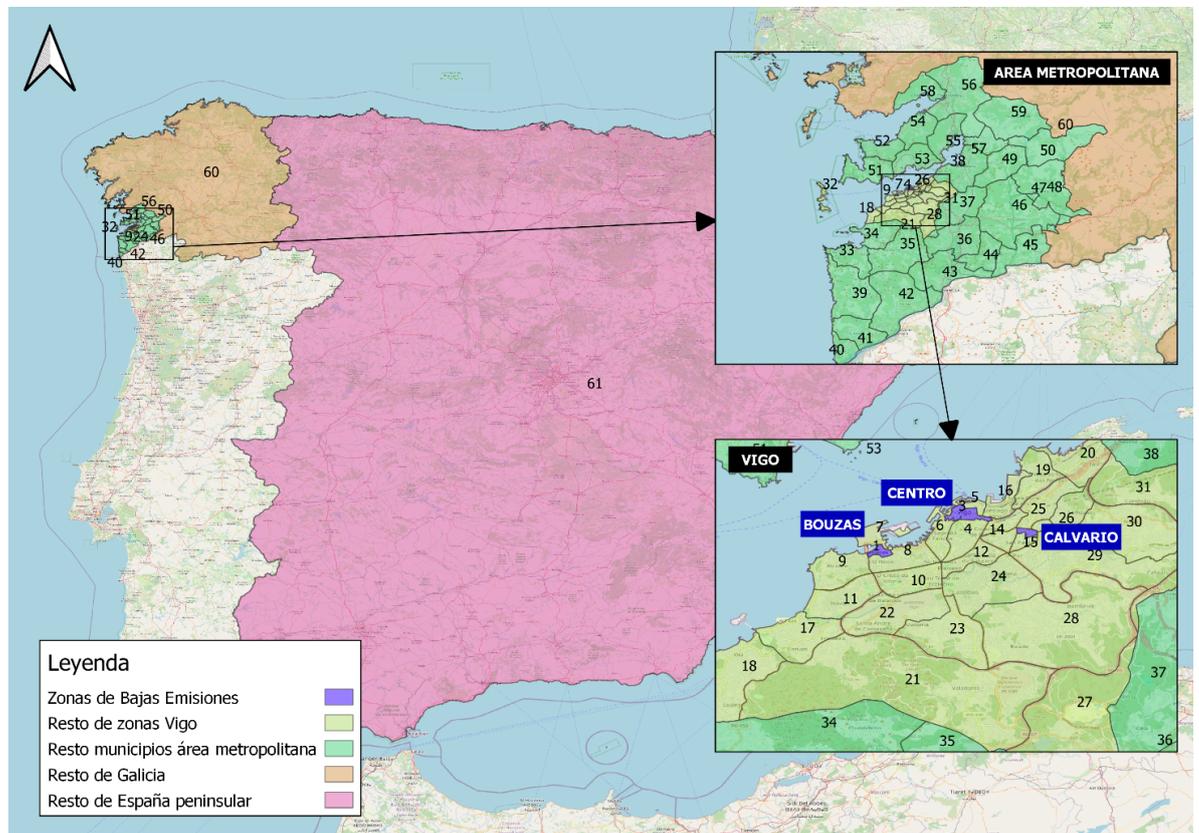


Figura 10: Zonificación propuesta para el análisis. Elaboración propia



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 12 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

Zona	Denominación	Tipo	Zona	Denominación	Tipo
<b>1</b>	Bouzas	ZBE	<b>32</b>	Islas Cíes	Vigo
<b>2</b>	Calvario	ZBE	<b>33</b>	Baiona	Área Metropolitana
<b>3</b>	Centro	ZBE	<b>34</b>	Nigrán	Área Metropolitana
<b>4</b>	Castro	Vigo	<b>35</b>	Gondomar	Área Metropolitana
<b>5</b>	Club Náutico	Vigo	<b>36</b>	O Porriño	Área Metropolitana
<b>6</b>	Sagrada Familia	Vigo	<b>37</b>	Mos	Área Metropolitana
<b>7</b>	Bouzas Portuario	Vigo	<b>38</b>	Redondela	Área Metropolitana
<b>8</b>	O Resio	Vigo	<b>39</b>	Oia	Área Metropolitana
<b>9</b>	Alcabre	Vigo	<b>40</b>	A Guarda	Área Metropolitana
<b>10</b>	La Florida-Coia	Vigo	<b>41</b>	O Rosal	Área Metropolitana
<b>11</b>	Navia	Vigo	<b>42</b>	Tomiño	Área Metropolitana
<b>12</b>	Santa Lucía da Salgu	Vigo	<b>43</b>	Tui	Área Metropolitana
<b>13</b>	San Xosé Obrero	Vigo	<b>44</b>	Salceda de Caselas	Área Metropolitana
<b>14</b>	Divina Pastora	Vigo	<b>45</b>	Salvaterra de Miño	Área Metropolitana
<b>15</b>	San Paulo	Vigo	<b>46</b>	Ponteareas	Área Metropolitana
<b>16</b>	Santiago de Vigo	Vigo	<b>47</b>	Mondariz-Balneario	Área Metropolitana
<b>17</b>	Coruxo	Vigo	<b>48</b>	Mondariz	Área Metropolitana
<b>18</b>	Oia-Saiáns	Vigo	<b>49</b>	Pazos de Borbén	Área Metropolitana
<b>19</b>	Nosa Señora das Neve	Vigo	<b>50</b>	Fornelos de Montes	Área Metropolitana
<b>20</b>	Teis	Vigo	<b>51</b>	Cangas	Área Metropolitana
<b>21</b>	Valadares	Vigo	<b>52</b>	Bueu	Área Metropolitana



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 13 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

Zona	Denominación	Tipo	Zona	Denominación	Tipo
<b>1</b>	Bouzas	ZBE	<b>32</b>	Islas Cíes	Vigo
<b>2</b>	Calvario	ZBE	<b>33</b>	Baiona	Área Metropolitana
<b>3</b>	Centro	ZBE	<b>34</b>	Nigrán	Área Metropolitana
<b>4</b>	Castro	Vigo	<b>35</b>	Gondomar	Área Metropolitana
<b>22</b>	Balaídos-Santo Andre	Vigo	<b>53</b>	Moaña	Área Metropolitana
<b>23</b>	Matama	Vigo	<b>54</b>	Marín	Área Metropolitana
<b>24</b>	Castrelos-Sardoma	Vigo	<b>55</b>	Vilaboa	Área Metropolitana
<b>25</b>	San Xoan do Monte	Vigo	<b>56</b>	Pontevedra	Área Metropolitana
<b>26</b>	Sampaio	Vigo	<b>57</b>	Soutomaior	Área Metropolitana
<b>27</b>	Zamáns	Vigo	<b>58</b>	Poio	Área Metropolitana
<b>28</b>	Beade-Bembrive	Vigo	<b>59</b>	Ponte Caldelas	Área Metropolitana
<b>29</b>	Lavadores	Vigo	<b>60</b>	Resto de Galicia	
<b>30</b>	Av Aeropuerto	Vigo	<b>61</b>	Resto de España Peninsular	
<b>31</b>	Candeán-Aeropuerto	Vigo			

Tabla 9: Lista de zonas propuestas para el análisis

**2.2.1. Análisis global**

Según los datos extraídos para un día laborable tipo, se dan alrededor de 400.000 viajes con origen o destino el término municipal de Vigo, sin tener en cuenta aquellos procedentes de Portugal, dado que estos no están contemplados por el proveedor de datos de telefonía móvil. Estos viajes están prácticamente balanceados, es decir, el número de aquellos con origen Vigo es prácticamente idéntico a aquellos que lo tienen como destino, comportamiento habitual en días laborables en ciudades de tamaño similar.

También cabe destacar que el 11% de los viajes de esos viajes tiene como origen o destino municipios fuera del área metropolitana de Vigo-Pontevedra, siendo solo el 0,7% de otras comunidades autónomas, dada la posición geográfica de Vigo dentro de España. A continuación, se muestran los datos concretos sobre viajes desde o hacia cada una de las zonas exteriores consideradas a Vigo:



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 14 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

Zona	Denominación	Desde	%	Hacia	%	% Total
33	Baiona	6663	3.31%	6557	3.28%	<b>3.30%</b>
34	Nigrán	22043	10.96%	21929	10.98%	<b>10.97%</b>
35	Gondomar	16405	8.16%	16688	8.35%	<b>8.26%</b>
36	O Porriño	10816	5.38%	10817	5.42%	<b>5.40%</b>
37	Mos	37033	18.42%	37012	18.53%	<b>18.47%</b>
38	Redondela	16909	8.41%	15980	8.00%	<b>8.21%</b>
39	Oia	931	0.46%	751	0.38%	<b>0.42%</b>
40	A Guarda	1042	0.52%	1000	0.50%	<b>0.51%</b>
41	O Rosal	657	0.33%	596	0.30%	<b>0.31%</b>
42	Tomiño	3924	1.95%	4355	2.18%	<b>2.07%</b>
43	Tui	5873	2.92%	5573	2.79%	<b>2.86%</b>
44	Salceda de Caselas	1441	0.72%	1281	0.64%	<b>0.68%</b>
45	Salvaterra de Miño	2190	1.09%	2262	1.13%	<b>1.11%</b>
46	Ponteareas	5868	2.92%	5741	2.87%	<b>2.90%</b>
47	Mondariz-Balneario	13	0.01%	23	0.01%	<b>0.01%</b>
48	Mondariz	798	0.40%	850	0.43%	<b>0.41%</b>
49	Pazos de Borbén	2567	1.28%	2381	1.19%	<b>1.23%</b>
50	Fornelos de Montes	101	0.05%	126	0.06%	<b>0.06%</b>
51	Cangas	13488	6.71%	13677	6.85%	<b>6.78%</b>
52	Bueu	1135	0.56%	1124	0.56%	<b>0.56%</b>
53	Moaña	11569	5.75%	11306	5.66%	<b>5.71%</b>
54	Marín	2869	1.43%	3000	1.50%	<b>1.46%</b>
55	Vilaboa	4633	2.30%	4458	2.23%	<b>2.27%</b>
56	Pontevedra	7669	3.81%	7788	3.90%	<b>3.86%</b>
57	Soutomaior	838	0.42%	747	0.37%	<b>0.40%</b>
58	Poio	843	0.42%	900	0.45%	<b>0.43%</b>
59	Ponte Caldelas	750	0.37%	538	0.27%	<b>0.32%</b>
60	Resto de Galicia	20604	10.25%	20811	10.42%	<b>10.33%</b>
61	Resto de España Penin.	1389	0.69%	1468	0.73%	<b>0.71%</b>

Tabla 10: Distribución de viajes a Vigo hacia o desde el exterior



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 15 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

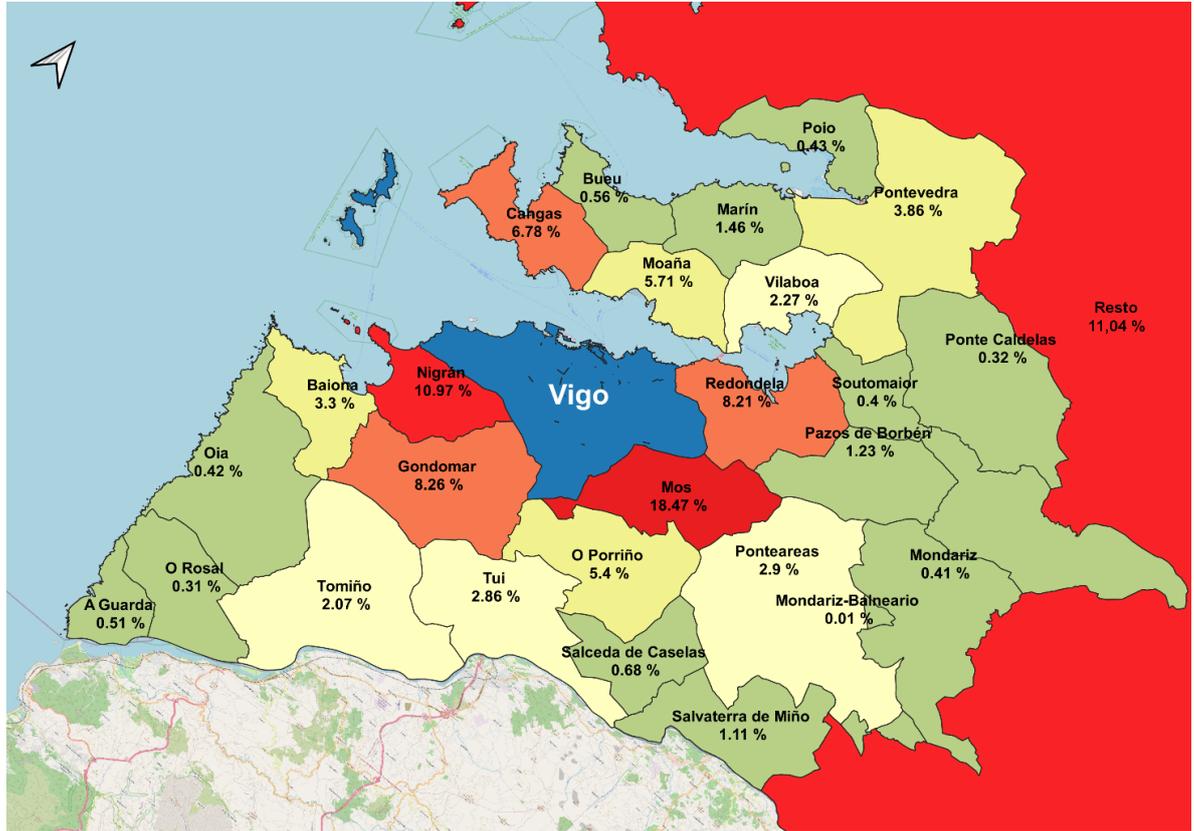


Figura 11: Distribución de viajes hacia o desde Vigo. Elaboración propia

Cabe destacar la influencia de los municipios adyacentes a Vigo como Nigrán, Mos o Redondela, así como los del Corredor del Morrazo.

Adicionalmente, se da un número superior a 820.000 viajes interiores que se circunscriben únicamente al término municipal de Vigo sin tener origen o destino otros municipios, es decir, más de un 67% de los viajes totales son interiores, lo cual es fácilmente explicable dado el considerable tamaño del término municipal de Vigo y su gran cantidad de barrios residenciales.

Desde el punto de vista de la movilidad, resulta interesante focalizar en los tres periodos punta que suelen darse durante un día laborable tipo en cualquier ciudad similar a Vigo:

- Punta matinal: De 7 a 9 horas.
- Punta de mediodía: De 13 a 15 horas.
- Punta de tarde: De 17 a 19 horas.

En el siguiente gráfico se muestra para cada franja horaria la distribución de viajes de entrada y salida a la ciudad:



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 16 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

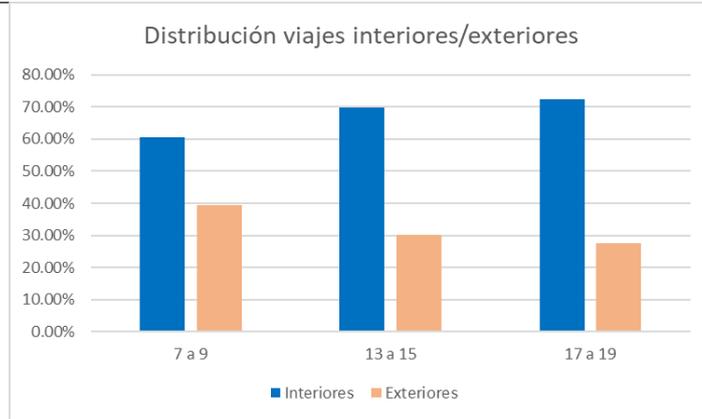


Figura 12: Distribución de viajes interiores o exteriores

En el gráfico anterior, puede observarse la predominancia de los viajes interiores sobre los exteriores, tal y como se ha comentado anteriormente. No obstante, en la punta matinal, el porcentaje de viajes exteriores es superior al de los otros dos periodos.

A continuación, se muestra la distribución de viajes de entrada y salida a la ciudad para las tres franjas horarias consideradas:

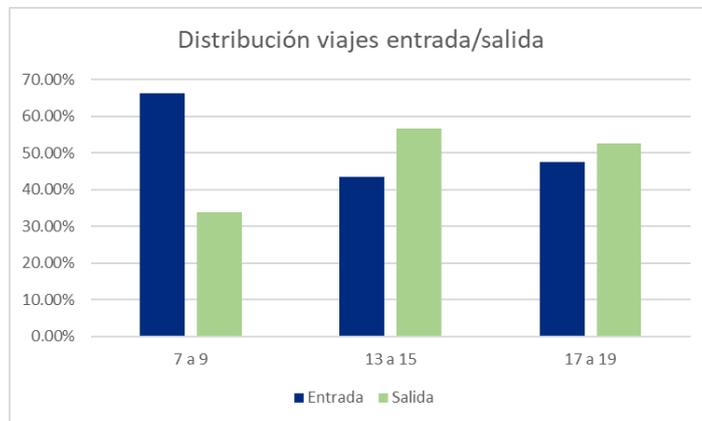


Figura 13: Distribución de viajes de entrada y salida

Dado que la ciudad es un centro atractor de viajes, en la punta matinal el porcentaje de viajes de entrada supera con creces al de salida. No obstante, el regreso a los domicilios, tal y como sucede en ciudades similares, se da de forma escalonada, es decir, entre el mediodía y la tarde.

Para finalizar este análisis global, cabe destacar que la plataforma de Kido Dynamics, permite filtrar aquellos trayectos que han sido realizados o no en vehículo a motor, siendo la condición para ello haber recorrido un mínimo de 5 km en la hora anterior. De esta forma, se pueden analizar separadamente aquellos viajes realizados a pie o bicicleta de aquellos que se realizan en un medio a motor.

En el siguiente gráfico, se muestra la distribución de viajes en un día laborable tipo en la ciudad dependiendo si se han realizado o no en un medio motorizado y si son interiores o exteriores.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 17 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

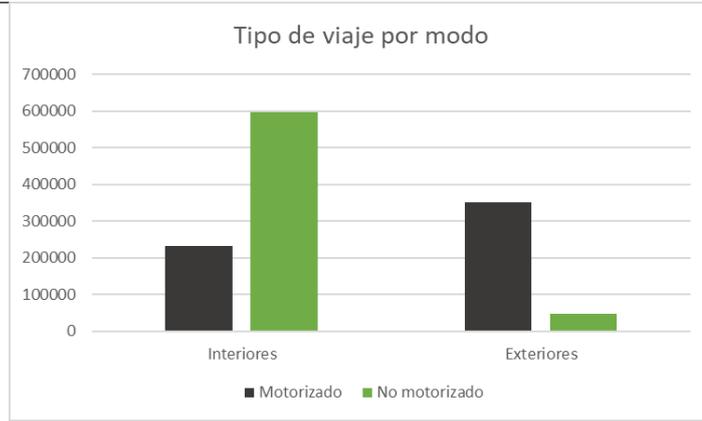


Figura 14: Distribución de viajes motorizados y no motorizados

Las principales conclusiones que se pueden extraer de los datos del gráfico son las siguientes:

- La gran mayoría de los viajes exteriores, por sus características, se realizan en medios motorizados. Cabe destacar que aquí se incluyen aquellos realizados en transporte público.
- Por lo que respecta a los viajes interiores, existe un predominio generalizado de aquellos que son no motorizados, debido a la corta longitud de los mismos. No obstante, existe una buena parte de ellos (más de 200.000) que se realizan en modos motorizados.
- A la vista de los datos obtenidos por telefonía móvil, el 27,1% de viajes no motorizados del escenario tendencial del PMUS probablemente sea algo superior, lo cual refleja que el establecimiento de actuaciones de Vigo Vertical o nuevos carriles bici, ha contribuido en la mejora de la movilidad sostenible en la ciudad. Sin embargo, todavía existe un alto potencial de mejora en cuanto a realizar menos viajes motorizados, en especial en los viajes interiores.

### 2.2.2. Análisis por ZBE

De la misma forma, es posible caracterizar cuales son los patrones de movilidad que tienen lugar en un día laborable tipo en las futuras ZBE de cara a establecer medidas adecuadas para satisfacer las necesidades de movilidad de la población de cara a las eventuales restricciones asociadas a las mencionadas ZBE.

Para ello, se analizará para cada una de ellas cuales son los orígenes y destinos más habituales dentro de la ciudad, así como sus distribuciones horarias.

#### 2.2.2.1. ZBE Centro y Plaza Portugal

En primer lugar, se analizarán en conjunto las ZBE de Centro y Plaza Portugal, las cuales son adyacentes. A continuación, se muestran cuáles son los orígenes y destinos más habituales desde o hacia otras zonas de Vigo:

Zona	Denom	Desde	%	Hacia	%	% Total
1	Bouzas	157	0.74%	168	0.78%	0.76%
2	Calvario	33	0.16%	36	0.17%	0.16%
4	Castro	2102	9.94%	2176	10.14%	10.04%
5	Club Náutico	3292	15.56%	3211	14.97%	15.26%
6	Sagrada Familia	1924	9.10%	2060	9.60%	9.35%
7	Bouzas Portuario	155	0.73%	208	0.97%	0.85%
8	O Resio	758	3.58%	759	3.54%	3.56%



ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

Zona	Denom	Desde	%	Hacia	%	% Total
9	Alcabre	164	0.78%	192	0.90%	0.84%
10	La Florida-Coia	493	2.33%	508	2.37%	2.35%
11	Navia	128	0.61%	168	0.78%	0.69%
12	Santa Lucía da Salgu	406	1.92%	354	1.65%	1.78%
13	San Xosé Obrero	209	0.99%	254	1.18%	1.09%
14	Divina Pastora	778	3.68%	864	4.03%	3.85%
15	San Paulo	117	0.55%	119	0.55%	0.55%
16	Santiago de Vigo	1424	6.73%	1382	6.44%	6.59%
17	Coruxo	246	1.16%	322	1.50%	1.33%
18	Oia-Saiáns	258	1.22%	280	1.31%	1.26%
19	Nosa Señora das Neves	860	4.07%	755	3.52%	3.79%
20	Teis	257	1.22%	213	0.99%	1.10%
21	Valadares	315	1.49%	368	1.72%	1.60%
22	Balaídos-Santo Andre	82	0.39%	98	0.46%	0.42%
23	Matama	104	0.49%	99	0.46%	0.48%
24	Castrelos-Sardoma	197	0.93%	168	0.78%	0.86%
25	San Xoan do Monte	598	2.83%	590	2.75%	2.79%
26	Sampaio	204	0.96%	201	0.94%	0.95%
27	Zamáns	44	0.21%	52	0.24%	0.23%
28	Beade-Bembrive	284	1.34%	247	1.15%	1.25%
29	Lavadores	445	2.10%	416	1.94%	2.02%
30	Av Aeropuerto	422	2.00%	404	1.88%	1.94%
31	Candeán-Aeropuerto	169	0.80%	164	0.76%	0.78%
32	Islas Cíes	0	0.00%	0	0.00%	0.00%
Exteriores		4526	21.40%	4614	21.51%	21.45%

Tabla 11: Distribución de viajes a la ZBE Centro-Plaza Portugal hacia o desde otras zonas de Vigo



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 19 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

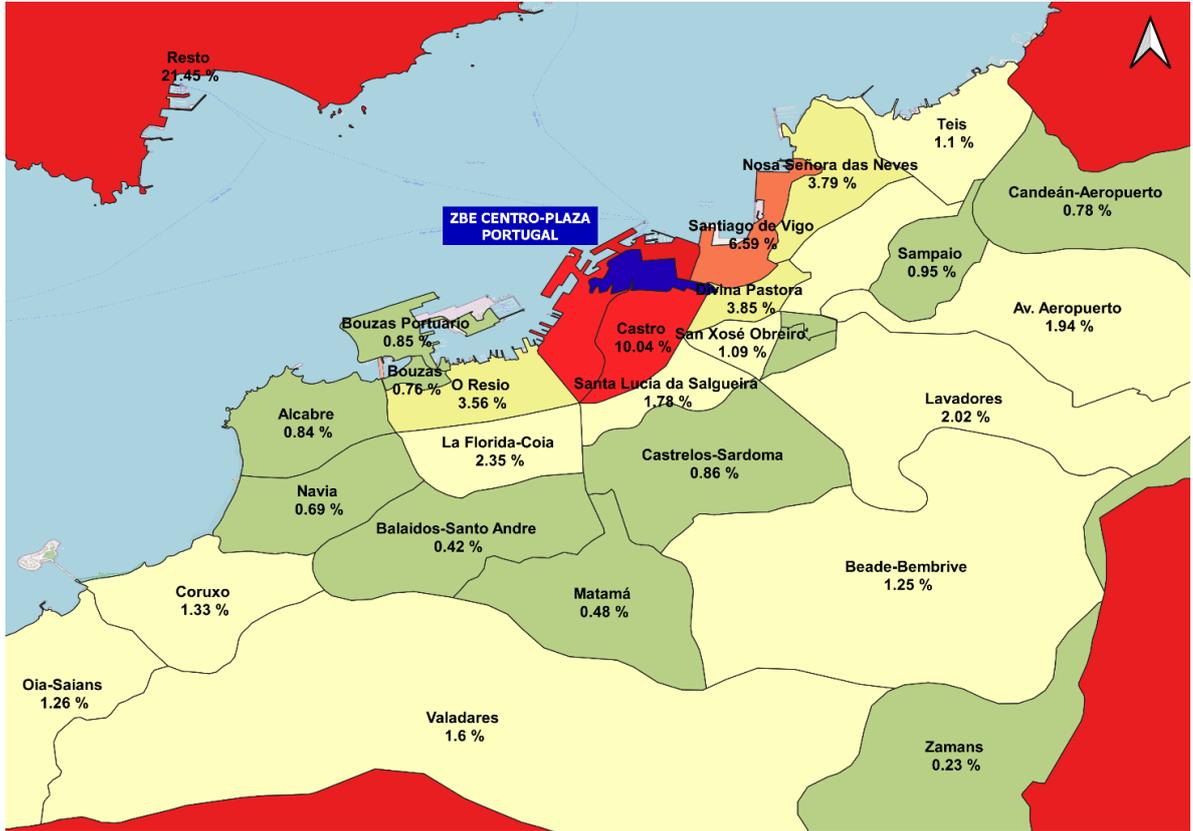


Figura 15: Distribución de viajes hacia o desde ZBE Centro-Plaza Portugal. Elaboración propia

Como resulta previsible, las zonas desde las que más viajes se realizan son las adyacentes debido a su cercanía. No obstante, esta zona tiene un gran potencial atractor de viajes exteriores dado su carácter turístico y de servicios.

Por otro lado, si analizamos las principales horas punta de movilidad, las distribuciones de viajes de entrada y salida a la zona son las siguientes:

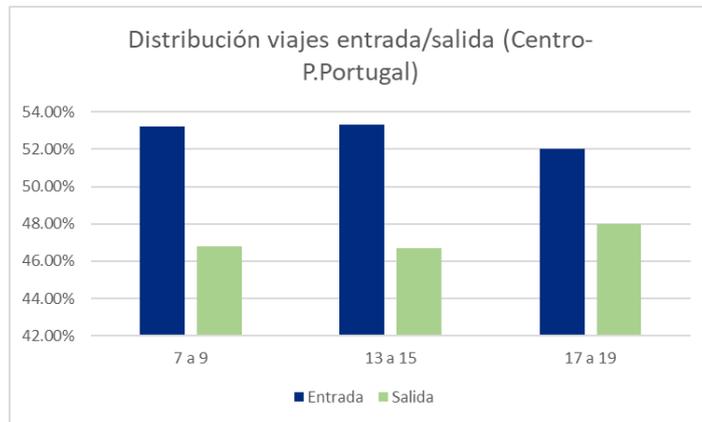


Figura 16: Distribución de viajes de entrada y salida en ZBE Centro-Plaza Portugal

A diferencia del global de la ciudad, los porcentajes de viajes de entrada y salida en las puntas estudiadas es muy equilibrado, rondando el 50%, con una ligerísima predominancia de los viajes de entrada en dichas puntas.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 20 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

A continuación, se analiza la ZBE de Calvario. A continuación, se muestran cuáles son los orígenes y destinos más habituales desde o hacia otras zonas de Vigo:

Zona	Denominación	Desde	%	Hacia	%	% Total
1	Bouzas	0	0.00%	0	0.00%	0.00%
3	Centro	36	1.34%	33	1.26%	1.30%
4	Castro	90	3.34%	81	3.08%	3.21%
5	Club Náutico	33	1.22%	21	0.80%	1.01%
6	Sagrada Familia	37	1.37%	47	1.79%	1.58%
7	Bouzas Portuario	0	0.00%	0	0.00%	0.00%
8	O Resio	21	0.78%	21	0.80%	0.79%
9	Alcabre	15	0.56%	13	0.49%	0.53%
10	La Florida-Coia	54	2.00%	47	1.79%	1.90%
11	Navia	0	0.00%	0	0.00%	0.00%
12	Santa Lucía da Salgu	57	2.12%	65	2.47%	2.29%
13	San Xosé Obrero	159	5.90%	154	5.86%	5.88%
14	Divina Pastora	177	6.57%	171	6.50%	6.54%
15	San Paulo	300	11.14%	306	11.64%	11.38%
16	Santiago de Vigo	50	1.86%	51	1.94%	1.90%
17	Coruxo	34	1.26%	0	0.00%	0.64%
18	Oia-Saiáns	0	0.00%	22	0.84%	0.41%
19	Nosa Señora das Neves	25	0.93%	46	1.75%	1.33%
20	Teis	0	0.00%	12	0.46%	0.23%
21	Valadares	30	1.11%	35	1.33%	1.22%
22	Balaídos-Santo Andre	17	0.63%	14	0.53%	0.58%
23	Matama	0	0.00%	0	0.00%	0.00%
24	Castrelos-Sardoma	55	2.04%	56	2.13%	2.09%
25	San Xoan do Monte	292	10.84%	290	11.03%	10.93%
26	Sampaio	94	3.49%	96	3.65%	3.57%
27	Zamáns	0	0.00%	0	0.00%	0.00%
28	Beade-Bembrive	74	2.75%	70	2.66%	2.71%
29	Lavadores	433	16.07%	405	15.41%	15.74%
30	Av Aeropuerto	231	8.57%	215	8.18%	8.38%



ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

31	Candeán-Aeropuerto	25	0.93%	34	1.29%	1.11%
32	Islas Cíes	0	0.00%	0	0.00%	0.00%
Exteriores		355	13.18%	324	12.32%	12.76%

Tabla 12: Distribución de viajes a la ZBE Calvario hacia o desde otras zonas de Vigo

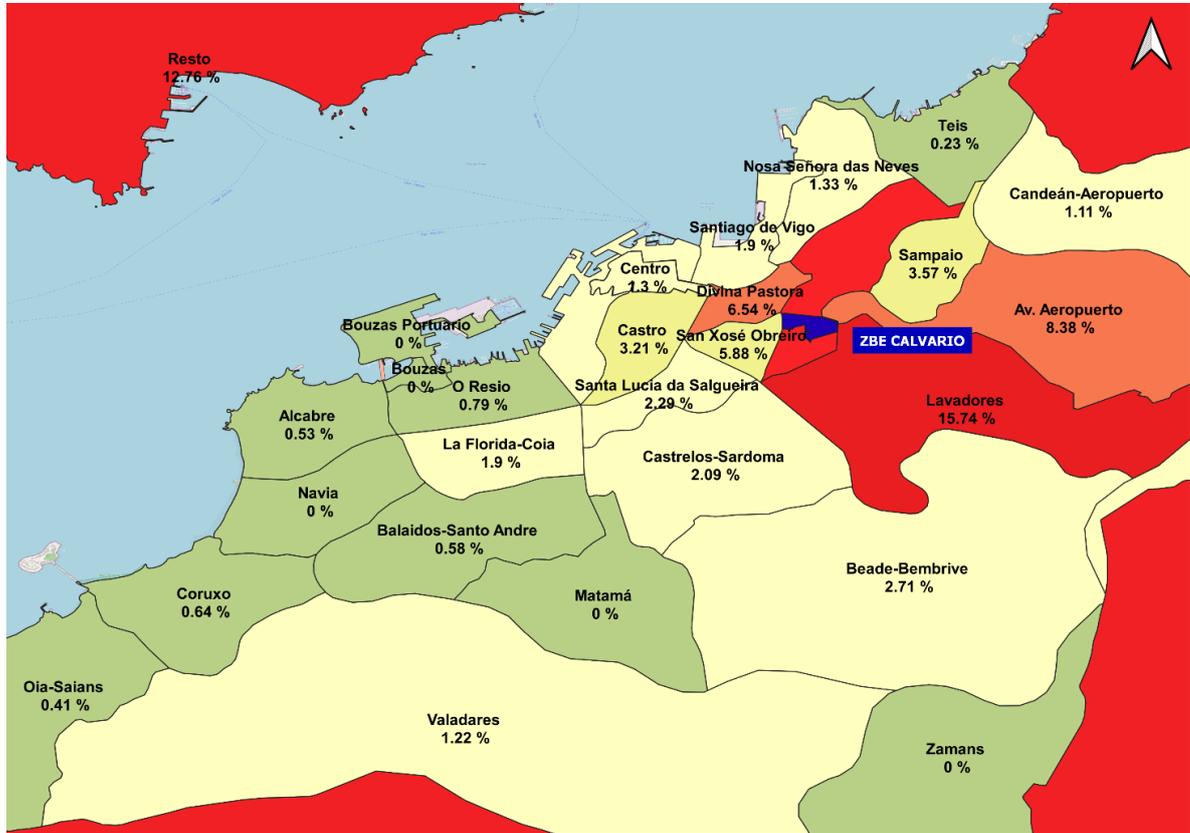


Figura 17: Distribución de viajes hacia o desde ZBE Calvario. Elaboración propia

Al igual que en la ZBE anterior, las principales relaciones de movilidad de esta zona se dan con las zonas adyacentes por su cercanía. Al tener esta zona un cierto carácter comercial, también tiene un cierto poder atractor de viajes de fuera de la ciudad.

Por otro lado, si analizamos las principales horas punta de movilidad, las distribuciones de viajes de entrada y salida a la zona son las siguientes:



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 22 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

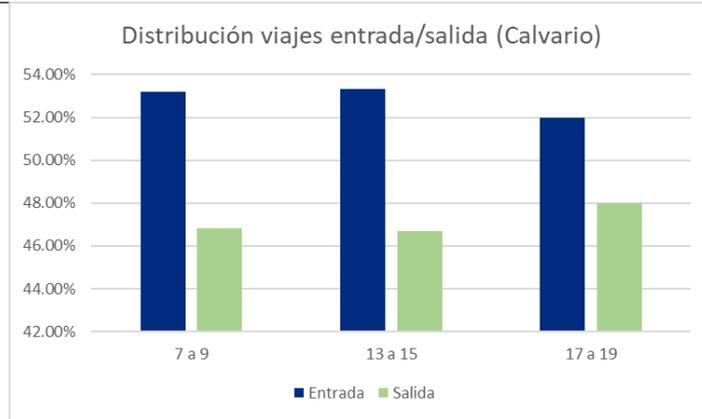


Figura 18: Distribución de viajes de entrada y salida en ZBE Calvario

Al igual que en la ZBE Centro-Plaza de Portugal, los porcentajes de entrada y salida en las horas punta analizadas están muy equilibrados.

2.2.2.3. ZBE Bouzas

Por último, se procede a analizar la movilidad en la ZBE de Bouzas, al sur de la ciudad. A continuación, se muestran cuáles son los orígenes y destinos más habituales desde o hacia otras zonas de Vigo:

Zona	Denominación	Desde	%	Hacia	%	% Total
2	Calvario	0	0.00%	0	0.00%	0.00%
3	Centro	168	2.56%	157	2.38%	2.47%
4	Castro	195	2.97%	211	3.21%	3.09%
5	Club Náutico	109	1.66%	131	1.99%	1.83%
6	Sagrada Familia	343	5.23%	370	5.62%	5.43%
7	Bouzas Portuario	1031	15.73%	1067	16.21%	15.97%
8	O Resio	1599	24.39%	1573	23.89%	24.14%
9	Alcabre	338	5.16%	303	4.60%	4.88%
10	La Florida-Coia	408	6.22%	416	6.32%	6.27%
11	Navia	117	1.78%	120	1.82%	1.80%
12	Santa Lucía da Salgu	104	1.59%	102	1.55%	1.57%
13	San Xosé Obrero	33	0.50%	24	0.36%	0.43%
14	Divina Pastora	66	1.01%	28	0.43%	0.72%
15	San Paulo	24	0.37%	0	0.00%	0.18%
16	Santiago de Vigo	110	1.68%	81	1.23%	1.45%
17	Coruxo	153	2.33%	180	2.73%	2.53%
18	Oia-Saiáns	129	1.97%	98	1.49%	1.73%
19	Nosa Señora das Neves	51	0.78%	50	0.76%	0.77%



ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

20	Teis	26	0.40%	24	0.36%	<b>0.38%</b>
21	Valadares	171	2.61%	188	2.86%	<b>2.73%</b>
22	Balaídos-Santo Andre	47	0.72%	67	1.02%	<b>0.87%</b>
23	Matama	54	0.82%	52	0.79%	<b>0.81%</b>
24	Castrelos-Sardoma	46	0.70%	64	0.97%	<b>0.84%</b>
25	San Xoan do Monte	64	0.98%	38	0.58%	<b>0.78%</b>
26	Sampaio	35	0.53%	20	0.30%	<b>0.42%</b>
27	Zamáns	14	0.21%	22	0.33%	<b>0.27%</b>
28	Beade-Bembrive	70	1.07%	77	1.17%	<b>1.12%</b>
29	Lavadores	82	1.25%	62	0.94%	<b>1.10%</b>
30	Av Aeropuerto	59	0.90%	31	0.47%	<b>0.69%</b>
31	Candeán-Aeropuerto	18	0.27%	19	0.29%	<b>0.28%</b>
32	Islas Cíes	0	0.00%	0	0.00%	<b>0.00%</b>
<b>Exteriores</b>		891	13.59%	1008	15.31%	<b>14.45%</b>

Tabla 13: Distribución de viajes a la ZBE Bouzas hacia o desde otras zonas de Vigo

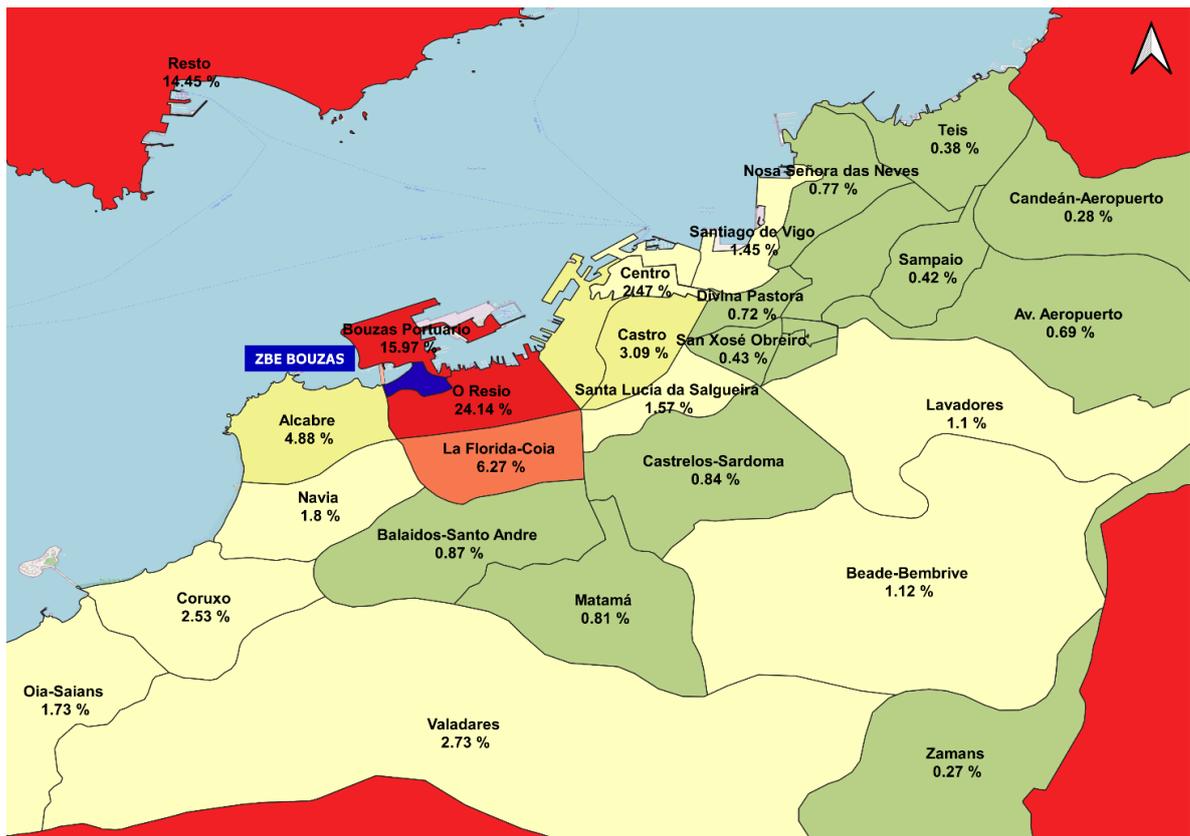


Figura 19: Distribución de viajes hacia o desde ZBE Bouzas. Elaboración propia



## ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

Se trata de una zona con un mayor carácter residencial que las otras dos analizadas, con lo que el efecto atractor de las zonas inmediatamente adyacentes es superior. Por otro lado, si analizamos las principales horas punta de movilidad, las distribuciones de viajes de entrada y salida a la zona son las siguientes:

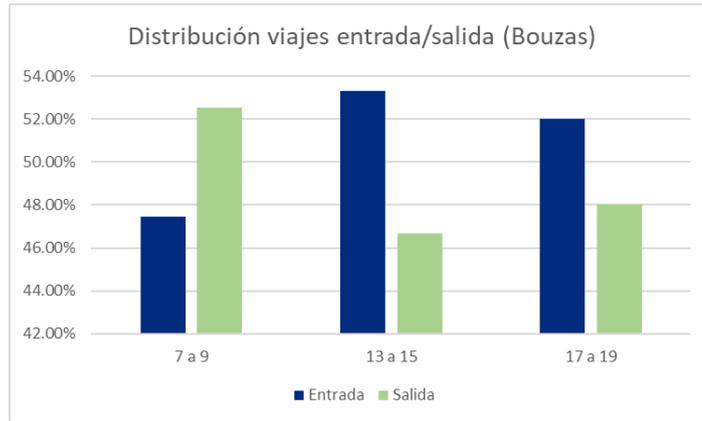


Figura 20: Distribución de viajes de entrada y salida en ZBE Bouzas

A diferencia de las otras dos zonas, pese a que los porcentajes de entrada y salida están muy equilibrados, si es apreciable una mayor cantidad de viajes de salida por las mañanas y de entradas a la zona a mediodía y por la tarde. Esto se explica por el mayor carácter residencial de esta zona.

## 2.3. Análisis de la movilidad en vehículo privado

### 2.3.1. Oferta de tráfico. Características del Viario

Al tratarse Vigo de una ciudad de una entidad importante, se da una importante variedad en cuanto a viario, desde avenidas principales con 2 o 3 carriles de circulación por sentido hasta otras de carácter secundario o residencial con secciones estrechas.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 25 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

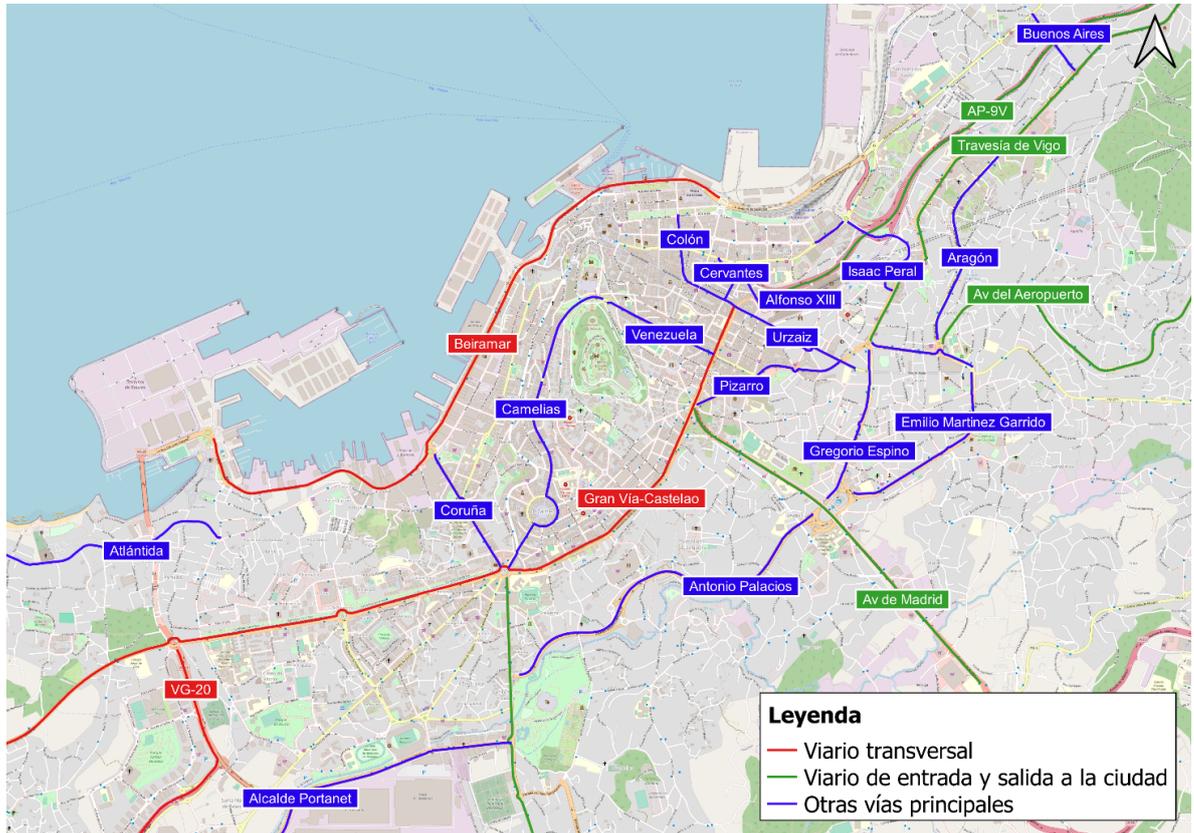


Figura 21: Principal viario de la ciudad. Elaboración propia

### 2.3.1.1. Viario transversal principal

Las principales avenidas de la ciudad, que forman dos corredores diferenciados que la articulan en paralelo a la ría son las siguientes:

- La **Avenida de Beiramar** es la avenida que circula junto a la costa, cosiendo todo el puerto de Vigo desde el club náutico, donde circula soterrada hasta la terminal de vehículos de Bouzas.
- La **Gran Vía**, y su continuación en la **Avenida de Castelao** constituyen un corredor paralelo al anterior por el interior, desde la estación de Vigo-Urzaiz hasta las playas, pasando por dos de los principales nudos viarios de la ciudad, la Plaza de España y la Plaza de América.

### 2.3.1.2. Viario principal de entrada y salida de la ciudad

Las principales vías de entrada y salida de la ciudad, por donde acceden la mayoría de usuarios procedentes del exterior de la ciudad son las siguientes:

- **AP-9V:** Constituye la principal salida norte de la ciudad, a través de un túnel al que se puede acceder por la calle Isaac Peral o bien por la Plaza de la Estación. Da acceso a la autopista AP-9 que recorre toda la fachada atlántica de Galicia.
- **Travesía de Vigo:** Se trata de la otra principal salida por el norte, desembocando en la carretera N-522 que discurre de forma paralela a la AP-9V.
- **Avenida de Madrid:** Viario de entrada y salida de mayor capacidad en la zona este, constituyendo a su vez uno de los principales ejes industriales de la ciudad. Tiene una sección de dos carriles por sentido centrales y vía de servicio para el acceso a propiedades.
- **Avenida de Castrelos:** Se trata de la calle que une la Plaza de América con el Hospital Álvaro Cunqueiro. En su recorrido atraviesa fundamentalmente zonas residenciales.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 26 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

## ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

- **VG-20:** Principal salida de la zona sur, con una sección de autovía de dos carriles por sentido. Es habitual encontrar un gran tráfico de vehículos pesados dado que también es la conexión de la fábrica de automóviles Stellantis con la terminal de Bouzas.
- **Avenida del Aeropuerto:** Conecta la Gran Vía con el aeropuerto de Peinador, denominándose también como carretera N-556. Atraviesa numerosas zonas residenciales.

### 2.3.1.3. Resto de viario principal

Algunas otras de las vías de la ciudad que deben ser tenidas en cuenta por su importancia son las siguientes:

- Avenida Antonio Palacios
- Avenida de Emilio Martínez Garrido
- Calle de Gregorio Espino
- Calle de Jenaro de la Fuente
- Calle de Aragón
- Calle Buenos Aires
- Calle Isaac Peral
- Calle García Barbón
- Calle de Urzaiz
- Calle de Colón
- Avenida de las Camelias
- Calle Venezuela
- Calle de Cervantes
- Calle de Coruña
- Calle Alfonso XIII
- Avenida alcalde Portanet
- Calle Pizarro
- Avenida Atántida

### 2.3.2. Demanda de tráfico

La ciudad de Vigo cuenta con una red de más de 300 puntos de aforo continuo distribuidos a lo largo de la ciudad. En el siguiente croquis se muestra la ubicación de dichos puntos de aforo, representados de acuerdo con su intensidad media diaria (IMD):



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 27 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

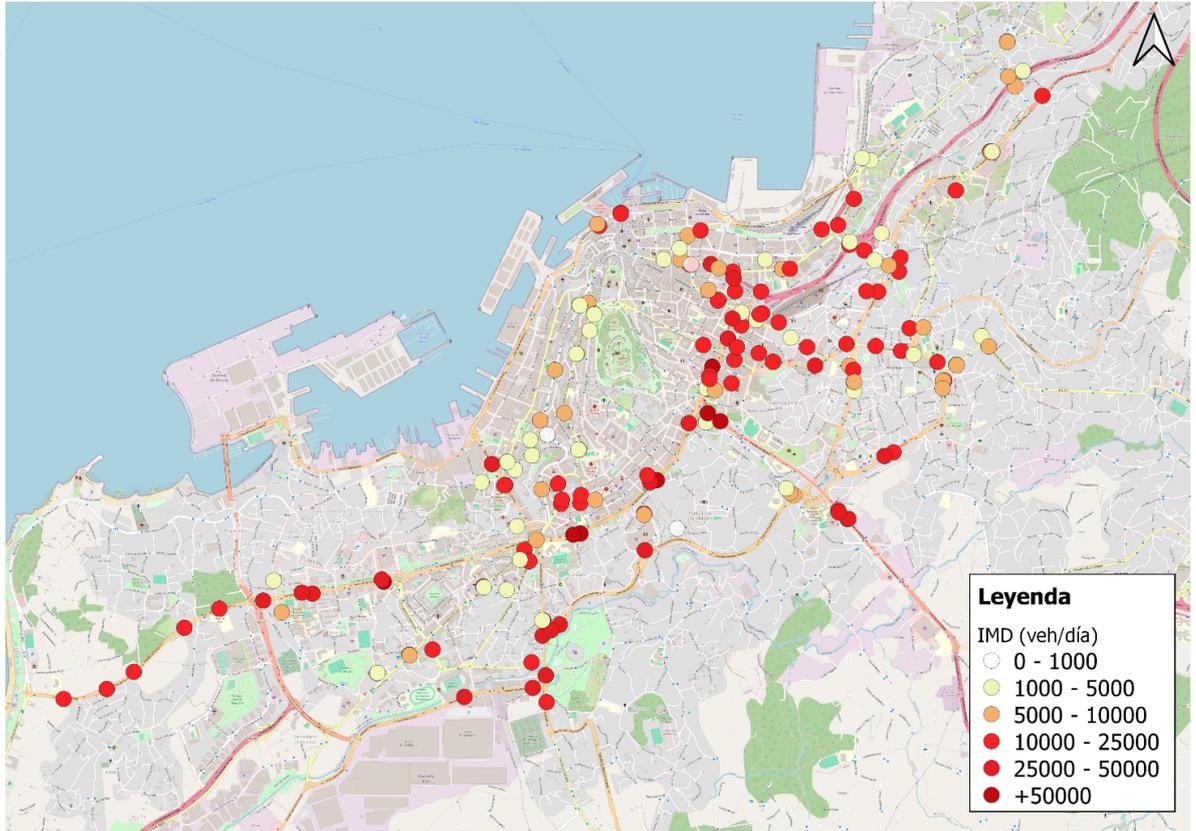


Figura 22: Ubicación e IMD de los puntos de aforo de la ciudad. Elaboración propia

De los resultados plasmados en el croquis anterior puede extraerse lo siguiente:

- Los ejes que presentan mayor volumen de tráfico son los siguientes, con valores superiores a 30.000 veh/día y puntualmente a 50.000 veh/día:
  - Eje Gran Vía-Avenida de Castelao
  - Avenida de Madrid
  - Calle de Coruña
  - Avenida de Castelos
  - Avenida del alcalde Portanet
- Asimismo, las zonas más cercanas al centro históricos son las que presentan mayores IMD.

En cuanto a composición, los sensores no distinguen entre vehículos ligeros y pesados. No obstante, los vehículos con un tonelaje superior a 10 toneladas tienen limitado su acceso de 8 a 22 horas, debiendo solicitar un permiso especial para circular en ese horario y solo por determinadas avenidas. Por ello, el porcentaje de pesados medio en la ciudad es del 2-3%, principalmente por los autobuses de transporte público y discrecionales.

### 2.3.3. Estacionamiento

#### 2.3.3.1. Estacionamiento público en superficie

A lo largo de la ciudad, existen multitud de plazas de aparcamiento en superficie. Un importante porcentaje de las mismas, corresponde a la zona azul de estacionamiento limitado (XER). Las condiciones básicas de funcionamiento de la citada XER son las siguientes:

- Horario de activación de lunes a viernes de 9 a 14 y de 16 a 20 horas.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 28 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

**ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO**

- Tarifas: Hasta 33 minutos, 0,30 €, hasta 62 minutos, 0,60 €, hasta 90 minutos, 1 € y hasta 120 minutos, 1,45 €.
- Tiempo máximo de estacionamiento: 2 horas.
- Descuentos para residentes (0,35€ por cada dos horas sin límite de tiempo).
- Tarjetas de aparcamiento trimestrales (34 €) y anuales (98 €).

En el siguiente croquis puede consultarse tanto la ubicación de las zonas XER como las bolsas de aparcamiento libre situadas en las inmediaciones de las futuras ZBE:

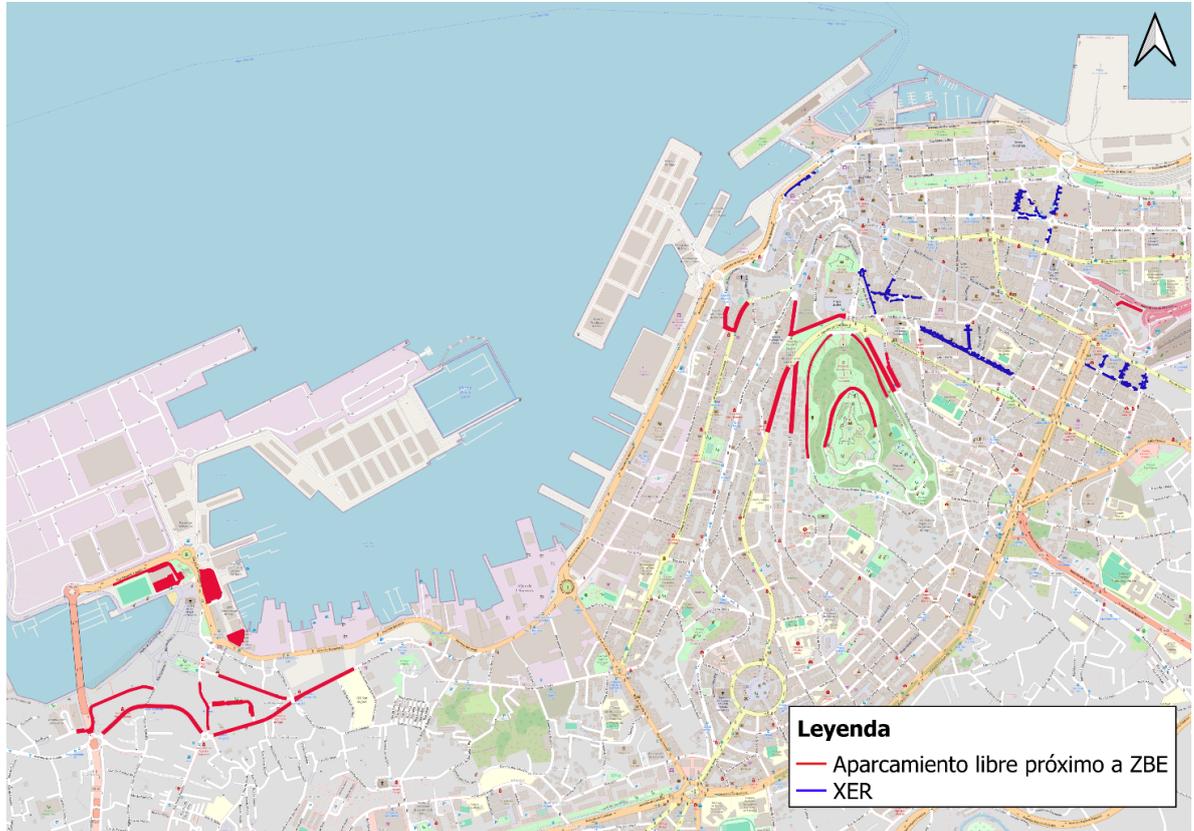


Figura 23: Principales zonas de aparcamiento en superficie. Elaboración propia

Cabe destacar que la práctica totalidad de las calles que cuentan con zona XER se encuentran en la zona más céntrica de la ciudad. Por otro lado, cabe señalar la gran cantidad de bolsas de aparcamiento libre existentes en la zona de Bouzas, así como en los alrededores del monte del Castro en el centro.

### 2.3.3.2. Aparcamientos privados

Además de las plazas de estacionamiento en superficie públicas, existen una serie de estacionamientos de carácter privado a lo largo de toda la ciudad. En el siguiente croquis, se muestra la ubicación de los mismos:



Copia do documento - Concello de Vigo 142482-210	Data impresión: 10/09/2025 14:39 CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	Páxina 29 de 53
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

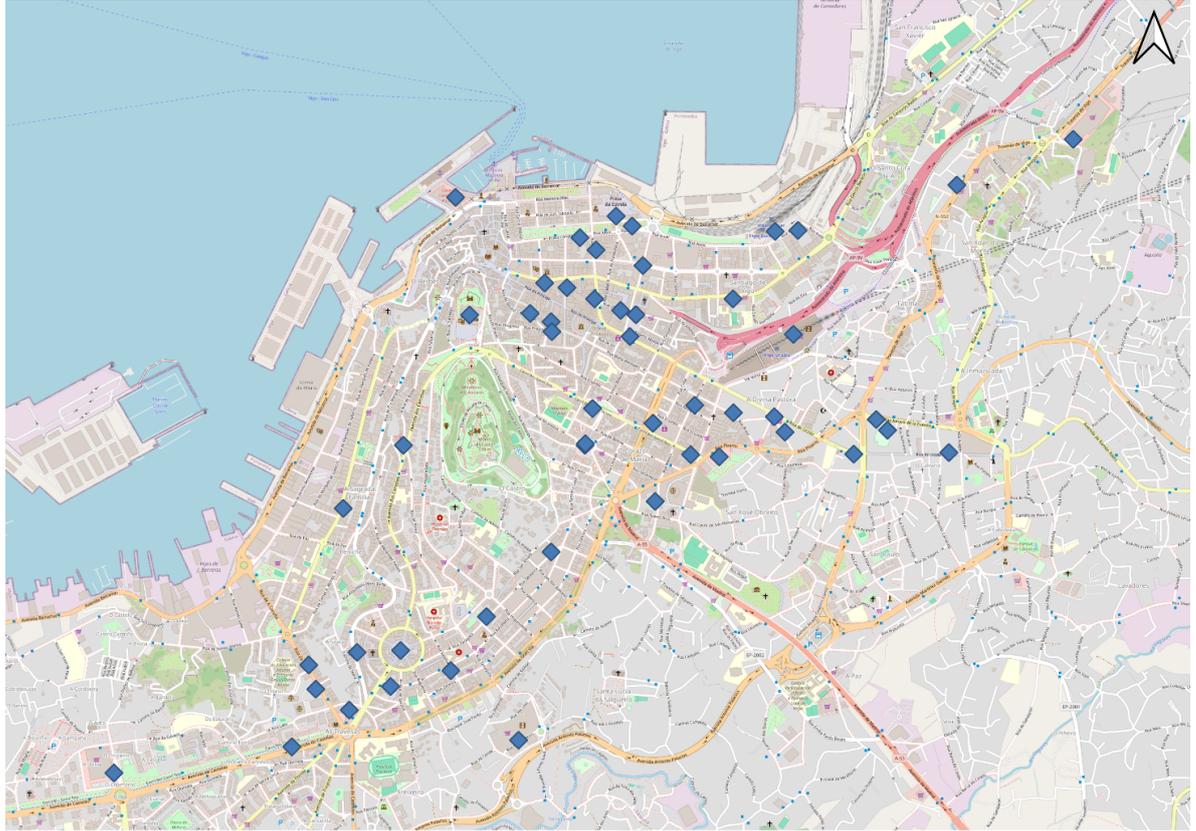


Figura 24: Ubicaciones de los aparcamientos subterráneos. Elaboración propia

Cabe destacar la gran densidad de aparcamientos subterráneos en el centro de la ciudad, lo cual da una idea de que es la zona donde se concentra una mayor cantidad de centros atractores de viajes.

#### 2.3.3.3. Aparcamientos para personas con movilidad reducida (PMR)

De igual manera, pueden encontrarse por toda la ciudad multitud (hasta más de 1.100) de plazas de estacionamiento reservadas específicamente para personas con movilidad reducida. Dichas plazas se muestran en el siguiente croquis:



Copia do documento - Concello de Vigo 142482-210	Data impresión: 10/09/2025 14:39 CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	Páxina 30 de 53
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

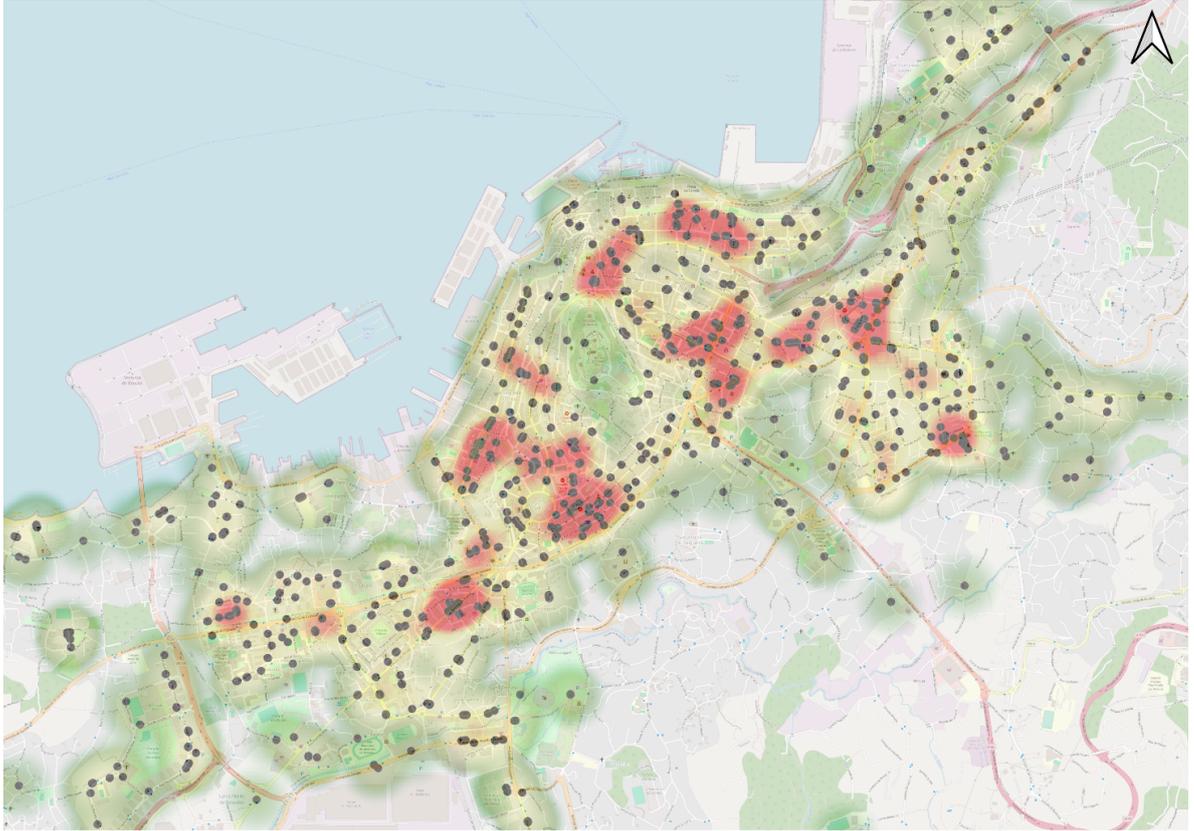


Figura 25 Ubicaciones y mapa de calor de las plazas de aparcamiento PMR. Elaboración propia

#### 2.3.3.4. Puntos de recarga eléctrica

La movilidad eléctrica es una realidad cada vez más palpable en las calles de Vigo, la cual se verá incrementada en los próximos años como consecuencia del desarrollo tecnológico y el establecimiento de las ZBE.

Para ello, es necesario disponer de una red de puntos de recarga suficiente que de servicio a los usuarios de vehículo eléctrico que circulen por la ciudad. En este sentido, el sitio web [electromaps.com](http://electromaps.com) pueden consultarse las características y disponibilidad de aquellos puntos situados en la zona más cercanas a las futuras ZBE.

A continuación, se muestra un croquis con la ubicación de los puntos de recarga actuales, además de una tabla describiendo sus principales características.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 31 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

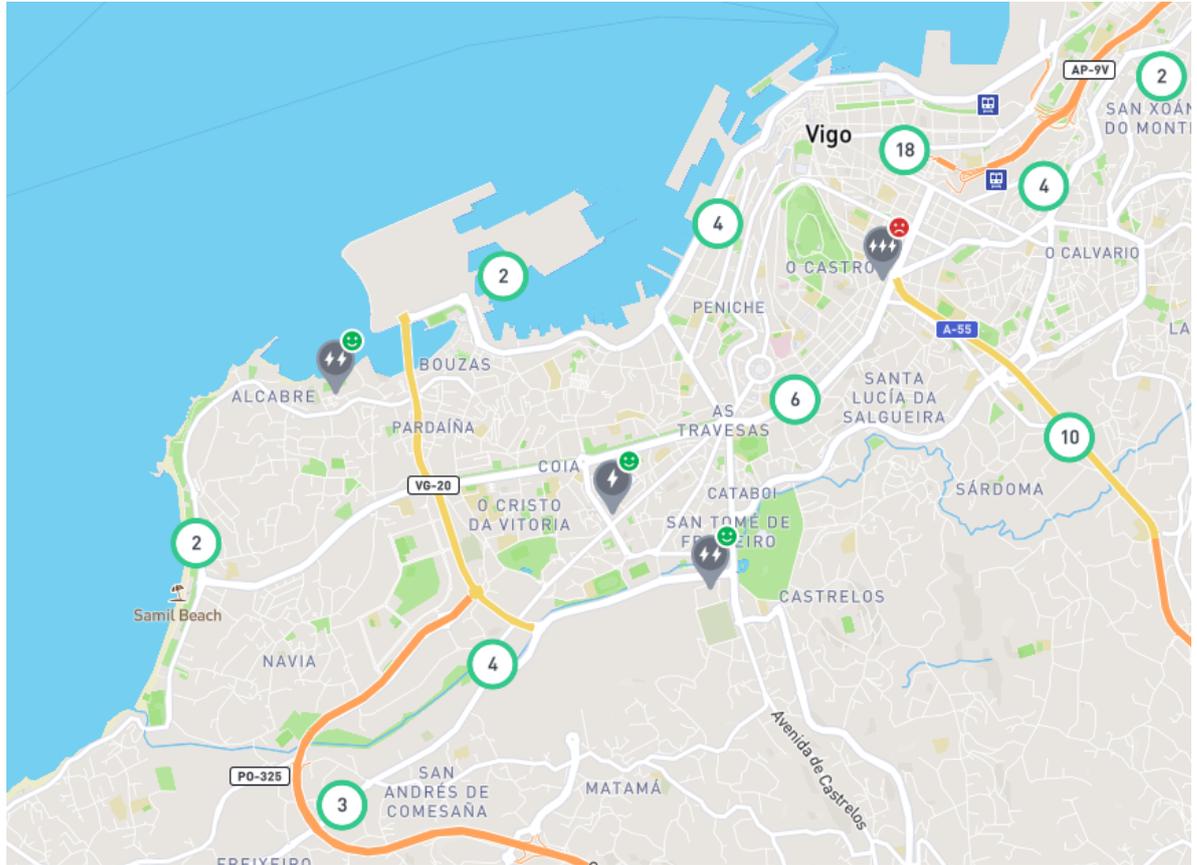


Figura 26: Ubicaciones de los cargadores de vehículos eléctricos. Fuente: electromaps.com

Denominación	Ubicación	Nº Cargadores	Potencia de carga
Marina Cíes	Samil 30	1	22 kW
Attica21	Samil 15	4	2x22kW 2X50kW
Hotel Pazo Escudos	Atlántida 106	2	11 kW
Saltoki	Camposancos 141	1	22 kW
Fiat Vigo	Estrada Logroño-Vigo 36	2	22 kW
Hiper Europa	Camposancos 92	1	3,7 kW
Repsol San Andrés	Camposancos 14	3	1x43kW 2X50kW
Hyupersa	Camposancos 8	3	50 kW
Hyundai	Camposancos 4	1	3,7 kW
Mercadona Florida	Florida 108	2	22 kW
Hotel Hesperia	Florida 62A	2	7,4 kW
Eroski Portanet	Alcalde Portanet 8	4	22 kW
Repsol Bouzas	Trav. Bouzas Portuario 498	3	1x43kW 2X50kW
Puerto de Vigo	Trav. Bouzas Portuario	3	22 kW



ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

Denominación	Ubicación	Nº Cargadores	Potencia de carga
Lidl	Joaquín García Picher 45	2	7,4 kW
C.C. Las Camelias	Plaza América 1	2	22 kW
Parking Pr. Independencia	Plaza Independencia	3	3,7 kW
Pintor Colmeiro	Pintor Colmeiro 1	5	3,7 kW
Tesla Supercharger	Miradoiro 2	12	250 kW
Iberdrola Miradoiro	Miradoiro 2	5	1x43kW 4X50kW
Lonja	Beiramar 57	1	3,7 kW
Mercadona Jacinto Benavente	Jacinto Benavente 15	2	22 kW
Parkia Islas Cíes	Ribeira do Berbés 27	2	22 kW
Hotel Bahía de Vigo	Cánovas del Castillo 24	1	3,7 kW
Parking Náutico	Laxe 11	5	11 kW
Repsol Plaza España	Gran Vía 56	3	1x43kW 2X50kW
Fernando Conde	Nicaragua 28	7	4x22kW 3X50kW
Parking Venezuela	Venezuela 39	2	22 kW
Corte Inglés	México 39	4	11 kW
Parking Pizarro	Pizarro 55	2	22 kW
Vialia	Plaza Estación 1	10	22 kW
CC Vialia	Plaza Estación 1	50	22 kW
Parking Fátima	Pino 75	2	22 kW
Parking F. El Católico	Plaza Fernando el Católico	2	3,7 kW
Parking Jenaro	Jenaro de la Fuente 1	6	2,3 kW
Parking Urzaiz	Urzaiz 20	9	3,7 kW
Parking Plaza Portugal	Rep. Argentina 31	5	22 kW
Parking Policarpo Sanz	Policarpo Sanz 1	6	3,7 kW
Parking Rosalía de Castro	Rosalía de Castro 17	6	11 kW
Parking Areal	Arenal 1	6	3,7 kW
Parking Plaza da Estrela	Plaza da Estrela	12	22 kW
Zona portuaria Guixar	Isaac Peral 49	1	11 kW
Porsche Vigo	C. Madrid 152	1	320 kW
Gran Hotel Nagari	Plaza de Compostela 21	1	11 kW
Repsol Av. Madrid	Avenida de Madrid 66	3	1x43kW 4X50kW
Mercadona Av. Madrid	Avenida de Madrid 108	6	22 kW



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 33 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

Denominación	Ubicación	Nº Cargadores	Potencia de carga
Kia Rías Motor	Avenida de Madrid 129	3	2x22kW 1X50kW
Mourente Motor	Avenida de Madrid 131	2	1x3,7kW 1X22kW
Burger King	Avenida de Madrid 124	3	1x43kW 2X50kW
Renault Rodosa	Avenida de Madrid 135	2	11 kW
Froiz	Avenida de Madrid 136	2	3,7 kW
Iberdrola Av. Madrid	Avenida de Madrid 197	2	150 kW
Alcampo Vigo	Carretera de Madrid 4	3	1x3,7kW 2X7,4kW

Tabla 14: Ubicaciones de los cargadores de vehículos eléctricos. Fuente: electromaps.com

**2.3.4.Carga y descarga**

Por toda la ciudad, existen igualmente multitud de puntos de estacionamiento destinados a carga y descarga, con el objetivo de un correcto suministro de bienes a los diferentes establecimientos de la ciudad.

De acuerdo con la ordenanza municipal correspondiente (aprobada en 2008), las condiciones básicas de la carga y descarga de mercancías en la ciudad son las siguientes:

- Los vehículos con masa máxima autorizada superior a 10 toneladas deberán circular por itinerarios.
- En la zona centro de la ciudad, no se permite la carga y descarga en los siguientes días y horarios:
  - Laborables de 8:00 a 9:30 horas.
  - Laborables de 13:00 a 15:00 horas.
  - Laborables de 18:00 a 22:00 horas.
  - Fines de semana y festivo.
- Son excepciones a este régimen las motocicletas de reparto urgente, los vehículos de tamaño inferior a 5x2 metros y los vehículos de servicios municipales.

**2.4.Análisis de la movilidad en transporte público**

En la actualidad, los modos de transporte público que dan servicio a la ciudad a un nivel metropolitano (excluyendo viajes de larga distancia) son los autobuses que dan cobertura a toda el área metropolitana, y los servicios de media distancia de Renfe y las líneas de ferry que conecta con las poblaciones de Moaña y Cangas, al otro lado de la ría.

El servicio de autobuses está a cargo actualmente de la empresa Vitrasa en régimen de concesión, existiendo un total de 37 líneas.

En lo referente al tren, la ciudad cuenta con dos estaciones; Vigo-Guixar, que da servicio a la red convencional y recibe servicios regionales, de media distancia y el tren internacional procedente de Oporto y Vigo-Urzaiz, que recibe servicios de larga distancia y de media distancia de altas prestaciones del eje atlántico. Ambas estaciones son de carácter terminal y no permiten el tráfico pasante.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 34 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

**2.4.1. Servicio de autobús**

Como se ha indicado anteriormente, la empresa concesionaria opera un total de 37 líneas en la ciudad y su área metropolitana, utilizando una flota de 116 autobuses. Los trazados de las diferentes líneas pueden consultarse en el siguiente croquis, así como en el sitio web de la empresa concesionaria:

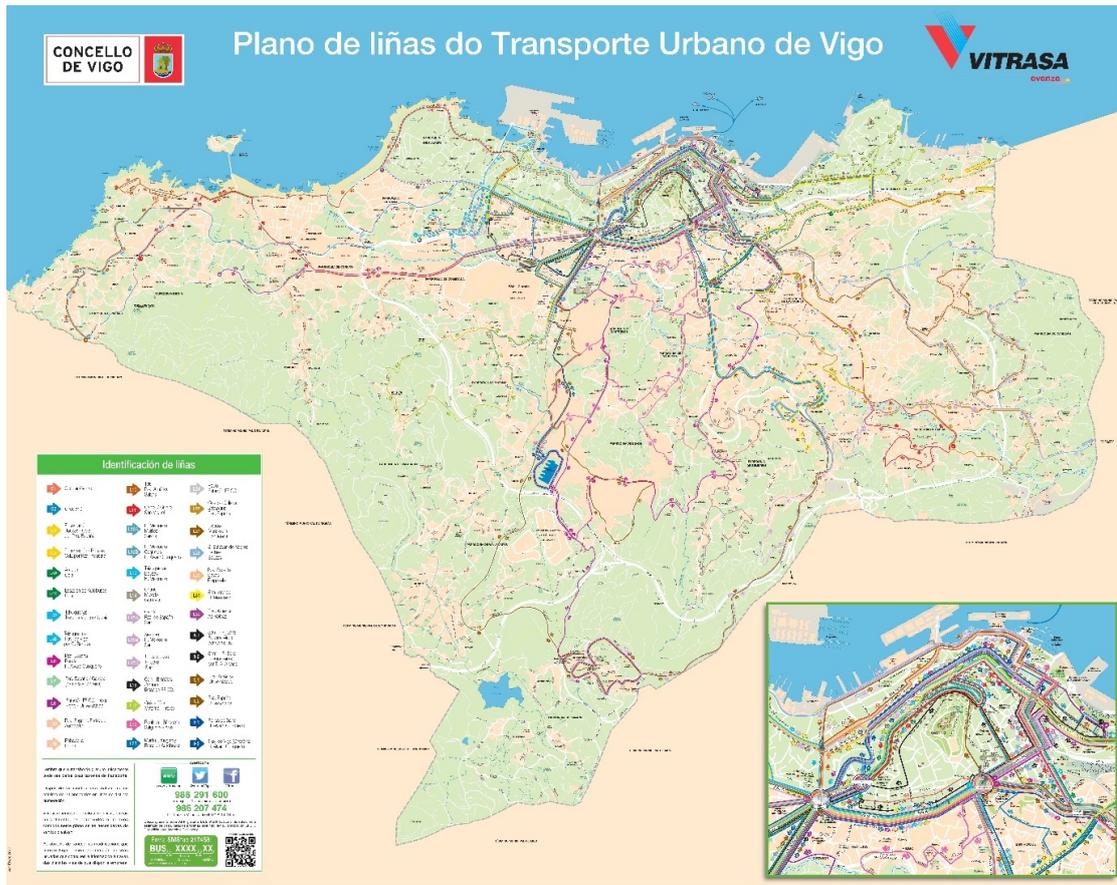


Figura 27: Rutas de transporte público en autobús en Vigo. Fuente: Vitrasa

Por otro lado, también se operan servicios específicos como el acceso a la fábrica de Stellantis o al estadio de Balaidos los días de partido.

**2.4.2. Servicios ferroviarios**

Los principales servicios desde zonas del área metropolitana y otras ciudades cercanas que llegan y salen de las dos estaciones de la ciudad son los siguientes:

- Por la línea del corredor atlántico de altas prestaciones circulan con una frecuencia de uno cada hora, trenes de media distancia que conectan Vigo-Urzaiz con Pontevedra (19 minutos), Santiago (1 hora) y A Coruña (1 hora y 30 minutos).
- Con una menos frecuencia parten y llegan a Vigo-Guixar trenes regionales que también conectan con A Coruña (en este caso emplean más de 2 horas) con una frecuencia menor, pero que tienen parada en municipios cercanos a Vigo como Redondela o Arcade.
- También, desde Vigo-Guixar con dos frecuencias al día, existe el servicio denominado "Tren Celta", que conecta con la ciudad portuguesa de Oporto (2 horas y media) y otros municipios de este país vecino.



Copia do documento - Concello de Vigo 142482-210	Data impresión: 10/09/2025 14:39 CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	Páxina 35 de 53
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		



Figura 28: Diferentes trens en las estaciones de Urzaiz y Guixar. Fuente: Adif

En el siguiente croquis se muestra la ubicación de ambas estaciones de ferrocarril, las cuales se sitúan en la zona este de la ciudad; Vigo-Guixar junto a la fachada marítima y Vigo-Urzaiz, de reciente construcción, más al interior, formando parte del Centro Comercial Vialia:

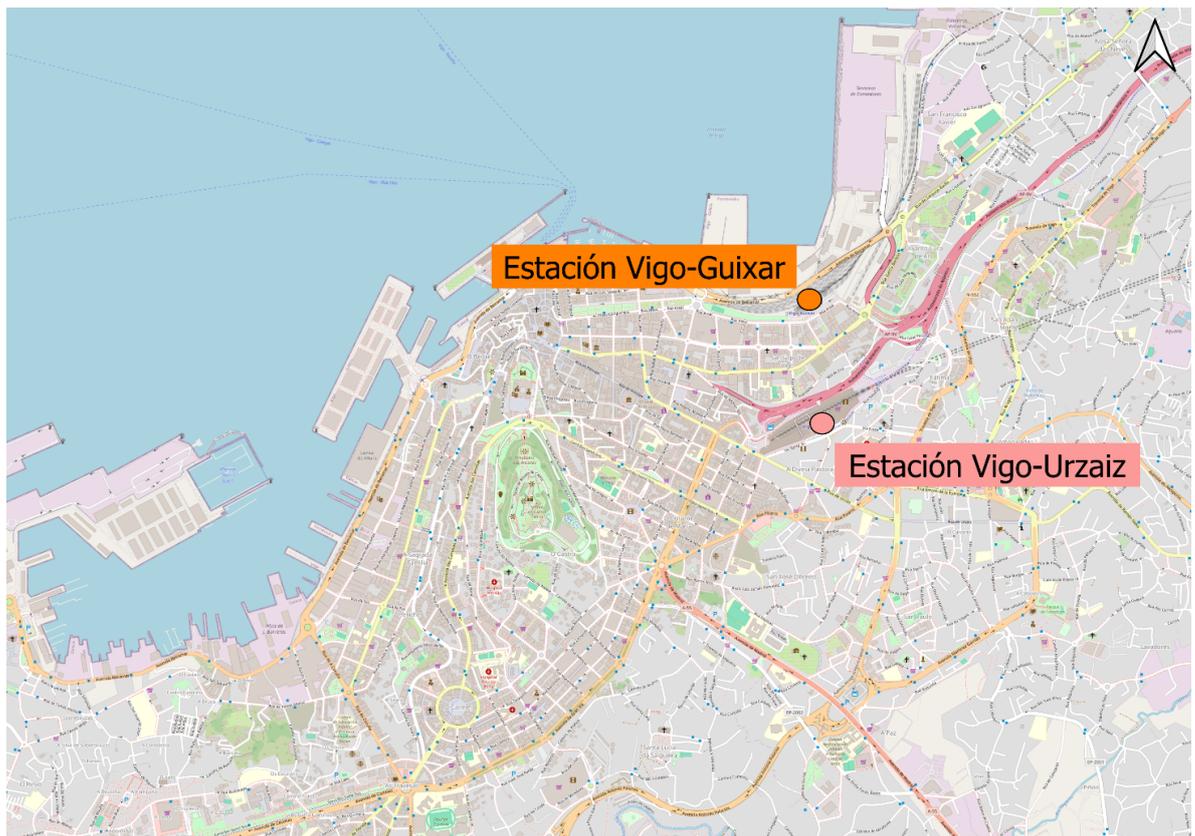


Figura 29: Ubicaciones de las estaciones de Guixar y Urzaiz en la ciudad. Elaboración propia



Copia do documento - Concello de Vigo 142482-210	Data impresión: 10/09/2025 14:39 CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	Páxina 36 de 53
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

**2.4.3. Servicios marítimos**

La estación marítima de Vigo está situada en la Rúa Cánovas del Castillo, en la parte más céntrica de la fachada marítima de la ciudad.



Figura 30: Ubicación de la estación marítima de Vigo en la ciudad. Elaboración propia



Figura 31: Muelle de la estación marítima de Vigo. Fuente: Google Street View

Existen en la actualidad diversas compañías navieras que dan servicios a poblaciones cercanas a Vigo:

- Naviera de las Rías Gallegas: Dan servicio Vigo-Cangas con frecuencias de 30 minutos en días laborables (20 en hora punta) y una hora en fin de semana. También proporcionan servicios de carácter turístico a las Islas Cíes.
- Naviera Navia: Dan servicio Vigo-Moaña con frecuencias de 1 hora en días laborables, reduciéndose los servicios en fin de semana. También proporcionan servicios de carácter turístico en las cercanías de la ciudad.
- Cruceros Rías Baixas: Proporcionan servicios de carácter turístico a las Islas Cíes y la Isla de Ons.
- Mar de Ons: Servicios similares a los de la compañía anterior.

**2.4.4. Sistema tarifario**

En los últimos años, el Concello de Vigo ha desarrollado la tarjeta de viaje denominada como “PassVigo”, que permite efectuar viajes en la red de autobuses, así como otros servicios como el uso de instalaciones deportivas o el pago del estacionamiento de uso limitado.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 37 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

## ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

Las tarifas por viaje en el caso del autobús, con el uso de esta tarjeta, son las siguientes:

- Viaje sencillo para cualquier ciudadano: 0,49 € (1 € de descuento respecto a la tarifa normal).
- Estudiante: 0,47 €.
- Universitario: 0,37 €.
- Desempleado: 0,39 €.
- Pensionista: Trayecto gratuito.

## 2.5. Análisis de la movilidad ciclista y VMP

La bicicleta es un modo de transporte ecológico, sostenible y saludable, ideal para cubrir distancias cortas y medias. En el caso particular de Vigo, existen dos factores que pueden limitar su uso:

- La orografía, dado que existen importantes pendientes en la ciudad.
- La climatología, con una cantidad de días de lluvia superior a la media nacional.

No obstante, y siguiendo el ejemplo de ciudades europeas con condiciones similares, es posible potenciar el uso de este modo, especialmente para los meses veraniegos cuando el clima de la ciudad es más adecuado para la circulación en bicicleta.

Cabe destacar que actualmente en Vigo no existe ninguna plataforma de alquiler de bicicletas ni patinetes eléctricos tal y como existen en ciudades de tamaño similar, por lo que todo el tráfico existente en estos vehículos es de usuarios que adquieren sus propios vehículos, aunque existen empresas que los alquilan con un propósito más turístico.

En la actualidad, Vigo cuenta con una red de carriles bici exclusivos y ciclocalles compartidas con vehículos que permiten el uso de este modo de transporte en unas condiciones de seguridad superiores a la situación sin infraestructura específica.



Figura 32: Diferentes carriles bicis y calles ciclopeatonales de Vigo. Fuente: Google Street View

En el siguiente croquis se muestran los trazados actuales de la red:



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 38 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

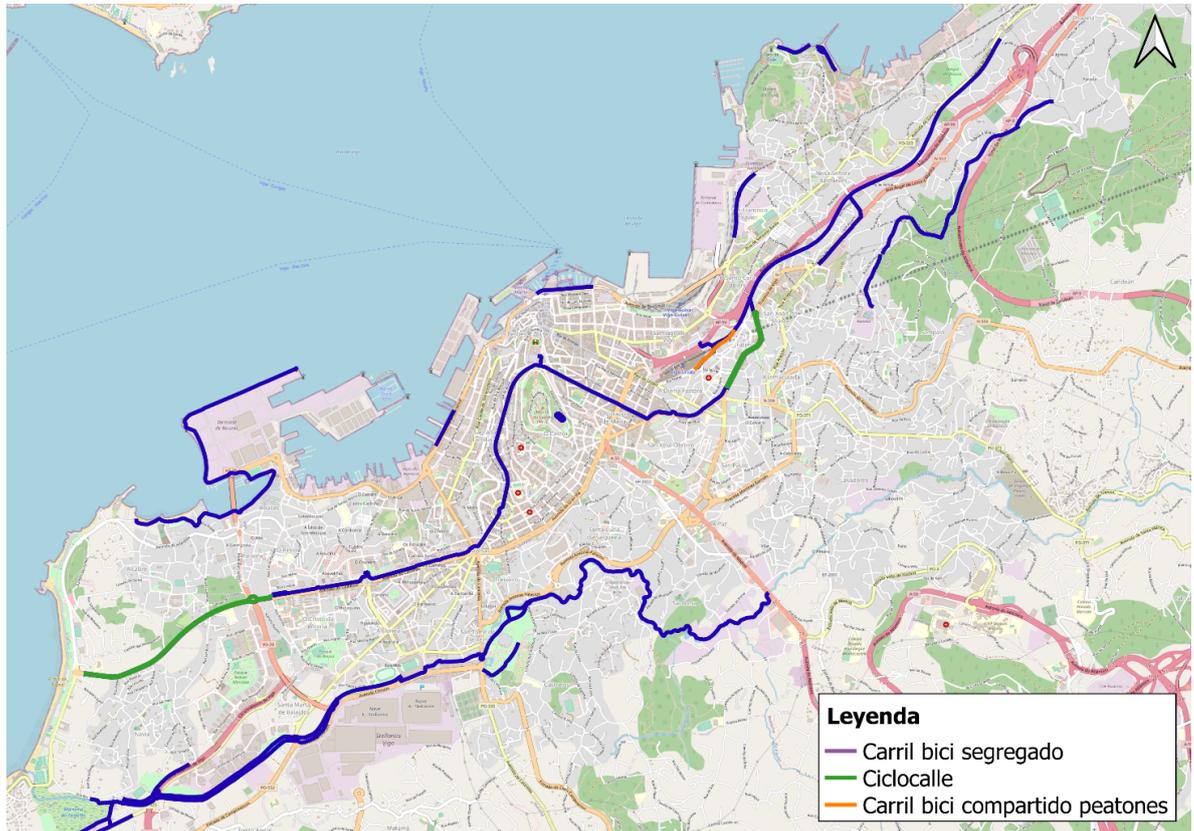


Figura 33: Carriles bici y ciclocalles de Vigo. Elaboración propia

Las principales conclusiones que se pueden extraer de la red ciclista actual de la ciudad son las siguientes:

- Se da la existencia de un eje transversal ciclista que va desde la Playa de Samil hasta Teis, pasando por el centro de la ciudad. En dos zonas (la más cercana a la playa y Travesía de Vigo), el trazado es una ciclocalle compartida con los vehículos motorizados, donde la velocidad de los mismos está limitada a 30 km/h y existen marcas viales específicas.
- El tramo que se dirige a Teis, se ha ejecutado recientemente en la traza del antiguo ferrocarril, con lo que el recorrido es recto y de pendiente prácticamente nula, ideal para la práctica del ciclismo.
- Por otro lado, existe un eje paralelo al sureste del anterior que sigue el recorrido del río Lagares. Tiene un carácter eminentemente turístico y no se encuentra pavimentado.
- Existe otro carril bici que rodea el dique de la terminal de vehículos de Bouzas cuyo propósito es lúdico o turístico al no permitir el desplazamiento a ningún punto de interés o zona residencial.
- La Avenida de Beiramar presenta tramos cortos desconectados entre sí, debiendo los usuarios utilizar la calzada en los tramos sin carril bici disponible. Cuando esté completo, constituirá un eje importante en la movilidad ciclista del municipio siguiendo la línea de costa.

En cuanto a su utilización, es el mencionado eje transversal el que aglutina la mayoría de los desplazamientos en bicicleta del municipio, alcanzando un pico de 23.000 usuarios al mes en la zona de Avenida de Castelao, unos 20.000 en la zona de Avenida de las Camelias y 15.000 en la Rúa Pizarro. En la Travesía de Vigo, al ser una ciclocalle compartida con vehículo privado, este valor baja hasta los 2.700 usuarios al mes, poniendo de manifiesto como valoran los usuarios ciclistas las infraestructuras protegidas.

Por último, cabe destacar la importancia de contar con una red adecuada de aparcamientos para bicicletas de modo que garanticen a los usuarios unos niveles de seguridad adecuados.

En el siguiente croquis se muestran las ubicaciones de los mencionados aparcamientos para bicicletas:



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 39 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

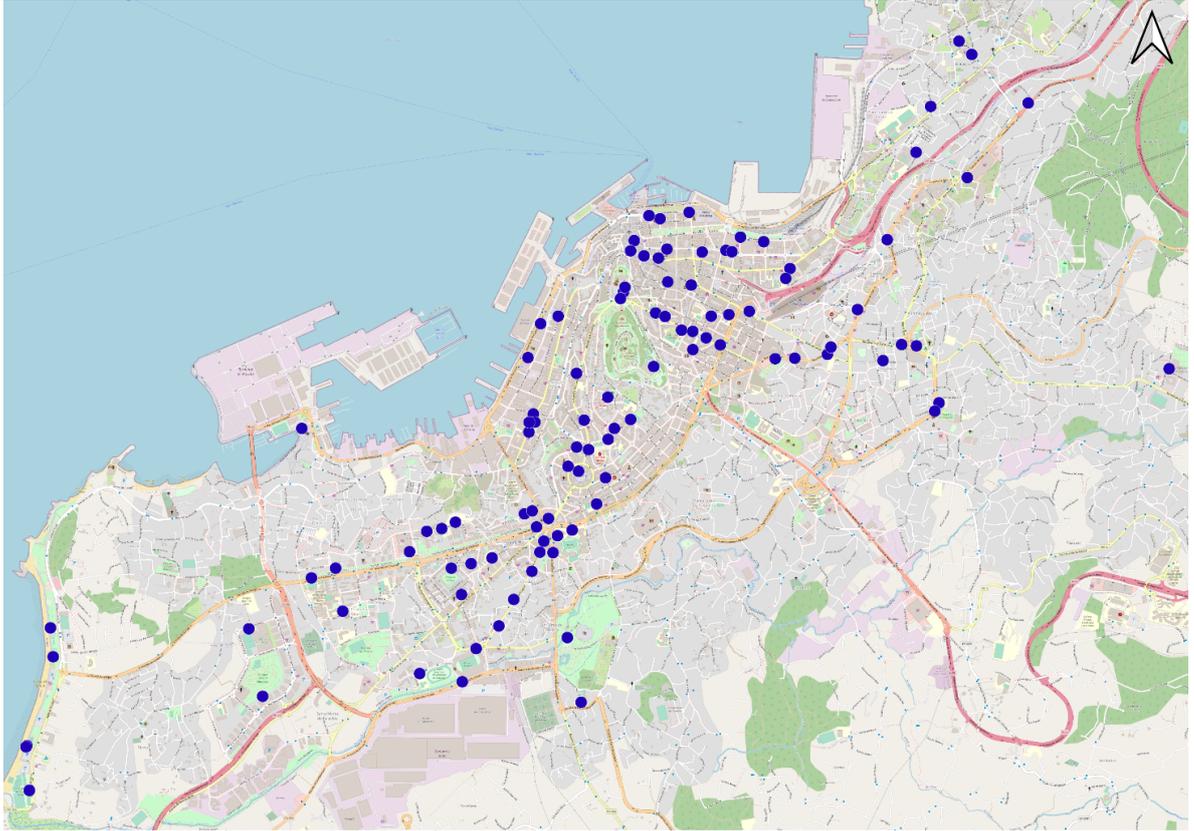


Figura 34: Ubicación de los aparcabicis de Vigo. Elaboración propia

La tipología más extendida en la ciudad es la de U invertida, que proporciona unos niveles de seguridad adecuados. Además, se encuentran señalizados correctamente, y normal mente se encuentran ubicados sobre la acera.

## 2.6. Análisis de la movilidad peatonal

Al igual que en el caso de la movilidad ciclista, Vigo es una ciudad de tamaño intermedio, con lo cual los modos no motorizados son ideales para realizar la mayoría de los desplazamientos que se dan dentro de la ciudad. No obstante, las circunstancias de orografía y climatología algo adversas, suponen una limitación para muchos colectivos a la hora de realizar sus desplazamientos a pie, especialmente personas mayores o con movilidad reducida.

En ese sentido, el Ayuntamiento de Vigo viene desarrollando en los últimos años la estrategia “Vigo Vertical”, consistente en la instalación de ascensores, escaleras mecánicas y tapices rodantes en ubicaciones estratégicas de la ciudad. El primer ascensor se instaló en 2015, estando en funcionamiento (o con inauguración inminente) a fecha de diciembre de 2023 un total de 8 ascensores, 3 conjuntos de escaleras mecánicas y 3 conjuntos de tapices rodantes, estando previsto en los próximos años realizar actuaciones en al menos 12 nuevas ubicaciones.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 40 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

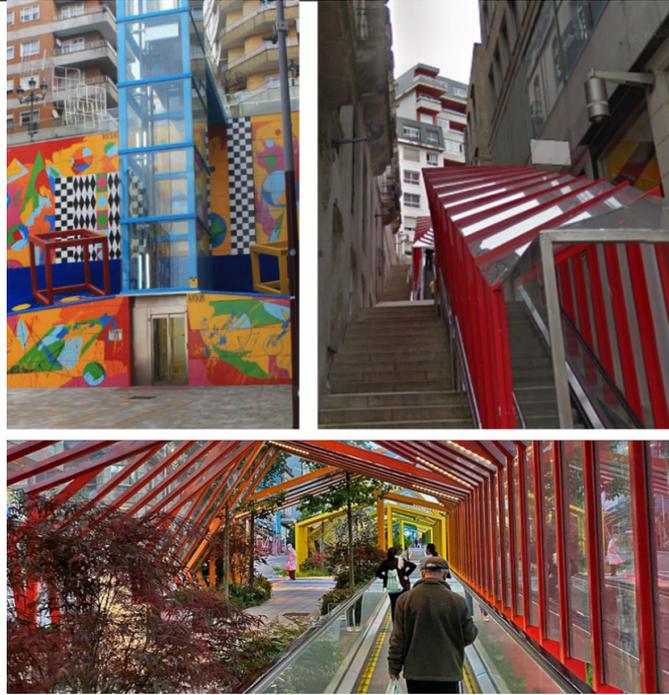


Figura 35: Diferentes actuaciones de Vigo Vertical. Fuente: Google Street View

En el siguiente croquis se pueden consultar las ubicaciones y tipología de las actuaciones asociadas a esta estrategia:

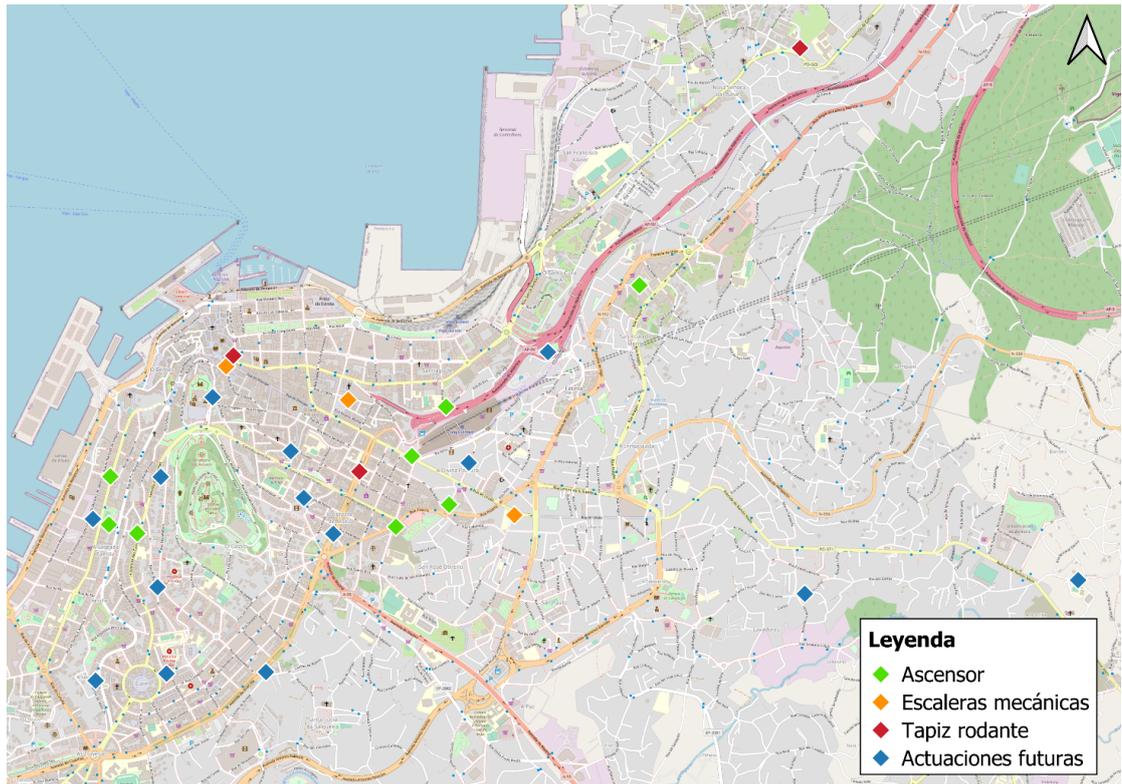


Figura 36: Ubicaciones de las actuaciones de Vigo Vertical. Elaboración propia

De igual manera, existe en la ciudad un número importante de calles completamente peatonales, situadas la mayoría de ellos en el entorno del Casco Vello, aunque existen otros casos en otras zonas de la ciudad.



Copia do documento - Concello de Vigo 142482-210	Data impresión: 10/09/2025 14:39 CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	Páxina 41 de 53
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

De igual manera, existen calles con plataforma compartida donde el acceso a vehículos está restringido a residentes y carga y descarga, como la Rúa de Urzaiz, en la zona de Calvario.



Figura 37: Acceso a calle Urzaiz en zona Calvario. Fuente: Google Street View



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 42 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

### 3. IDENTIFICACIÓN DE ESTACIONES DE MEDIDA DE CALIDAD DEL AIRE Y PROPUESTA DE NUEVAS UBICACIONES

#### 3.1. Estaciones de calidad del aire existentes

Actualmente, existen en el término municipal de Vigo un total de cuatro estaciones de medida de calidad del aire de la red de la Xunta de Galicia; dos de ellas son de tipo tráfico en zona urbana y las otras dos de tipo industrial, situadas en la fábrica de automóviles Stellantis.

En el siguiente croquis puede consultarse las ubicaciones de las mismas:

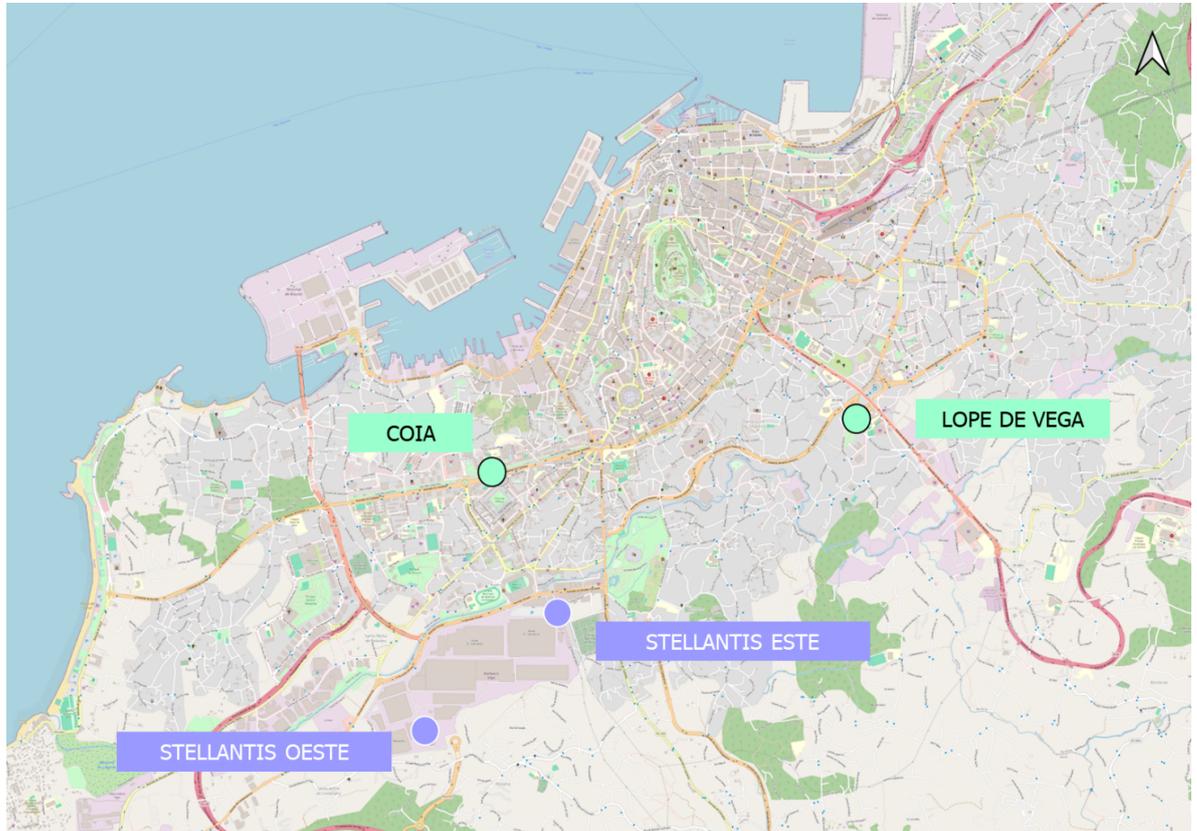


Figura 38: Ubicación de las estaciones de calidad del aire existentes en Vigo. Fuente: Xunta de Galicia y elaboración propia

A continuación, se muestra una tabla donde se indican los contaminantes medidos por cada una de las cuatro estaciones:

Estación	Contaminante											
	SO2	NO2-NO	CO	O3	PM10	PM2,5	C6H6	BC	Metales pesados	BaP	HF	H2S
Coia												
Lope de Vega												
Stellantis Este												
Stellantis Oeste												

Tabla 15: Contaminantes evaluados por cada estación ambiental. Fuente: Xunta de Galicia y elaboración propia

Siendo los contaminantes referidos en la tabla los siguientes:



- **SO<sub>2</sub>: Dióxido de azufre.** Es un gas incoloro e inflamable de fuerte olor generado entre otras fuentes por combustión de carburantes. Puede provocar efectos adversos en la salud como enfermedades cardiorrespiratorias, o irritación ocular.
- **NO<sub>2</sub>: Dióxido de nitrógeno.** Es un gas de color rojizo no inflamable y tóxico. Se genera por procesos de combustión de vehículos e industrias y afecta generalmente al sistema respiratorio.
- **NO:** Monóxido de nitrógeno. Es el gas precursor del dióxido de carbono, de similares características y consecuencias en la salud con la diferencia de que es incoloro.
- **CO: Monóxido de carbono.** Es un gas incoloro e inodoro, altamente tóxico. Se genera por la oxidación del metano generalmente en episodios como incendios o combustiones incompletas en automóviles, así como en industrias y calefacciones. Afecta al mecanismo de transporte de la sangre, impidiendo la correcta oxigenación del organismo.
- **O<sub>3</sub>: Ozono.** Es un contaminante que se forma a partir de complejas reacciones. No es habitual en zonas con alto tráfico dado que se consume con la oxidación del monóxido y dióxido de nitrógeno.
- **PM10 Y PM2,5: Material particulado de tamaño menor a 10 µm y 2,5 µm.** Son partículas en suspensión de diferentes características, que forman los denominados aerosoles. Proceden de diversas fuentes naturales como intrusiones de polvo del desierto o del propio mar, así como antropogénicas como tráfico, industrias o calefacciones.
- **C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>: Benceno.** Se trata de un hidrocarburo aromático líquido e incoloro. Surge principalmente por evaporación de carburantes, pinturas e industrias. Es una sustancia cancerígena y además puede causar mareos, taquicardia, dolor de cabeza o pérdida del conocimiento.
- **BC: Carbono negro.**
- **BaP: Benzoapireno:** Se trata de un hidrocarburo aromático policíclico, procedente de fuentes como incendios, automóviles, industrias o calefacciones. Tiene un alto potencial cancerígeno.
- **Metales pesados:** Son elementos químicos de alta densidad, tales como mercurio, plomo, Cadmio o cobre. Proceden generalmente de combustión industrial y tráfico rodado (abrasión de discos de freno y contacto del neumático con el asfalto). Dependiendo del metal, tienen efectos muy diversos en la salud humana.
- **HF: Fluoruro de hidrógeno:** Es un gas irritante, corrosivo y tóxico. En entornos urbanos proviene fundamentalmente de la actividad industrial. Produce severas irritaciones de la piel, ojos y vías respiratorias.
- **H<sub>2</sub>S: Sulfuro de hidrógeno:** Se trata de un gas incoloro e inflamable y muy peligroso, con olor similar al de los huevos podridos. Procede habitualmente de descomposición de materia orgánica, combustibles y plantas de aguas residuales. Produce efectos tales como irritación ocular o dolores de cabeza y náuseas.

Como puede observarse, las estaciones de tipo tráfico de Coia y Lope de Vega tienen la capacidad de captar la mayoría de los contaminantes principales, con la salvedad de que la estación de Lope de Vega no es capaz de captar material particulado 2,5.

En lo referente a las estaciones de tipo industrial, ambas son de carácter complementario, por ejemplo, la de Stellantis Este puede medir material particulado 2,5 µm y la oeste de 10 µm.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 44 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		



Figura 39: Estaciones de calidad del aire de Lope de Vega y Coia. Fuente: Elaboración propia y Google Street View

### 3.2. Propuesta de nuevas ubicaciones de estaciones de calidad del aire

Con el objetivo de poder realizar una correcta y completa monitorización de la calidad del aire durante el periodo de vigencia de las restricciones asociadas al establecimiento de las ZBE, se propone la ampliación de la red actual de forma que se cubra la mayor parte posible de la ciudad, especialmente en las zonas cercanas a las mencionadas ZBE.

En el siguiente croquis, se pueden consultar las nuevas propuestas de ubicación de dichas estaciones:



Figura 40: Propuesta de nuevas ubicaciones de estaciones de calidad del aire. Fuente: Elaboración propia



Copia do documento - Concello de Vigo 142482-210	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 45 de 53
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	

ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

ID	Nueva estación	Dirección	Latitud	Longitud
1	Bouzas	Alameda Suárez Llanos 2	42.224290	-8.753077
2	Universidad	Plaza de Juan XXIII	42.227702	-8.733939
3	Urzaiz-Plaza Portugal	Calle de Urzaiz 11	42.235510	-8.718995
4	Plaza de España	Calle de Puerto Rico 21	42.229093	-8.718935

Tabla 16: Propuesta de nuevas ubicaciones de estaciones de calidad del aire. Fuente: Elaboración propia

A continuación, se realiza una breve justificación de las ubicaciones escogidas para complementar la red de calidad del aire de la ciudad:

- 1. Bouzas: Surge de la necesidad de contar con una estación de calidad del aire en el barrio, donde se situará una ZBE.
- 2. Universidad: Es conveniente situar una estación de calidad del aire en un lugar intermedio entre la futura ZBE de Bouzas y las situadas en la zona más céntrica de la ciudad.
- 3. Urzaiz-Plaza Portugal: Su utilidad será medir los niveles de contaminación en la zona más céntrica de la ciudad.
- 4. Plaza de España: Constituye uno de los principales nudos de tráfico de la ciudad. Además se situará en las cercanías de la ZBE Calvario.

Estas estaciones estarán equipadas con los sensores necesarios para captar los valores de inmisiones de contaminantes producidas por el tráfico rodado, especialmente aquellos que establece el RD 102/2011 de calidad del aire, así como como con sensores de detección de ruido ambiental.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 46 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

## 4. LISTADO DE MEDIDAS Y CALENDARIO DE APLICACIÓN

### 4.2. Introducción

El núcleo principal de funcionamiento de las Zonas de Bajas Emisiones, son las medidas de restricción a las mismas a los vehículos más contaminantes. En este sentido, según se indica en el artículo 5 del Real Decreto 1052/2022 por el que se regulan las Zonas de Bajas Emisiones, se empleará a tal efecto la clasificación establecida en el anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y sus futuras actualizaciones, materializada con las denominadas etiquetas ambientales, de menor a mayor potencial contaminante:



Figura 41: Ejemplos de etiquetas ambientales disponibles. Fuente: DGT

De esta forma, las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante y serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero que se han establecido.

Además, de forma complementaria, deben establecerse otras medidas de fomento de la movilidad sostenible que complementen a la Zona de Bajas Emisiones y contribuyan a cumplir con los objetivos establecidos, ofreciendo alternativas reales y seguras a los ciudadanos respecto a los desplazamientos en vehículo de combustión privado.

A este efecto, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la ciudad y otros documentos y planes de actuación deben suponer la base para articular estas medidas.

### 4.3. Medidas de restricción asociadas a las zonas de bajas emisiones

El calendario de aplicación de medidas de restricción para las cuatro Zonas de Bajas Emisiones que se plantean en la ciudad de Vigo, se articula de forma progresiva y escalonada, de acuerdo con el potencial contaminante de cada vehículo, de forma que permitan cumplir con los objetivos establecidos en cuanto a calidad del aire y mitigación del cambio climático.

Cabe destacar que, de cara a facilitar la introducción de las medidas de restricción en la sociedad, se propone que, durante el primer año de cada fase de implementación de restricciones, no se sancione y únicamente se informe y conciencie a aquellos usuarios de vehículos que no deberían acceder a las ZBE.

Por tanto, las fases de implantación de restricciones serían las siguientes:

#### 4.3.1. Fase 1 (2025-2026)

Se trata de la primera fase de implantación de restricciones en la que se plantea impedir el acceso a vehículos sin etiqueta ambiental. En el caso de los turismos, se trata de aquellos vehículos de gasolina anteriores a 2001 y diésel anteriores a 2006, lo cual supone aproximadamente un 18% del parque circulante de la ciudad previsto para ese año.

Por tanto, a partir del 01 de agosto de 2025 se iniciaría la fase informativa, donde se notificaría a los usuarios afectados, y se comenzaría a aplicar un año más tarde, el 1 de agosto de 2026.



Copia do documento - Concello de Vigo 142482-210	Data impresión: 10/09/2025 14:39 CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	Páxina 47 de 53
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

**4.3.2.Fase 2 (2027-2029)**

En esta fase, se da un paso más en los niveles de restricción incluyendo la prohibición de acceso a los vehículos con etiqueta ambiental B (además de los que no tienen etiqueta), por lo que en el caso mayoritario de los turismos suponen aquellos vehículos gasolina matriculados antes de 2006 y los diésel anteriores a 2014. Esto supone aproximadamente el 36% del parque circulante previsto en la ciudad.

De manera análoga a la fase anterior, el 01 de agosto de 2027 comenzaría la fase informativa para los vehículos con etiqueta B, en la que solo se informaría a los usuarios con esa etiqueta. El 01 de agosto de 2028 se comenzaría a aplicar las restricciones a dichos vehículos.

**4.3.3.Fase 3 (2030)**

La última fase de restricciones, supone la prohibición de acceso a las Zonas de Bajas Emisiones a los vehículos con etiqueta C, además de los que tienen etiqueta B y los que no disponen de etiqueta.

Este escalón de restricciones es el más ambicioso ya que para el año 2030 se prevé que algo más del 50% del parque circulante disponga de esta etiqueta ambiental, resultando que prácticamente un 90% del potencial parque circulante en dicho año no pueda acceder a las ZBE.

De nuevo, a semejanza de las dos fases anteriores, se plantea un periodo informativo de un año para los vehículos con etiqueta C, con inicio el 01 de agosto de 2030, y aplicación efectiva de 01 de agosto de 2031.

De esta forma, a partir de esta última fase, solo se permitiría el acceso a las ZBE a los vehículos con menos potencial contaminador, es decir, aquellos con etiqueta Eco y Cero, agrupando las siguientes tipologías vehiculares:

- Eco: Eléctricos enchufables con autonomía inferior a 40 km, híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural y gas (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP).
- Cero: Eléctricos de batería (BEV), eléctricos de autonomía extendida (REEV), eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con una autonomía de 40 km o vehículos de pila de combustible.

**4.3.4.Resumen de fases de implementación**

A continuación, se muestra un cuadro resumen de cuales son los periodos de libre acceso, información y restricción con sanción para cada etiqueta ambiental de acuerdo con las diferentes fases de implantación de las ZBE planteadas:

ETIQUETA AMBIENTAL	2024	2025 (FASE 1)	2026	2027 (FASE 2)	2028	2029	2030 (FASE 3)	2031
SIN ETIQUETA	Green	Yellow	Red	Red	Red	Red	Red	Red
	Green	Green	Green	Yellow	Red	Red	Red	Red
	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Yellow	Red
	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 48 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

	<b>ACCESO LIBRE</b>
	<b>NOTIFICACIÓN INFORMATIVA</b>
	<b>ACCESO RESTRINGIDO</b>

Tabla 17: Calendario de implantación de las medidas de restricción de las ZBE. Elaboración propia

Con todo, en el análisis de alternativas a las restricciones establecidas, se analizarán las diferentes excepciones a la prohibición de acceso que deban disponerse y estén justificadas, en coordinación con otras zonas de acceso restringido ya implantadas en la ciudad.

#### 4.4. Medidas complementarias

En contraste con las medidas restrictivas que suponen la implementación de Zonas de Bajas Emisiones, es necesario establecer medidas que fomenten el cambio modal a modos de transporte más sostenibles como son el transporte público y los medios no motorizados; caminar, bicicleta y vehículos de movilidad personal.

En este sentido, la herramienta fundamental para articular las medidas es el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de la ciudad, redactado en 2014 pero actualizado por última vez en 2021. En el se incluyen una serie de medidas que comparten con las Zonas de Bajas Emisiones el objetivo de un cambio hacia modos de transporte más sostenibles.



Figura 42: Portada del PMUS de Vigo

En este documento, por tanto, se va a realizar un recopilatorio de aquellas medidas que están alineadas con los objetivos de las ZBE, agrupadas en las siguientes categorías:

##### 4.4.1. Medidas de fomento de la movilidad peatonal

La actualización del PMUS de Vigo da una importancia vital a la movilidad peatonal, al ser la más sostenible y saludable de todas. Concretamente, se contemplan las siguientes medidas:



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 49 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

## ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

- Vigo Vertical: Tal y como se trató en el análisis de la movilidad de la ciudad, Vigo cuenta con desniveles importantes, y por ello, en los últimos años se ha venido desarrollando esta estrategia consistente en la instalación de escaleras mecánicas, tapices rodantes y ascensores en lugares estratégicos, con 14 actuaciones completas a fecha de diciembre de 2023. En los próximos años se continuarán desarrollando este tipo de actuaciones, de hecho, en el marco de la segunda convocatoria del "Programa de ayudas a municipios para la implantación de ZBE y la transformación digital y sostenible del transporte urbano" en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, Vigo, además de una subvención para la instalación de los equipos tecnológicos asociados a la ZBE, ha recibido fondos para cinco actuaciones relacionadas con esta estrategia:



Figura 43: Tapiz rodante en Gran Vía. Fuente: PMUS Vigo



- Colegio Losada y calle Ramón Nieto
  - Calle Ramón Nieto y Centro de Salud
  - Corredor Travesía de Vigo y calle Aragón
  - Centro de Salud Teis
  - Calle Romil y avenida de la Hispanidad
- Creación de una red de itinerarios peatonales entre distritos y barrios, de forma que resulten funcionales, continuos, seguros y accesibles para los ciudadanos que deseen moverse a pie.
  - Señalización de los itinerarios peatonales, incluyendo los turísticos.
  - Identificación y supresión de barreras arquitectónicas, de forma que se garantice la accesibilidad de todas las personas.
  - Regulación de las ordenanzas de calles, espacios peatonales y terrazas.
  - Promoción de los caminos peatonales escolares.
  - Priorización semafórica peatonal, de forma que los tiempos de paso en cruces semaforizados favorezcan los trayectos peatonales y eviten interrupciones.

### 4.4.2. Medidas de fomento de la movilidad ciclista

Dada su condición de medio de transporte no motorizado, sostenible y saludable, la bicicleta debe ganar importancia en el reparto modal de Vigo de los próximos años, ya que por su tamaño es un medio de transporte ideal para cubrir casi cualquier distancia dentro de la ciudad. De cara a facilitar su uso, el PMUS de Vigo plantea las siguientes medidas:

- Refuerzo de la red de itinerarios ciclistas urbanos, de acuerdo con lo establecido en el Plan Director de la Bicicleta y VMPs de Vigo, hasta llegar a los 42,81 km de red estructural y 37,02 km de red secundaria dedicada al ocio y al deporte, llegando a 72,02 km de infraestructura en todo el término municipal.
- Señalización de itinerarios ciclistas, de acuerdo con los criterios establecidos en el Plan Director de la Bicicleta y VMPs de Vigo.
- Aumentar la red de aparcamientos para bicicletas, mediante un estudio de nuevas ubicaciones en las que al menos se instalarán tres aparcamientos, de acuerdo con los requisitos del "Manual de Aparcamientos de Bicicletas" del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE).



Figura 44: Red ciclista de Vigo. Fuente: PMUS Vigo



## ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

- Creación de un sistema de alquiler de bicicleta pública, con al menos 37 estaciones de acuerdo con el Plan Director de la Bicicleta y VMPs de Vigo.
- Fomento de la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte público en desplazamientos hacia la universidad, mediante:
  - Construcción de aparcabicis en los puntos de transbordo de las líneas de autobús que van a la universidad.
  - Prueba piloto de instalación de portabicicletas en los propios autobuses de las líneas que van a la universidad.

### 4.4.3. Medidas de fomento del uso de transporte público

El PMUS de Vigo, propone diversas medidas de mejora y fomento del transporte público, ya que, especialmente para los viajes más largos, es fundamental que sea eficiente, intermodal e integrado para competir con el vehículo privado. Las medidas que se proponen en este sentido son las siguientes:

- Ampliación de la red de carriles reservados para autobús de cara a mejorar su velocidad comercial, incluyendo:
  - Reguladores de prioridad semafórica.
  - Cámaras de vigilancia.
  - Señalización horizontal y vertical necesaria.
- Optimización de la red de paradas de autobús urbano, mejorando su localización y accesibilidad.
- Mejora de información en las paradas de autobús urbano, aumentando el número de paneles informativos.
- Renovación de la flota de autobuses urbanos con modelos híbridos y eléctricos.
- Promoción de la intermodalidad con otros modos de transporte, definiendo una serie de paradas principales en las que se darán los siguientes requisitos:
  - Coexistencia de varias líneas urbanas e interurbanas.
  - Existencia de marquesina, accesibilidad universal y señalización adecuada.
  - Buena situación respecto a centros atractores.
- Plan Aparca y Conecta de aparcamientos intermodales "Park and Ride", tanto en origen como en destino, en los que se puede intercambiar del vehículo privado al autobús y viceversa con facilidad.



### 4.4.4. Medidas relacionadas con el vehículo privado

De igual manera, el PMUS de Vigo incluye una serie de medidas de cara a racionalizar el uso del vehículo privado para aquellos viajes que se realicen en este medio. Incluye las siguientes medidas:

- Calmado del tráfico en lugares estratégicos mediante instalación de elementos como resaltos o cojines berlineses.
- Plan de estacionamiento, incluyendo aspectos como la revisión de la zona XER, vigilancia del cumplimiento de la normativa, información en tiempo real de plazas de aparcamiento o cámaras de detección de infracciones.
- Colaboración con autoescuelas de cara a fomentar técnicas de conducción eficiente entre los futuros conductores.
- Promoción del "car sharing" o coche compartido para mejorar el grado de ocupación de los viajes en vehículo privado.
- Implantación de nuevos puntos de recarga en la ciudad, de cara a facilitar la transición hacia vehículos eléctricos.



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 51 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

### 4.5. Calendario de aplicación de medidas

El horizonte temporal de implantación de las medidas del PMUS va desde el 2022 al 2030, contando cada una de ellas con horizontes distintos comprendidos a lo largo de ese periodo. Por tanto, en el calendario de implantación se incluyen dichos horizontes de implantación además de las diferentes fases de implantación de la propia Zona de Bajas Emisiones:

TIPO	MEDIDA	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
ZBE	Fase 1							
	Fase 2							
	Fase 3							
Movilidad peatonal	Vigo Vertical							
	Red itinerarios peatonales							
	Señalización itinerarios peatonales							
	Supresión barreras arquitectónicas							
	Regulación de ordenanzas peatonales							
	Caminos escolares							
	Prioridad semafórica peatonal							
Movilidad ciclista	Refuerzo Red de itinerarios ciclistas							
	Señalización itinerarios ciclistas							
	Aumento red de aparcamientos para bicicletas							
	Sistema de alquiler de bicicleta pública							
	Fomento intermodalidad bicicleta-transporte público							
Transporte público	Carriles bus reservados							
	Optimización de paradas urbanas							
	Refuerzo de información en paradas							
	Renovación de la flota con híbridos y eléctricos							
	Promoción de la intermodalidad							
	Aparcamientos intermodales "Park and ride"							
	Calmado del tráfico							
	Plan de estacionamiento							



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 52 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		

ZONAS DE BAJAS EMISIONES VIGO

Vehículo privado	Técnicas de conducción eficiente								
	Promoción coche compartido o "car sharing"								
	Implantación nuevos puntos de recarga eléctrica								

Tabla 18: Cronograma de aplicación de medidas. Fuente: PMUS Vigo y elaboración propia



Copia do documento - Concello de Vigo	Data impresión: 10/09/2025 14:39	Páxina 53 de 53
142482-210	CSV: AHAA84-E9238C-C4CH51-1GBGL2-NUUAYM-FD	
Pode validar e/ou obter copia electrónica do documento utilizando o código QR da esquerda ou o código de verificación na dirección <a href="http://www.vigo.org/csv">http://www.vigo.org/csv</a>		