P.M.U.S.	CONCELLO DE **CABANA DE BERGANTIÑOS**

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTABLE DO CONCELLO DE CABANA DE BERGANTIÑOS

EQUIPA REDACTORA	COLABORADORES:
Juan Cagiao Villar (Ingeniero de Caminos)	Valerio González Somoza (Arquitecto) David Río González (Arquitecto) Fiz Seixo Vázquez (Arquitecto) Roi García Camba (Arquitecto)
GIGA ● ingeniería y gestión de la eficiencia	

ÍNDICE

P.M.U.S. - CONCELLO DE CABANA DE BERGANTIÑOS ... 2
1. INTRODUCIÓN ... 5
1A - ANTECEDENTES ... 6
1B - OBXECTO E OBXECTIVOS DO PLAN ... 6
1C - METODOLOXÍA ... 6
1D - CONCLUSIÓN PRINCIPAL DO PLAN. ... 7
2. ANÁLISE E DIAGNOSE ... 8
2A - ESTRATEXIAS, PLANS E NORMAS CON PESO NA MOBILIDADE ... 9
2A1 - POLÍTICAS DE DESENVOLVEMENTO URBANO E TERRITORIAL ... 9
2A2 - PLANS E NORMAS URBANÍSTICAS ... 13
2A3 - PROXECTOS EN MARCHA OU PREVISTOS DENTRO DO CONCELLO ... 13
2B - ANÁLISE XEOGRÁFICA DO TERRITORIO ... 14
2B1 - ANÁLISE FÍSICA E CONTEXTO TERRITORIAL ... 14
2B2 - VIARIO ... 18
2B3 - NODOS DE MOBILIDADE ... 20
2B4 - EFECTOS NA MOBILIDADE POLA LOCALIZACIÓN DOS CENTROS ATRACTORES ... 22
2C - ANÁLISE SOCIO - ECONÓMICA E DEMOGRÁFICA ... 24
2C1 - ESTRUTURA E EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN ... 24
2C2 - ACTIVIDADES PRODUTIVAS E MERCADO DE TRABALLO ... 25
2C3 - NIVEL E CARACTERIZACIÓN DA MOTORIZACIÓN. ... 26
2C4 - PARQUE DE VIVENDAS E O SEU ESTADO. ... 27
2C5 - ESTACIONALIDADE ... 28
2D - HÁBITOS DE MOBILIDADE ... 29
2D1 - PAUTAS XERAIS DA MOBILIDADE COTIÁ ... 29
2D2 - REPARTO MODAL E POR MOTIVOS ... 30
2D3 - DISTRIBUCIÓN XEOGRÁFICA DOS DESPRAZAMENTOS DIARIOS ... 31
2D4 - RASGOS DA MOBILIDADE POR GRUPOS SOCIAIS ... 32
2E - REDE PEONIL ... 36
2E1 – REDE PEONIL ... 36
2F - REDE CICLISTA ... 39
2G - TRANSPORTE PÚBLICO ... 40
2G0 - RECOMPILACIÓN DE PLANS EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO ... 40
2G1 - INVENTARIO DA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO ... 40
2H - TRANSPORTE PRIVADO E CIRCULACIÓN ... 43
2H1 - FUNCIONAMENTO DA REDE VIARIA PRINCIPAL ... 43
2H2 - MERCADORÍAS ... 45
2I - ESTACIONAMENTO ... 47
2I1 - DISTRIBUCIÓN E OCUPACIÓN DE PRAZAS DE APARCAMENTO ... 47
2I2 - DIAGNOSE DA OFERTA E A DEMANDA DE APARCAMENTO ... 49
2J - SEGURIDADE VIARIA ... 50
2J1 - ACCIDENTES E PUNTOS PERIGOSOS ... 50
2J2 - PERIGOSIDADE CIRCULATORIA PERCIBIDA E A SÚA INFLUENCIA ... 51
2K - ENERXÍA E MEDIO AMBIENTE ... 52
2K1 - RUÍDO NA CIRCULACIÓN ... 52
2K2 - EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADOIRO ... 53
2K3 - CALIDADE DO AIRE ... 54
2K4 - MEDIO AMBIENTE E AFORRO ENERXÉTICO ... 55
3. DIAGNOSE RELACIONAL ... 56
3A - RESUMO DE CONCLUSIÓNS DA DIAGNOSE TÉCNICA ... 57
ESTRATEXIAS, PLANS E NORMAS CON PESO NA MOBILIDADE ... 57
ANÁLISE XEOGRÁFICA DO TERRITORIO ... 57
ANÁLISE SOCIO - ECONÓMICA E DEMOGRÁFICA ... 57
HÁBITOS DE MOBILIDADE ... 57
REDE PEONIL ... 57
REDE CICLISTA ... 58
TRANSPORTE PÚBLICO ... 58
TRANSPORTE PRIVADO E CIRCULACIÓN ... 58
ESTACIONAMENTO ... 58
SEGURIDADE VIARIA ... 58
ENERXÍA E MEDIO AMBIENTE ... 58
3B - PRINCIPAIS DATOS EXTRAÍDOS DA PARTICIPACIÓN CIDADÁ INICIAL ... 59
3B1 - RESUMO DE CONCLUSIÓNS DA PARTICIPACIÓN CIDADÁ ... 59
3B2 - CONCLUSIÓNS AGRUPADAS SEGUNDO A ACTIVIDADE ... 59
3C - DIAGNOSE RELACIONAL E CONCLUSIÓNS ... 62
3C1 - ANÁLISE DAFO ... 62
3C2 - CONCLUSIÓNS E VISIÓN GLOBAL DA MOBILIDADE ... 63
4. ESTRATEXIA ... 64
4A - LIÑAS ESTRATÉXICAS DE PLANIFICACIÓN ... 65
LIÑA ESTRATÉXICA 1 ... 65
LIÑA ESTRATÉXICA 2 ... 66
5. PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS ... 67
5A - CORRESPONDENCIA DAS ACCIÓNS E OS OBXECTIVOS DO PMUS ... 68

5B - PROPOSTAS ESPECÍFICAS ... 69
6. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN ... 70
6A - PREFERENCIAS DECLARADAS PARA A MELLORA DA MOBILIDADE ... 71
6B - POSIBLES CAUCES DE FINANCIACIÓN DAS MEDIDAS ... 71
6C - CRONOGRAMA ORZAMENTADO DE MEDIDAS ... 72
6D - PLAN DE PARTICIPACIÓN E COMUNICACIÓN POSTERIOR ... 74
7. SEGUIMENTO DA MOBILIDADE SUSTENTABLE ... 76
7A - INDICADORES DE SEGUIMENTO DA MOBILIDADE SUSTENTABLE ... 77
ANEXO 1: RESUMO EXPLICATIVO E PRIORIZACIÓN DAS ACTUACIÓNS ... 78
AN-1.1 - CONCLUSIÓN PRINCIPAL DO PMUS ... 79
AN-1.2 - CONCLUSIÓNS DA DIAGNOSE TÉCNICA E PARTICIPADA ... 79
AN-1.3 - SÍNTESE DAS LIÑAS ESTRATÉXICAS ... 80
LIÑA ESTRATÉXICA 1: ... 80
LIÑA ESTRATÉXICA 2 ... 80
AN-1.4 - SÍNTESE DO PLAN DE IMPLEMENTACIÓN ... 80
AN-1.5- SÍNTESE DAS MEDIDAS PROPOSTAS ... 80
ANEXO 2: PARTICIPACIÓN CIDADÁ ... 82
A - METODOLOXÍA ... 83
B - DOCUMENTACIÓN ACREDITATIVA DA REALIZACIÓN DA PARTICIPACIÓN ... 84
ENTREVISTAS A AXENTES CLAVE ... 84
ENQUISA ... 85
C - DESCRICIÓN PORMENORIZADA E RESULTADOS DO PROCESO PARTICIPATIVO ... 86
TRANSCRICIÓN DAS ENTREVISTAS A AXENTES CLAVE ... 86
INFORME DA ENQUISA ... 91
ANEXO 3: SECCIÓNS TIPO ... 93
ANEXO 3.A - RESUMO DAS SECCIÓNS TIPO ASIGNADAS A CADA MEDIDA ... 94
ANEXO 3.B - FICHAS DAS SECCIÓNS TIPO ... 96
ANEXO 3.C - RESUMO DAS DIFERENTES SECCIÓNS TIPO ... 117
ANEXO 4: FICHAS DE PROPOSTA ... 118

ANEXO 5: MAPAS E PLANOS

LISTA DE PLANOS E MAPAS

ANÁLISE/DIAGNOSE	A1	XEOGRAFÍA
	A2	PENDENTES DO TERREO
	A3	USOS DO SOLO
	A4	CATEGORÍA DO SOLO (PLANEAMENTO)
	A5	DEMOGRAFÍA E EVOLUCIÓN POBOACIONAL
	A6	PARQUE DE VIVENDAS
	A7	ATRACTORES: DOTACIÓNS/ESPAZOS LIBRES
	A8	VIARIO: TITULARIDADE
	A9	VIARIO: PENDENTE
	A10	VIARIO: ANCHO DE VÍA
	A11	CIRCULACIÓN: IMD
	A12	VIARIO: REDE PEONIL
	A13	CIRCULACIÓN: ACCIDENTES
	A14	AMBIENTAL / PATRIMONIAL
PROPOSTA	P1	LIÑA ESTRATÉXICA 1 - XERAL
	P2	LIÑA ESTRATÉXICA 1 - A CARBALLA / AS GRELAS
	P3	LIÑA ESTRATÉXICA 1 - NEAÑO
	P4	LIÑA ESTRATÉXICA 2 - XERAL
	P5	LIÑA ESTRATÉXICA 2 - PAISAXÍSTICAS
	P6	SÍNTESE - LIÑAS ESTRATÉXICAS 1 E 2
	P7	SECCIÓNS TIPO

1. INTRODUCIÓN

1A - ANTECEDENTES

A redución do consumo enerxético nos diversos eidos da economía e da vida das persoas ven sendo unha liña de desenvolvemento medioambiental fundamental a escala global durante os últimos anos, co fin último de mellorar a calidade de vida das persoas e evitar ao mesmo tempo o esgotamento dos recursos enerxéticos e naturais.

Esta tendencia no aumento da eficiencia enerxética dos diversos sistemas que funcionan no territorio desenvolveuse nos últimos anos en Europa a través de estratexias macro e plans encamiñados a estes obxectivos, recentemente enmarcados dentro do Programa Operativo de Crecemento Sostible da Unión Europea 2014-2020, do que emanan diversas estratexias e fondos a nivel estatal, autonómico e local.

En concreto, no marco da mobilidade, o desenvolvemento económico ten propiciado nas últimas décadas un aumento da mobilidade das persoas ligado ao uso do coche privado, centrado principalmente en percorridos curtos, ata o punto de que preto da metade dos percorridos que se fan en coche son de 3 km ou menos. Segundo datos estatais do I.D.A.E., en 2014, o transporte era responsable do 25% das emisións de CO_2, das cales o 95% son producidas polo transporte por estrada. No ano 2016, o transporte supuxo cerca do 42% do consumo final de enerxía de España.

Esta realidade fai imprescindible a posta en marcha de accións que muden os hábitos de desprazamento cara modos máis sustentables, facilitando a mobilidade peonil, en bicicleta, en transporte público e en transporte compartido, e enmarcando estas melloras nunha estratexia que aborde tamén os problemas de seguridade, a racionalización da circulación dentro dos espazos urbanos. A elaboración de Plans de Mobilidade Sustentable faise fundamental para organizar un sistema a futuro máis eficiente e máis acorde cos retos medioambientais actuais.

1B - OBXECTO E OBXECTIVOS DO PLAN

O Plan de Mobilidade Sustentable para o concello ten como obxecto establecer unha estratexia encamiñada a mellorar a mobilidade durante os próximos anos, e facela máis eficiente, máis segura, máis accesible a todas as persoas e máis responsable medioambientalmente.

Este obxectivo xeral apoiase nos seguintes obxectivos específicos:

- Facilitar os modos de desprazamento non motorizados (a pé e en bicicleta), conectándoos entre eles e cos centros de actividade máis importantes do concello, facéndoos seguros, accesibles e agradables para tódolos colectivos.

- Facilitar o uso de modos de transporte colectivo como o coche compartido, o autobús ou o tren, mellorando a información dispoñible e facilitando o acceso ás paradas en distintos modos.

- Reducir a conxestión de tráfico e os problemas ocasionados nos núcleos de poboación por interferencia cos peóns de coches e de camións de transporte de mercadorías.

- Afrontar a reorganización do estacionamento de tal xeito que se permita recuperar parte do espazo dos viais como espazo público, para o uso e disfrute das persoas.

- Dotar aos centros de servizo - os equipamentos municipais de uso cotiá, as zonas comerciais, os espazos de lecer, os espazos naturais e patrimoniais… - dunha conectividade adecuada ao seu nivel de uso, favorecendo a accesibilidade e poñendo en valor as cualidades de cada un.

- Implicar á poboación en todo momento na estratexia, dende a toma de decisións ata á posta en marcha das medidas, cousa que se fai fundamental á hora de garantir que a estratexia teña éxito e as melloras programadas nela teñen continuidade no tempo.

1C - METODOLOXÍA

A metodoloxía empregada para a redacción deste Plan de Mobilidade Sustentable (PMUS) baséase na concepción dunha planificación destas características como un proceso, no que se establecen catro fases a levar adiante durante o tempo de redacción do plan, pero que debe de ter unha continuidade máis aló, establecéndose fases posteriores para o desenrolo, implementación e seguimento das medidas propostas polo plan. A todo elo hai que engadir un eixo transversal, o da participación cidadá, cuxos resultados súmanse ós das análises técnicas levadas a cabo durante o plan, aportando as visións dos diferentes colectivos da veciñanza e con elo elementos de análise tanto cuantitativos como cualitativos. Este eixo debe de continuar tamén unha vez concluído o tempo de redacción do PMUS, na busca do maior consenso social posible respecto ó modelo e xestión da mobilidade e as medidas a levar a cabo de cara a un hábitat máis sustentable.

É clave ter en conta tamén unha visión multimodal e multidimensional da mobilidade, o que implica facer unha análise que contemple múltiples dimensións e factores da contorna, e ter unha perspectiva de estudo interdisciplinar.

Ademais, enténdese a mobilidade como un dereito cidadán, o do libre acceso a calquera lugar do territorio, e polo tanto, a tódolos usos e servizos que se prestan nel. Isto implica ter en conta:

- A diversidade de actividades que se realizan no territorio, superando a visión da mobilidade como estudo do transporte obrigado por motivos laborais.
- A diversidade de colectivos que habitan o territorio e as súas diferentes necesidades de mobilidade, e como esta pode ser un factor determinante de inclusión social, polo que debemos de buscar que sectores son máis vulnerables en este sentido.
- A diversidade nos tipos de transporte e o reto da "lóxica de convivencias" para poder alcanzar unha mobilidade sustentable.

FASES DE TRABALLO DURANTE A REDACCIÓN DO PMUS:

- FASE I. TOMA DE DATOS E ANÁLISE

O obxectivo desta primeira fase é acadar un coñecemento profundo e pormenorizado do territorio do concello e as súas relacións con outros ámbitos, da estrutura soporte e os procesos e relacións que compoñen a mobilidade neste espazo caracterizando a oferta e a demanda, e a situación dos seus espazos públicos entendéndoos en relación coas realidades sociais e económicas ás que dan cabida.

Para isto leváronse a cabo diferentes traballos de campo e análises técnicas, concentrándose nesta fase tamén o groso da participación cidadá do proceso de redacción do plan.

Entre os traballos de campo levados a cabo durante esta fase destacan: medicións in situ de vehículos e peóns nos principais nodos da rede urbana, tomas de datos sobre a xeometría, formalización, seguranza e estado da rede principal de estradas e dos espazos do centro urbano, revisión do tráfico de pesados e transporte colectivo, accesibilidade nas paradas de transporte colectivo, cuantificación e tipificación das prazas de estacionamento e réxime de uso das mesmas, análise específica de acceso ós centros educativos, e ubicación dos principais espazos públicos e equipamentos das parroquias. Á vez compílanse datos técnicos para localizar os principais servizos e equipamentos atractores de mobilidade, datos económicos e socio-demográficos, etc.

Nesta fase lévanse a cabo tanto accións de participación encamiñadas a chegar a poboación en xeral como accións encamiñadas a sectores específicos. Así realizase: unha enquisa sobre hábitos de mobilidade aberta á cidadanía en xeral (tanto a pé de rúa como online), sucesivas reunións coa equipa de goberno e persoal técnico municipal para acadar un coñecemento preciso das necesidades da poboación á que representan, e entrevistas a axentes clave cun coñecemento específico sobre un sector ou colectivo poboacional.

O resultado son unha serie de análises temáticas a partir do volcado de datos das diferentes fontes (bases de datos e planificación existente, traballo de campo, participación cidadá).

- FASE II. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS

A partir das análises temáticas levadas a cabo na Fase I obtense unha visión de conxunto das problemáticas deste territorio, unha diagnose relacional, froito de unir e analizar datos das diferentes fontes, tanto técnicas como participadas, o que nos leva a extraer unha serie de conclusións agrupadas en bloques temáticos. Para concluír esta fase sintetízanse as conclusións da diagnose relacional nunha análise DAFO, organizando e pondo en relación as principais conclusións das análises levadas a cabo. Isto permite identificar as problemáticas principais e os puntos a mellorar e, polo tanto, comezar a priorizar. Tamén nos permite identificar os elementos de oportunidade, así como os retos da mobilidade. Con todo elo, a DAFO proporciona unha lectura conxunta da que extraer as principais ideas que vertebrarán as liñas estratéxicas.

- FASE III. DEFINICIÓN DE LIÑAS ESTRATÉXICAS

Unha vez obtida a visión de conxunto e a priorización que proporcionan a diagnose relacional e a DAFO da Fase II establécense, de xeito coordinado co Concello, as liñas estratéxicas principais do PMUS. Estas liñas teñen por obxectivo último avanzar cara unha mobilidade máis sustentable, na busca de vilas e territorios máis accesibles, inclusivas e resilientes que axuden a mellorar a calidade de vida dos seus habitantes. Cada liña estratéxica establece os seus obxectivos e criterios específicos de cara a concretar medidas a desenvolver nos próximos anos.

- FASE IV. DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS

Nesta última fase de redacción do PMUS concretaranse as liñas estratéxicas desenvolvendo obxectivos e medidas específicas, sinalando ámbitos concretos de actuación e establecendo prioridades, dando lugar a unha calendarización aproximada. Con todo elo obterase unha folla de ruta para os próximos anos e unha ferramenta para a toma de decisións en torno á mobilidade, que deberá de desenvolverse tendo en conta a creación dun consenso social entorno ás actuacións, para o que se preverán mecanismos de toma de decisións consensuadas ou programas de difusión e pedagoxía.

FASES DE TRABALLO POSTERIORES Á REDACCIÓN DO PMUS:

Dentro desta concepción da planificación estratéxica como un proceso, este PMUS convértese nunha ferramenta que deberá de servir para a continuar de cara á consecución dos obxectivos marcados. Como parte de esta condición de ferramenta, o PMUS inclúe un Plan de Implementación, uns indicadores para o seguimento da mobilidade sustentable, e un Plan de Participación e Comunicación posterior.

O **Plan de Implementación** establece unha priorización (recollida nun cronograma) para as propostas e medidas específicas sinaladas polo PMUS, ademais de uns orzamentos estimados para a súa implantación e/ou posta en marcha.

O PMUS recolle tamén unha serie de **indicadores**, dos cales se fai unha medición inicial durante o proceso de redacción, que facilitarán o seguimento das actuacións levadas a cabo e, polo tanto, da mellora na sustentabilidade na mobilidade a nivel local.

O **Plan de Participación e Comunicación** posterior propón a continuación do proceso de participación cidadá iniciado durante a redacción do PMUS. Este plan estará relacionado co Plan de Implementación do PMUS, acompañándoo na busca do maior consenso social posible respecto das accións que se leven adiante, valorando aspectos clave a traballar coa poboación de cara a este consenso, incidindo na comunicación e a educación como dúas liñas clave nas estratexias propostas polos PMUS, e axudando a valorar o impacto de ditas accións.

1D - CONCLUSIÓN PRINCIPAL DO PLAN.

A mobilidade no concello de Cabana de Bergantiños está moi condicionada pola alta dispersión da poboación e a dependencia de nodos urbanos doutros concellos, o que provoca un uso moi intensivo do coche para a mobilidade cotiá, tanto por motivos laborais como por lecer e coidados persoais ou familiares. Detéctase unha intensidade de tráfico rodado moderada derivada do metabolismo interno e concentrada nas infraestruturas principais (sobre todo nas estradas autonómicas, e en especial na AC-429). No tráfico rodado da AG-55 e da AC-552, ao sur, abunda o fluxo pasante, en conexión coa cabeceira comarcal (a vila de Carballo) e con Arteixo e A Coruña. Estes fluxos concéntranse en poucas rúas, e a miúdo dividen e fragmentan o espazo peonil, facendo que os percorridos a pé entre os principais nodos de actividade e as áreas residenciais sexan incómodos ou inseguros. A alta afluencia de coches nas horas punta deriva tamén en pequenos atascos na zona de A Carballa, e nunha alta ocupación dos espazos de estacionamento que quedan baleiros o resto do día, e certos problemas de inseguridade cos que convive a poboación tanto residente como visitante sen presentar queixa.

Debido á morfoloxía do asentamento, coa súa concentración no eixo costeiro, a convivencia entre os fluxos rodados e peonís é inevitable nos eidos de maior centralidade, polo que as estratexias do PMUS deben pasar por mellorar a convivencia e facilitar o uso do espazo público por parte das persoas. Para iso, as liñas estratéxicas deste plan concéntranse en dous vectores de actuación:

1. A mellora da rede peonil existente, aumentando a seguridade e a accesibilidade e completando os tramos non continuos, de tal xeito que as áreas máis densamente poboadas e as zonas nas que se concentran usos e actividades queden entretecidas, permitindo así os percorridos peonís nas mellores condicións e a extensión desta rede peonil ao longo do eido da costa.

2. A creación de conexións no resto do territorio municipal, entre os pequenos espazos de actividade (areais, áreas recreativas ou entornos patrimoniais, locais comunitarios ou antigas escolas unitarias…) e os eidos residenciais máis inmediatos, de tal xeito que se fomenten os pequenos percorridos cotiás dentro dos núcleos poboacionais nos casos nos que son posibles.

Estas tarefas deberan ir en paralelo ás políticas de control da dispersión poboacional e de fomento de creación depostos de traballo a escala local, que a pesares de sobordar con creces o eido de intervención do PMUS, estímanse como transcendentais para acadar os obxectivos de redución da dependencia do vehículo privado que fundamenta a necesidade deste plan.

2. ANÁLISE E DIAGNOSE

2A - ESTRATEXIAS, PLANS E NORMAS CON PESO NA MOBILIDADE

Cabana de Bergantiños forma parte da comarca de Bergantiños, con cabeceira urbana en Carballo; as súas dinámicas locais están fortemente integradas cos concellos dos arredores, especialmente Do veciño Ponteceso. As infraestruturas de orde supramunicipal artellan en grande medida o asentamento e a mobilidade cotiá. A ampla extensión do concello, o alto grao de dispersión incluso nas zonas máis densas do litoral, fan especialmente importantes as repercusións derivadas do P.O.L., que ten como obxectivo protexer o entorno natural e promover as comunicacións de menor impacto ambiental e menos centradas no transporte rodado. Así, deben ser accións de orde local as que articulen estes grandes conectores co asentamento e modifiquen a realidade do concello a nivel interno, incidindo na calidade e potencialidade dos valores ambientais e patrimoniais.

2A1 - POLÍTICAS DE DESENVOLVEMENTO URBANO E TERRITORIAL

O Plan de mobilidade debe asegurar o equilibrio entre as necesidades de mobilidade e as de accesibilidade da poboación, favorecendo a protección do medio ambiente e impulsando o desenvolvemento económico e a inclusión social. Neste sentido, é necesario integrar políticas de desenvolvemento urbano e territorial coas políticas de mobilidade e de xeración ou acondicionamento de infraestruturas, de modo que se favoreza a accesibilidade dos cidadáns ás súas actividades con maior eficiencia enerxética e menor impacto ambiental e da forma máis segura e inclusiva posible, así como reducir a contaminación atmosférica e acústica e o consumo de enerxías non renovables. A continuación pasamos a analizar as principais normativas e documentos con afección ao desenvolvemento ao presente plan.

Táboa 2A1.1 - PLANS E NORMAS SUPRAMUNICIPAIS CON EFECTOS NA MOBILIDADE

Directrices de Ordenación do Territorio (D.O.T.) e Plan de Ordenación do Litoral (P.O.L.)

Dende as D.O.T. enmárcase o concello de Cabana de Bergantiños dentro da comarca do Bergantiños, vencellado a Carballo, que se establece como cabeceira comarcal e principal referencia de escala urbana: *"Estas cabeceiras constitúen referencias territoriais **imprescindibles para previr o despoboamento** e a agudización dos desequilibrios territoriais en amplas zonas do interior."*

"[...] é fundamental **dotar de elementos de centralidade a Carballo** que compensen a proximidade á Rexión urbana [...] **priorizarán este núcleo** na dotación de equipamentos públicos. Igualmente favoreceranse as actividades comerciais e terciarias."

"Estas dotacións [...] deben permitirlle a **Carballo articular os desenvolvementos turísticos e de primeira e segunda residencia no litoral da costa de Bergantiños**. No ámbito máis occidental Laxe ten entidade para atraer desenvolvementos turísticos e de segunda residencia, consolidando o porto como zona de identidade principal e centro de servizos. No resto do territorio o obxectivo será **evitar crecementos dispersos** admitíndose tan só os pequenos desenvolvementos acordes co carácter dos núcleos tradicionais e favorecéndose aqueles sinalados como **núcleos de identidade do litoral** nestas Directrices e no Plan de ordenación do litoral."

No tocante á **estrutura urbana**, faise referencia á comarca de Bergantiños no capítulo 2.9 sobre as tipoloxías de asentamento no espazo rural, poñendo como exemplo a comarca: *"Enxame**: tipo polinuclear** con grupos de casas separadas entre si con edificacións intercaladas. **Límites pouco claros**; ocupa amplas extensións sobre unha **topografía pouco accidentada** [...] un grao avanzado de dispersión do núcleo [...] Pode ter varios topónimos que identifican distintos sectores [...] Domina esta tipoloxía en **todo o sector do litoral** desde a costa lucense ata as Rías Baixas."*

O concello de Cabana de Bergantiños atópase incluído dentro da iniciativa de recuperación do litoral asociada ao turismo sostible **"A senda dos Faros"** que transcorre polo ámbito municipal na súa etapa Ponteceso-Laxe: *"[...] unha actuación orientada a completar e adecuar **percorridos brandos e continuos** para o seu uso por **peóns e bicicletas** que permita percorrer todo o litoral galego [...] no que instalacións tradicionais como os faros costeiros actúan como elementos de acollida e servizos aos usuarios."*

*"[...] xerarase **atracción sobre os núcleos de poboación que balizan este percorrido**, supondo un método de **xestión sostible**, evitando o abandono e xerando novos motores económicos e culturais. Preténdese que esta senda supoña [...] a revalorización das contornas [...] que atravese."*

*"[...] pode acometerse a **rexeneración de zonas costeiras deterioradas** así como unha política xeneralizada de acceso a ámbitos litorais que nalgúns casos se ven dificultadas [...] **recuperar para o seu uso público o conxunto da fachada costeira** como un dos principais activos territoriais da nosa Comunidade e lograr os obxectivos de integración dos espazos verdes cos urbanos e cos **itinerarios brandos que se dirixen cara ao interior**."*

Tamén se establecen unha serie de directrices xerais para a xestión do litoral dos concellos: *"[...] deberá recoñecer e ter en conta esta singularidade histórica e procurar unha coordinación efectiva entre a situación preexistente e as novas esixencias de protección."*

*"Unha situación [...] desfavorable aparece na **Costa da Morte**, onde a maior parte dos **municipios costeiros** viviron unha **evolución demográfica regresiva**."*

*"A **conservación** [...] do patrimonio natural [...] preservación da calidade ambiental e paisaxística [...] no **litoral verde**, [...] de **corredores ecolóxicos** [...] que manteñan a conectividade [...] **Evitar a súa ocupación** por usos urbanísticos de calquera tipo [...]."*

*"[...] **Vincular as áreas do litoral verde aos espazos urbanos e rurais próximos**. Revalorizarase así o papel destes ámbitos de interese ambiental **e fortalecerase a oferta urbana e turística** dos asentamentos costeiros. [...] **fundamental para crear os incentivos** necesarios para a súa adecuada conservación."*

*"Outro **requisito imprescindible** para lograr niveis de uso adecuados nos ámbitos de interese natural é a existencia dunha oferta suficientemente ampla como para **evitar procesos de deterioración e sobreexplotación**."*

*"[...] a integración das áreas do litoral verde que presenten as características adecuadas na rede de Áreas de interpretación da natureza de Galicia, [...] e **diluíndo o impacto sobre as zonas** [...] **máis fráxiles** do litoral. [...] non se deberán construír paseos marítimos, aparcadoiros e servizos fóra dos solos urbanos, [...] discorrendo por sendeiros naturais ou levarse a cabo en lugares onde o impacto paisaxístico e ambiental sexa o menor posible."*

Nas "Determinacións para os nodos do sistema urbano intermedio" das D.O.T. faise referencia de maneira tanxencial aos concellos vencellados ás cabeceiras urbanas intermedias, como é o caso de Cabana e Carballo respectivamente: *"Os plans [...] en materia de infraestruturas [...] potenciarán o papel territorial destes nodos urbanos, promovendo iniciativas que prioricen o seu fortalecemento"*

Entre as infraestruturas salientables do concello cóntanse a **AC-429**, que conecta a través da costa os centros urbanos de Laxe e Ponteceso; a estrada de competencia autonómica **AC-552** que une A Coruña e Cee, a autoestrada autonómica **AG-55** que une a Coruña con Carballo, a cabeceira do sistema urbano de Bergantiños; e a arteria central do municipio, a **AC-430**, estrada que articula a saída da **AG-55** cara Laxe coa estrada **AC-429** cruzando o concello de Cabana.

No anexo IV das **D.O.T.** aparecen referenciados como monumentos o **Dolmen de Dombate** e a **Torre da Penela**, dentro do catálogo de ámbitos e **bens de interese** do patrimonio cultural de Galicia. Desde a súa redacción en Febreiro de 2011 engadiuse un **BIC** ao catálogo de patrimonio de Cabana de Bergantiños, o **Castro de Borneiro**(recoñecido desde Marzo de

2011).

Sobre a **dinámica socioeconómica** da comarca, o P.O.L. detalla: *"A **economía** da comarca de Bergantiños **foise debilitando**, debido ao decrecemento do comercio, construción, perda da industria [...] o que provocou que se obteña un dos indicadores de renda dispoñible máis baixos de toda Galicia, [...] o PIB por habitante, neste caso a comarca de Bergantiños non supera a media de Galicia nin a do litoral. Poderíase pensar que Bergantiños sendo limítrofe coa comarca da Coruña, pegado a Arteixo, un concello cunha grande actividade industrial debería ter unha renda máis elevada. A realidade é que as persoas que traballan [...] **non sitúan a súa residencia na comarca** de Bergantiños [...] de tal xeito que desde un punto de vista socioeconómica ao pasar da comarca da Coruña a Bergantiños, é entrar nunha comarca co **menor nivel porcentual de estudos** medios e universitarios [...] e a **segunda renda máis baixa** dispoñible por persoa de todo o litoral. [...] é previsible que a **actividade industrial** da comarca da Coruña vaia **desprazándose á zona de Bergantiños**, ao estar construíndose o porto exterior en Arteixo, e un novo polígono [...] limítrofe con Bergantiños."*

"Na comarca de Bergantiños destaca o plan INCYDE33, programa de carácter nacional, que trata de proporcionar ás empresas orientación [...] planificando e elaborando un proxecto de empresa como guía [...] Temos que destacar o Grupo de acción costeira da Costa da Morte, así como o Plan PRODER, e unha fundación de desenvolvemento comarcal (Este plan non é específico da comarca de Bergantiños, pero si se detectou un certo éxito do plan nesta comarca, como a construción dun viveiro de empresas en Carballo para o apoio e creación de empresas)."

Dentro da división de **sete grandes sectores** litoral galego recollida no P.O.L. o concello de **Cabana** queda enmarcado no sector da **Costa da Morte**, dentro do subsector da **ría de Corme e Laxe**.

A tipoloxía paisaxística que se lle asigna a este sector entra dentro de "**Paisaxes tradicionais modificadas**": *"Conservan elementos derivados do manexo agrario e gandeiro, pero a existencia de certa **actividade turística** relacionada coas praias provocou a construción de **novas vivendas**. Son numerosos en toda Galicia, moi especialmente nas Rías Altas e a **Costa da Morte**."*

O P.O.L. salienta na súa valoración da presencia e **impacto da actividade humana** no litoral galego: *"A **Costa da Morte** singularízase por tratarse dun territorio **moi pouco urbanizado** (con 983,53 ha de solo urbano, aproximadamente un 3,13% da superficie total deste ámbito), con **pequenos núcleos** [...] que concentran a poboación, dos cales dependen [...] unha rede de asentamentos menores articulados ao longo dos vales. O modelo territorial é [...] **respectuoso coa ocupación tradicional** [...] só aqueles núcleos singulares de maior importancia se sitúan na primeira [...] liña litoral [...] O solo clasificado como urbanizable limítase [...] a superficies de reducidas dimensións que complementan os tecidos urbanos [...] Esta superficie **aumenta notablemente**, [...] nos municipios de Ponteceso e de **Cabana de Bergantiños**."*

"A porcentaxe de solo clasificado como SR nesta costa supón un 82,62% do ámbito de estudo do POL, [...] é a segunda costa con maior proporción de solo clasificado como rústico [...]"

*"**Gran parte do ámbito** comprendido entre a liña de ribeira e a de 200 metros está baixo o amparo [...] (da) **Lei galega de conservación da natureza**. En moitos casos, [...] esténdense más aló desta faixa ocupando amplas zonas de territorio e mesmo zonas mariñas. En xeral, as ordenacións recoñecen estes espazos como **solo rústico de especial protección**."*

Unha das **estratexias territoriais** nas que o P.O.L. inclúe a Cabana sinala un desenvolvemento cara o interior: *"[...] potencialidade como elemento de conectividade ecolóxica destaca o **río Anllóns**, pertencente á Rede galega de espazos naturais protexidos, xa que posibilita unha **conexión dos ecosistemas costeiros con zonas do interior sen interrupción** ao longo de todo o curso fluvial."*

Sobre as **redes de mobilidade** da comarca, o P.O.L. establece que: *"A propia **morfoloxía do litoral** determina que os movementos horizontais [...] deban realizarse ao longo da estrada de competencia autonómica **AC-552**, con **enlaces transversais** [...] por estradas [...] de segunda orde. [...] non é posible percorrer a costa **en paralelo** máis que a través de vías locais, descontinuas, moi estreitas e non sempre accesibles comodamente [...]"*

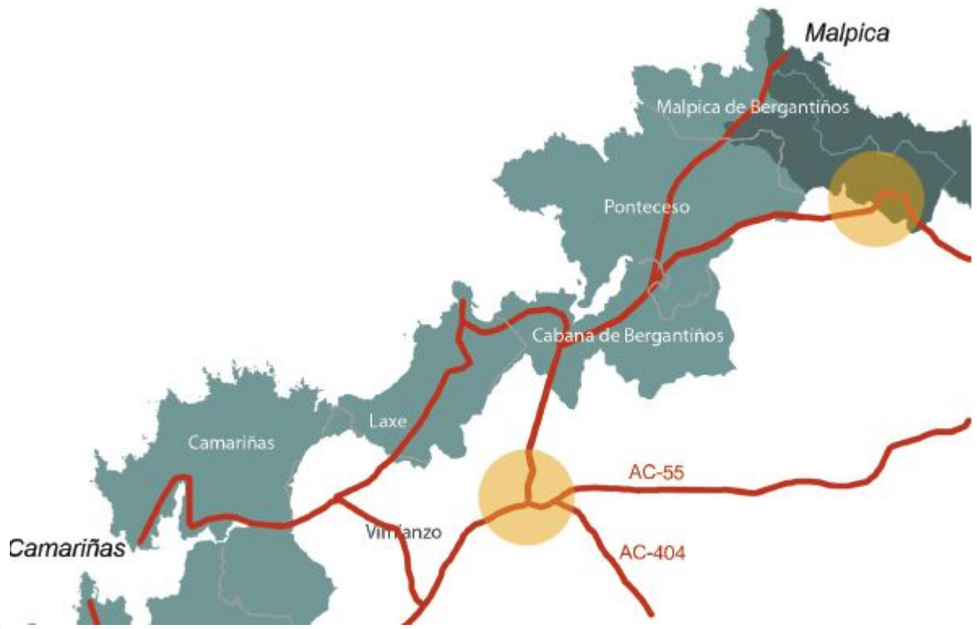
*"Non resulta fácil establecer **portas de entrada** [...] os mercados emisores [...] han de elixir entre [...] (a) autovía A-6, desviándose logo cara Arteixo e Carballo pola autoestrada autonómica de pagamento **AG-55** e continuar despois pola citada **AC-552** [...] ou ben os mercados de Galicia **desde Santiago** [...] cara a Santa Comba por unha estrada local con bo firme e desde alí pola **AC-404**, transformando así á capital municipal de **Vimianzo como porta de entrada** e decidir nese momento o destino final ou o **itinerario cara ao norte**, por **Cabana**, Laxe e Malpica, ou cara ao oeste e sur, por Camariñas, Muxía e Fisterra."*

Tendo como **consecuencia**: *"[...] a identificación dun destino con **turismo de descanso** e escasos movementos de circulación interna, que apenas concorren **nos meses de verán** co tráfico derivado das outras actividades económicas."*

Como posibles **solucións**, o P.O.L. propón: *"[...] as propostas da Ordenación do litoral deben encamiñarse a potenciar o uso dos **accesos principais** [...] mantendo o seu **distanciamento do litoral** e regulando [...] zonas de paisaxe natural protexidas, [...] sen menoscabo da relevancia económica que achegaría o turismo a este territorio en clara recesión."*

O concello de Cabana de Bergantiños conta con **6 elementos no catálogo** de protección do Plan de Ordenación do Litoral de Galicia, enmarcadas dentro do ámbito da Costa da Morte; correspondentes a: **Esteiro do Anllóns** (sector sur, nas parroquias, de leste a oeste, de Santo Estevo de Cesullas, San Martiño de Canduas e San Xoán de Borneiro) (Ref. 05_02_183_GAL), **Monte de Taboído** (Ref. 05_02_184_GAL), **Costa das Furnas** (Ref. 05_02_185_GAL), **Enseada de San Pedro e Rebordelo** (Ref. 05_02_186_GAL**), Cantís do Cabalo** (Ref. 05_02_187_GAL) e **Laxe** (pequeno sector en San Xoán de Borneiro) (Ref. 05_02_188_GAL).

A mobilidade entre estas unidades do patrimonio natural ten lugar principalmente a través de **camiños rurais e estradas locais**, ademáis da estrada autonómica que enlaza Laxe con Ponteceso pasando por **Cabana** e supón unha das principais arterias de comunicación desta área. No caso da unidade do **Esteiro do Anllóns**: *"As **cabeceiras municipais** xogan un papel protagonista [...] xa que as estradas presentan un carácter radial no que **Ponteceso e A Carballa son o punto central**. [...] Á súa vez a **AC-430** (Baio-Ponteceso) parte desde esta vila en dirección sur cruzando o estuario do Río Anllóns e comunicando a ribeira norte co concello de **Cabana de Bergantiños**."*



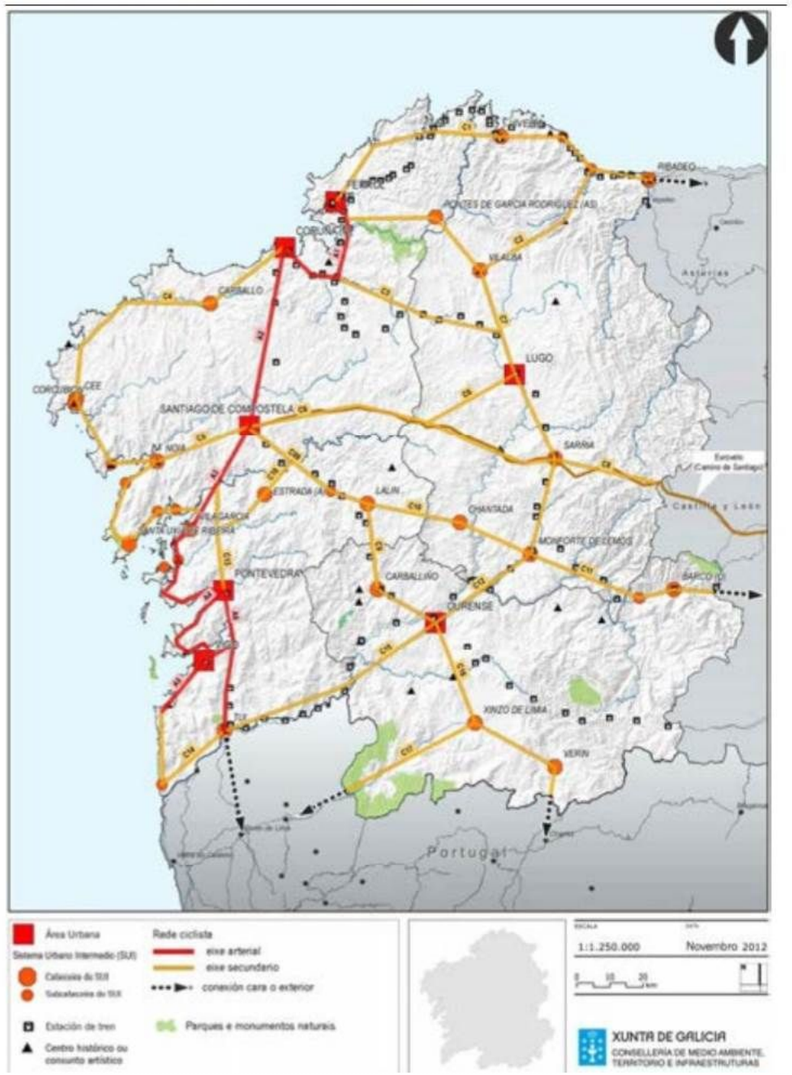
Plan de Transporte Metropolitano de Galicia

Desenvólvese o seu contido no apartado de transporte público.

Estratexia en materia de Mobilidade Alternativa de Galicia na Rede Autonómica de Estradas

O plan busca favorecer a transición a unha economía baixa en carbono en todos os sectores a través do fomento de estratexias de redución do carbono para todo tipo de territorio, especialmente as zonas urbanas, incluído o fomento da mobilidade urbana multimodal sustentable e as medidas de adaptación con efecto de mitigación e medidas de apoio ao desenvolvemento da mobilidade urbana e interurbana sustentable: mediante sendas ciclistas e peonís de entre 7 e 12km. O concello queda integrado no Itinerario C4 que enlaza A Coruña-Cee-Noia pasando polos nodos urbanos de Arteixo e Carballo e continuando o percorrido pola Costa da morte.

Plano nº 3: Estrutura e xerarquía da rede de corredores



Fonte: PDMAG. Xunta de Galicia.

Dolmen de Dombate

Actualmente Cabana de Bergantiños conta cun centro arqueolóxico na parroquia de Borneiro , dada a súa ubicación pode darse un fluxo de tráfico de visitantes na vía DP-1404 que enlaza coa estrada autonómica AC-430.

O Dolmen de Dombate atópase baixo o amparo do Plan especial de protección do Dolmen de Dombate, do ano 2002, con modificacións en 2005. Nel regúlanse os usos vinculados á protección integral da zona do xacemento arqueolóxico, cumprindo coas determinacións do PXOM de Cabana de Bergantiños, onde se establece a delimitación do ámbito do Dolmen.

Rede Natura 2000

Trátase dun plan de ordenación dos recursos naturais e constitúe un instrumento para a planificación, ordenación e xestión da rede de espazos protexidos, dentro deles atopamos as zonas do litoral da Costa da Morte así coma o río Anllóns e a súa desembocadura como zona de especial protección (ZEC). Presentan unha serie de medidas orientadas a evitar que se produzan alteracións ou deterioras en relación coa conservación.

Non se considera que as súa posta en carga pode xerar ningún prexuízo ao funcionamento xeral da rede, máis aló da necesaria xestión do estacionamento en casos de altos fluxos de visitantes.

Plan de Mobilidade Ordenación Viaria Estratéxica 2009-2015 (Plan MOVE)

O Plan MOVE para os anos 2009-2015 tiña por obxectivo orientar a política en materia de infraestruturas de mobilidade de Galicia. Entre as súas propostas atópanse actuacións na vía de altas prestacións AG-55, que ten por obxectivo conectar A coruña con Cee e que pasa polo concello de Cabana no seu tramo Carballo-Baio.

Redución do límite de velocidade nas vías urbanas e travesías: a partir do 2021 a lexislación estatal establece de xeito xeral, o límite de velocidade para vías urbanas dun so carril por sentido en 30km/h para plataformas segregadas, e en 20km/h se a plataforma é única. Esta redución recóllese no: *Real decreto 970/2020, do 10 de novembro, polo que se modifican o Regulamento xeral de circulación, aprobado polo Real decreto 1428/2003, do 21 de novembro, e o Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro, en materia de medidas urbanas de tráfico.*

Outras normas e directivas de carácter xeral con afeccións sobre a mobilidade

Mobilidade alternativa	Plan Director de Mobilidade Alternativa de Galicia 2013 (PDMAG 2013)
Accesibilidade	Orde VIV/561/2010, de 1 de febreiro, de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización de espazos públicos urbanizados.**vixente até febreiro de 2022*
	Orde TMA/851/2021, de 23 de xullo, pola que se desenvolve o documento técnico de condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e a utilización dos espazos públicos urbanizados.**vixente a partir de febreiro de 2022*
	Ley 8/1997, de 20 de agosto, de accesibilidade supresión de barreiras da Comunidade Autónoma de Galicia.
	Decreto 35/2000, de 28 de xaneiro, polo que se aproba o Regulamento de desenvolvemento e execución da Lei de Accesibilidade e supresión de Barreiras na Comunidade Autónoma de Galicia.
	Lei 10/2014, de 3 de decembro, de accesibilidade de Galicia
	Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, polo que se aproban as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación das persoas con discapacidade para o acceso e utlizacións dos espazos públicos urbanizados e edificaicóns.
	Real Decreto 173/2010, de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.
	Real Decreto 1544/2007, de 23 de novembro, polo que se regulan as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización dos modos de transporte para persoas con discapacidade
	Real Decreto 537/2019, de 20 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

Transporte, circulación e infraestruturas	Lei 8/2013, de 28 de xuño, de Estradas de Galicia
	Decreto 66/2016 de 26 de maio, polo que se aproba o Regulamento Xeral de Estradas de Galicia
	Lei 2/2016 de 10 de febreiro do Solo de Galicia
	Decreto 143/2016 de 22 de setembro que aproba o Regulamento da Lei 2/2016
	Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres
	Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (BOE nº 178, de 27 de julio; corrección de errores BOE nº 175, de 28 de marzo)
	Ley 11/1999 de 21 de abril, de modificación de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, y otras medidas para el desarrollo del Gobierno Local, en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y en materia de aguas.
	Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo
	Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial
	Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea, la Hoja de Ruta del Transporte 2050,
	Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.
	Orden, de 16 de diciembre de 1997, del Ministerio de Fomento, por la que se aprueban los accesos a las carreteras del Estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios (BOE del 24 de enero de 1998). Modificada por Orden Ministerial de 13 de septiembre de 2001 del Ministro de Fomento (BOE del 26 de septiembre de 2001), por Orden FOM/392/2006, de 14 de febrero, (BOE 18 de febrero de 2006) y por Orden FOM/1740/2006, de 24 de mayo (BOE 6 de junio de 2006).
	Orden FOM/3426/2005, de 27 de octubre, por la que se fijan condiciones especiales para la entrega a los Ayuntamientos de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado (BOE del 4 de noviembre de 2005).
	Orden, de 23 de julio de 2001, del Ministerio de Fomento, por la que se regula la entrega a los ayuntamientos de tramos urbanos de la Red de Carreteras del Estado (BOE del 31 de julio de 2001).
	Orden TMA/1160/2021, de 8 de octubre, por la que se establece el marco para la celebración de acuerdos de entrega a los Ayuntamientos de vías urbanas de la red estatal.
	Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado (BOE del 12 de marzo de 2011).
	Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero de 2016, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC “Trazado” de la Instrucción de Carreteras (BOE del 4 de marzo de 2016).
	Orden Circular 32/12, de 14 de diciembre, sobre guía de nudos viarios.
	Orden FOM/3460/2003, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la Norma 6.1-IC “Secciones de firme”, de la Instrucción de Carreteras (BOE del 12 de diciembre de 2003).
	Orden Circular 3/2019, de 18 de diciembre, sobre mezclas bituminosas tipo SMA
	Orden FOM 534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la Norma 8.1-IC Señalización vertical, de la Instrucción de Carreteras (BOE de 5 de abril de 2014).
	Orden Circular 38/2016 sobre la aplicación de la disposición transitoria única de la Orden FOM/534/2015, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1 IC Señalización vertical de la Instrucción de Carreteras.
	Orden, de 16 de julio de 1987, por la que se aprueba la Norma 8.2- IC sobre marcas viales, (BOE del 4 de agosto y 29 de septiembre de 1987).
	Orden de 2 de julio de 1976 por la que se confiere efecto legal a la publicación del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes de la Dirección General de Carreteras y Caminos Vecinales (P. G. 3), editado por el Servicio de Publicaciones del Ministerio.
	Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado (BOE del 29 de octubre de 2008)
Estacionamento	Plan Sectorial de Aparcamientos Disuasorios Ligados al Fomento del Transporte Público y del Viaje Compartido en los Ámbitos Metropolitanos de A Coruña, Ferrol, Vigo, Pontevedra, Santiago De Compostela, Lugo y Ourense (2012, Xunta de Galicia)
Seguridade vial	Plan de seguridade viaria de Galicia2016-2020, da Xunta de Galicia.
	Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07 (BOE del 19 de noviembre de 2008).
	Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020; Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
Medio ambiente	Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental
	Ley 45/2007 para el desarrollo sostenible del medio rural.
	Plan Estratégico Nacional de Desarrollo Rural 2007-2013
Calidade do aire	Ley 8/2002, del 18 de diciembre, de protección del ambiente atmosférico de Galicia
	Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
	Plan Nacional de Calidad del AIRE 2017-2019 (Plan Aire II)
Contaminación acústica	Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.
	Reducción del ruido en el entorno de las carreteras. Dirección General de Carreteras, 1995.
	DECRETO 106/2015, de 9 de julio, sobre contaminación acústica de Galicia.
	ORDEN de 26 de noviembre de 2018 por la que se aprueba la propuesta de Ordenanza de protección contra la contaminación acústica de Galicia

2A2 - PLANS E NORMAS URBANÍSTICAS

Recóllense a continuación unha relación das normativas e plans urbanísticos consultados en base ao seu interese e aos seus efectos na mobilidade do concello:

Táboa 2A2.1 - PLANS E NORMAS URBANÍSTICAS CON EFECTOS SOBRE A MOBILIDADE
PLAN XERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL 1999
O Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM) manifesta unha vontade de desenvolvemento dos núcleos rurais, consolidándoos e evitando no posible o espallamento dos asentamentos. Neste texto refléxanse unhas intencións expansivas do municipio, que no momento de redacción do documento aínda tiña un descenso anecdótico da poboación. Para isto, o texto propón solucións de regulación dos usos e aproveitamentos do solo; que potencien o proceso urbanizador das zonas urbanas ao tempo que se protexe o solo con valor produtivo medioambiental, histórico-cultural ou paisaxísticos dotándoo dun réxime urbanístico propio. Como fin último o PXOM de Cabana ten por obxectivo a mellora do nivel de vida da poboación a través dunha regulación do solo que permita a dotación de infraestruturas, equipamentos e zonas verdes, así como da protección dos valores medioambientais. Avoga pola conservación do patrimonio natural e cultural, inventariando o patrimonio existente e regulando os distintos usos do solo para crear proteccións específicas para os distinto tipos e que permitan poñelos en valor de maneira adecuada. No sistema de infraestruturas de comunicación expresase un optimismo pola recuperación económica e demográfica do concello a través das melloras na rede de comunicacións introducidas e por introducir na zona, permitindo unha mellor articulación coas áreas produtivas. Tamén destaca o carácter potenciador do núcleo de Neaño grazas á confluencia de tres estradas de maior densidade e a importancia das estradas AC-431 (agora AC-429), AC-430 e AC-552 (que agora se ve complementada pola AG-55). O solo clasifícase en urbano (consolidado e non consolidado), de núcleo rural e rústico (coas variantes de rústico de especial protección, rústico común e rústico común apto para urbanizar). No solo urbano atópase a diferenciación entre consolidado e non consolidado, considerando dentro da primeira a maioría so solo urbano. Dentro do solo urbano inclúe os núcleos de Lodeiro-A Carballa e Neaño, para os que o plan ten distintos obxectivos a cumprir. No núcleo urbano de Lodeiro-A Carballa preténdese acotar o desenvolvemento lineal ao longo da AC-429, a estrada Ponteceso-Laxe, delimitando a zona de posible desenvolvemento, regulándose o viario existente para acomodar o paseo marítimo. Destaca a intención de adaptarse ás transformacións que teñen lugar na zona de Lodeiro-As Grelas, anticipando a desaparición das pequenas industrias e ofrecendo a posibilidade da recuperación de ese solo da ribeira para uso público. En canto ao núcleo de Neaño o PXOM pon de manifesto o carácter anárquico da trama urbana, que debido á falta de planeamento medrou de maneira descontrolada, con concorrencia de tipoloxías completamente distintas en forma e altura, ausencia de alineacións e o incumprimento da separación a lindeiros. Marca como actuación principal o trazado de alineacións e diferencia dous tipos de ordenanzas, unha aberta para zonas de ambigüidade tipolóxica, e unha de baixa densidade, en zonas onde xa se comezaba a ver a tendencia do asentamento ás segundas residencias tipo chalet. As delimitacións do solo rural perseguen controlar a concentración dos asentamentos e evitar a dispersión, así como facilitar a provisión de dotacións e servizos. Define 4 criterios para a identificación dos núcleos: Agrupacións de non menos de 10 vivendas (identificables por topónimo), unha densidade mínima de 3 vivendas/hectárea, separación máxima de 100m entre vivendas e a vinculación ao medio natural e o sector primario. Clasifica os núcleos en: moi densos, densos e pouco densos. O solo rústico queda definido como o resto do territorio do Término Municipal, o cal constitúe a práctica totalidade do concello, sendo a área na que se encontra (Costa da Morte) a segunda no litoral con maior proporción de solo rústico (P.O.L., 2010). Dentro da clasificación do solo rústico atópanse o rústico común, definido como aquel que carece de protección especial e considerado non apto para o proceso de desenvolvemento; o solo rústico común apto para urbanizar, que se considera apto para integrarse nun proceso de desenvolvemento, e que ten como criterios: situarse nas proximidades dos núcleos urbanos, que conten ou teñan previsto contar con infraestruturas urbanas que poidan soportar a urbanización; e que constitúan zonas de potencial turístico, con alto atractivo paisaxístico e medioambiental. O solo rústico de especial protección divídese en: S.R. de protección forestal, S.R. de protección de espazos naturais, S.R. de protección do patrimonio,S.R. de protección de cauces e vales, S.R. de protección de costas, S.R. de protección agropecuaria e S.R. de protección de actividades extractivas. En canto a equipamentos, non recolle ningún equipamento específico a implementar, e limítase a listar os equipamentos xa existentes no concello, deixando reservas de solo para dotación de equipamentos posteriores á clasificación do mesmo. Nun concello pequeno e en crecemento demográfico negativo como é Cabana é importante manter os servizos e equipamentos necesarios para frenar un éxodo maior, aínda que quizais pase máis pola renovación e rehabilitación que polas novas construcións, tendo en boa medida os equipamentos capacidade asistencial para a poboación existente. No tocante ás zonas verdes o PXOM pon de manifesto a necesidade de atender á demanda das mesmas no solo urbano que se vai consolidando. Intenta solventar esta demanda mediante a creación do paseo marítimo e a reserva de solo para a creación dun paseo peonil no entorno de Rego dos Muíños, en Lodeiro. A redacción deste plan deixa xa patentes as dificultades e deficiencias socioeconómicas, do solo e da estrutura urbana do concello de Cabana (problemática a cal empeorou en certos aspectos), sin embargo tamén deixa entrever e anticípase a solucións que se están tomando en Galicia de maneira xeralizada máis recentemente. Pola data na que foi redactado, contradí en algúns aspectos a planeamentos supramunicipais posteriores, especialmente no carácter expansionista dos núcleos do concello, o cal choca coas novas Directrices de Ordenación do Territorio e o Plan de Ordenación do Litoral, que derivan a expansión ás cabeceiras urbanas como Carballo, xerando un desenvolvemento sostible nos concellos vencellados, encamiñándoos cara a protección do solo rural e natural. Abogando pola densificación dos núcleos, e en especial pola mellora e rehabilitación do existente (creando núcleos de identidade en lugar de un conxunto disperso de segundas residencias) faise posible mellorar a mobilidade poboacional, ademáis de permitir unha mellor conservación medioambiental, que se convertiría nun vector de atracción turística maior e, por conseguinte, de desenvolvemento económico.

2A3 - PROXECTOS EN MARCHA OU PREVISTOS DENTRO DO CONCELLO

Táboa 2A3.1 - PROXECTOS MUNICIPAIS CON INCIDENCIA SOBRE A MOBILIDADE
PROXECTO DE ACCESO RODADO ALTERNATIVO AOS EQUIPAMENTOS DE A CARBALLA
Sinálase dende a participación a existencia dun proxecto non executado de viario na zona de A Carballa que suporía unha conexión alternativa entre a zona de concentracións de equipamentos e a AC-429, valorándoo positivamente dado que resolvería algúns dos conflitos de seguridade e de conxestión nas horas de maior actividade en dita zona.
Resolución del 8 de marzo de 2021, del Servicio Provincial de A Coruña, por la que se señala fecha para el levantamiento de actas previas a la ocupación y formalización de actas de ocupación de los bienes y derechos afectados por el proyecto de construcción denominado Acondicionamiento de la AC-423 (1ª fase), puntos kilométricos 0+000-5+350, AC/19/010.10, ayuntamiento de Cabana de Bergantiños.

2B - ANÁLISE XEOGRÁFICA DO TERRITORIO

O amplo territorio do concello está fortemente definido pola dispersión do asentamento, mailas pequenas concentracións de poboación na franxa litoral, cunha accesibilidade boa neste borde, mais unha accesibilidade complicada no resto debido ás pendentes e a distancia. O conxunto de equipamentos ubicados en A Carballa da servizo a unha área ampla de vivendas espalladas polo territorio, a meirande parte unifamiliares, e tamén a pequenas concentracións residenciais con certos servizos como a zona de Neaño. Estas áreas de residencia e actividade esténdense paralelamente á costa, apoiándose na infraestrutura principal: a estrada AC-429, eixo costeiro Ponteceso- Laxe. A área funcional que presta servizo á poboación local expándese máis aló do propio concello, aos concellos veciños de Ponteceso ou Zas, pero chega a expandirse ate Carballo e incluso a área urbana de A Coruña. Todo isto introduce un problema fundamental na cuestión medioambiental, dificilmente salvable se se actúa exclusivamente dende o eido infraestrutural: os servizos básicos non están a unha distancia camiñable para a meirande parte da poboación.

2B1 - ANÁLISE FÍSICA E CONTEXTO TERRITORIAL

contexto territorial xeral

Cabana de Bergantiños esténdese ao oeste da área urbana de A Coruña, e forma parte da comarca do Bergantiños, a cal está artellada en torno a Carballo, un nodo importante dentro do sistema intermedio de centralidades. O concello de Cabana é un municipio costeiro ubicado no eixo Laxe-Ponteceso, a escasa distancia de ambos núcleos. O seu territorio amosa a súa matriz rural, en proceso de transformación nas últimas décadas cara usos económicos turísticos.

A elevada dispersión do seu modelo de asentamento e a falta de polos de actividade comercial ou laboral dentro do seu territorio fai que o concello sexa dependente dos servizos da súa cabeceira comarcal (Carballo, polo de actividade económica que concentra servizos e centros laborais) ou de Laracha. É dependente tamén dos concellos veciños, especialmente Ponteceso (cuxo núcleo principal acolle unha maior densidade de poboación, e usos máis urbanos), pero tamén o núcleo de Baio do concello veciño de Zas, ou, en menor medida, Laxe. Sobre o territorio municipal, rico en espazos naturais de valores paisaxísticos e patrimoniais, proxéctanse aspiracións vencelladas sobre todo aos usos turísticos e á consolidación do seu espazo residencial.

Táboa 2B1.1 - Datos xeográficos básicos

Provincia:	A Coruña	**Comarca**	Comarca do Bergantiños		
Posición:	Noroeste da provincia. Norte da comarca.				
Superficie	100,3 km²	**Poboación**	4.216 hab. (*)	**Densidade**	42,04hab./km²
Parroquias	Anós, Borneiro (San Xoán), Canduas (San Martiño), Cesullas (Santo Estevo), Corcoesto (San Pedro), Cundíns (San Paio), Esto, Nantón (San Pedro), Riobó (San Martiño), Silvarredonda.				
Límites	Administrativos	Ponteceso (norte-noreste), Coristanco (suroeste), Zas (sur), Laxe (oeste)			
	Físicos	Ría de Corme e Laxe (norte), río Anllóns (norte-noreste)			

Concellos da área funcional	**Posición**	**Distancia** por estrada a núcleo**	**Tempo** aproximado**		
			Coche	**Bicicleta**	**A pé**
Ponteceso	Leste	2,7 km	5 min	12 min	36 min
Laxe	Oeste	9,1 km	10 min	41 min	1 h 56 min
Zas (Baio)	Sur	11,1 km	12 min	38 min	2 h 14 min
Carballo	Leste	24 km	25 min	1h 30 min	-
Vimianzo	Suroeste	18 km	16 min	1h 10min	-
Arteixo	Leste	45,3 km	39 min	-	-
A Coruña	Leste	55,2 km	45 min	-	-

** padrón municipal 2020, IGE. ** distancias e tempos medidos dende a concentración urbana de Neaño*

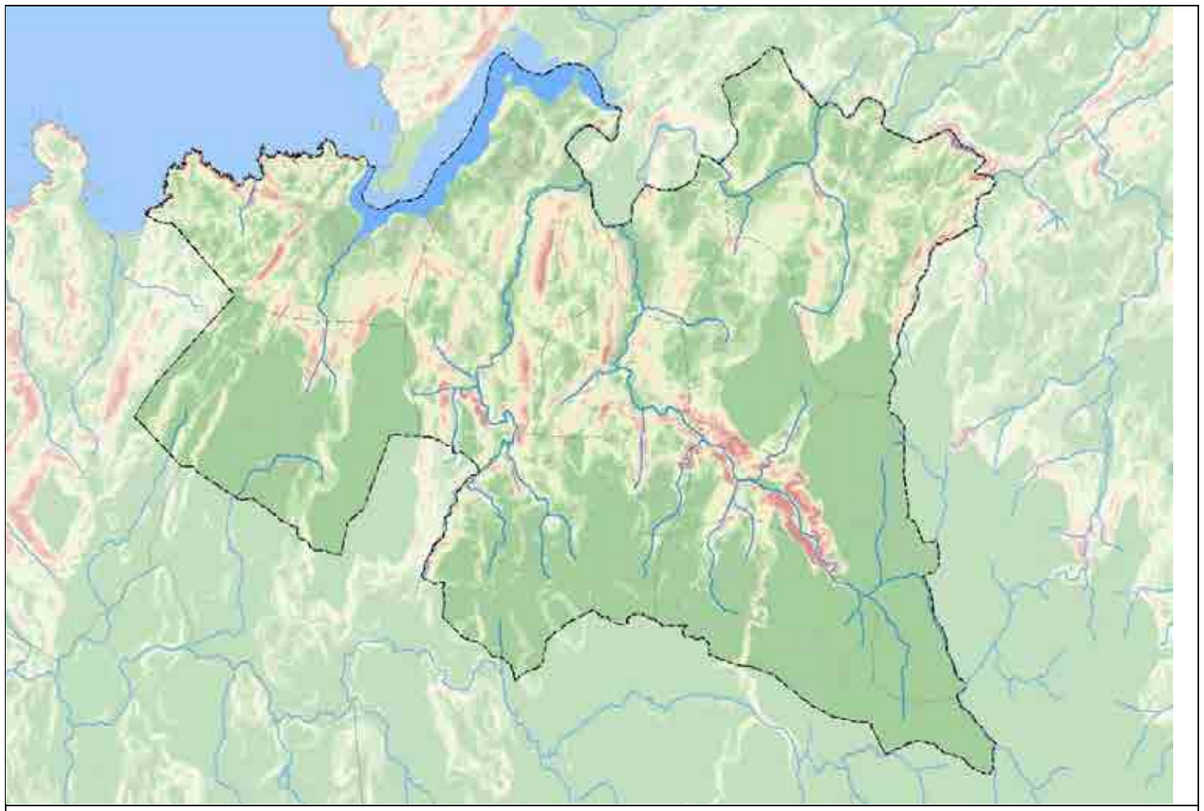
Contexto territorial. División municipal sobre mapa vectorial. Fonte: visor cartográfico da Xunta de Galicia

marco físico, topografía e hidrografía.

O concello de Cabana de Bergantiños está situado na comarca do Bergantiños, na provincia de A Coruña. Linda cos concellos de Ponteceso (norte-noreste), Coristanco (suroeste), Zas (sur), Laxe (oeste) . A nivel físico, é un concello costeiro da marxe sur da ría de Corme-Laxe, pero cunha grande extensión do seu territorio que se estende cara o interior.

Así, as altitudes son variadas, definíndose distintas zonas: a zona máis baixa paralela á costa (no eixo Laxe-Ponteceso), con altitudes menores aos 100m e relevos máis tendidos, onde se concentra tamén a meirande parte das edificacións residenciais e a a actividades económicas; un segundo ámbito que se estende cara o sur a través dos eixos fluviais, con altitudes entre 100 e 160m, onde atopamos núcleos de poboación e usos agrícolas e forestais, e unha zona interior, con usos principalmente forestais e de explotación enerxética, xa con altitudes ate os 435m dos montes da Pedra da Baneira, ao sur e ao este, con fitos como Chans de Perrol, ou Fernandiña, Pico de Sinde e Castelo de Borneiro ao oeste, así como Castelo de Lourido.

O río Anllóns polo leste, e o Lourido polo sur oeste definen boa parte dos límites cos municipios de Ponteceso e Coristanco, respectivamente, sendo os ríos Cundíns e Anós (con parroquias homónimas), os que regan o interior. O clima da zona, de influencia oceánica é tépedo, con suavidade térmica e unha moderada oscilación da temperatura ao longo do ano, e precipitacións abundantes e repartidas. A temperatura media anual sitúase en torno aos 12,7 °C no interior e 13,5ºC na costa, e as precipitacións medias próximas aos 1.800 mm ao ano.



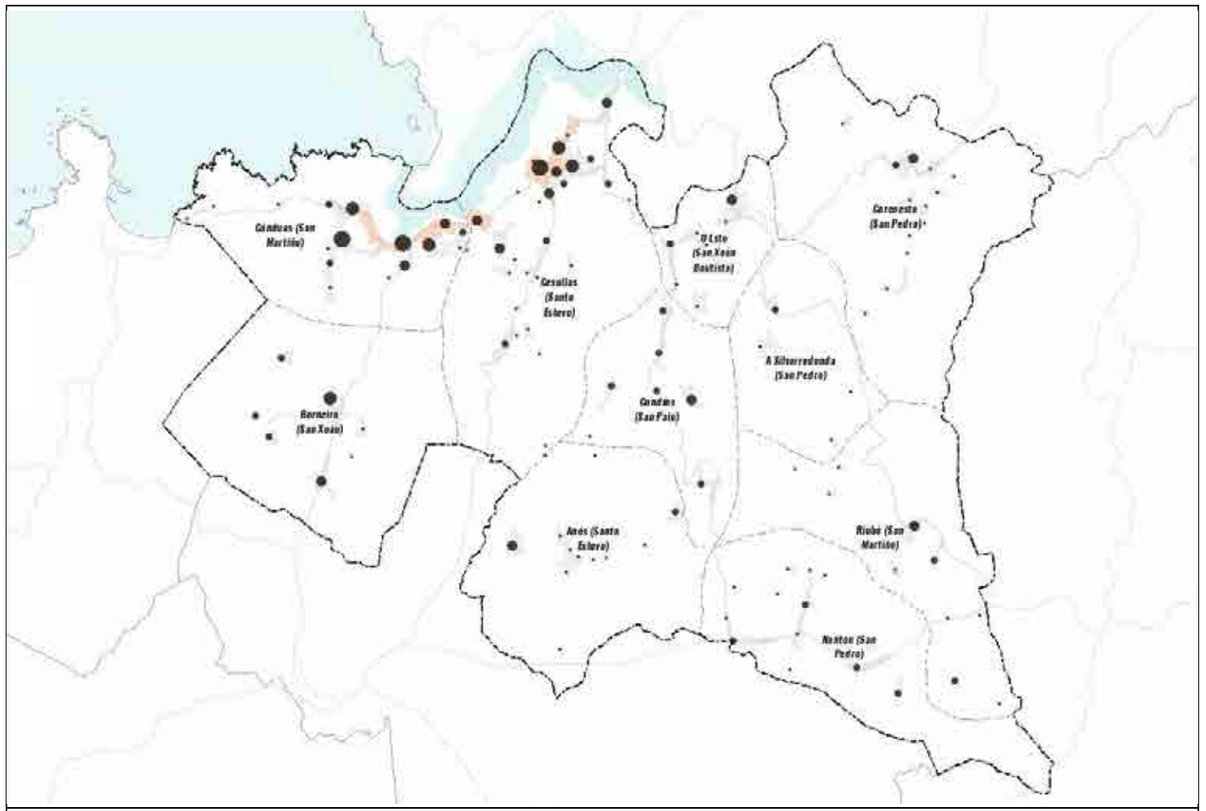
Topografía e hidrografía. Elaboración propia a partir de cartografía do IGN, e do IET da Xunta de Galicia.

sistema de asentamento

A densidade poboacional é moi baixa en todo o concello, en torno aos 42hab/km^2 (por debaixo da metade da media galega), e a dispersión é particularmente elevada: case o 28% da poboación vive en "diseminado" (INE 2020), e a media de habitantes dos seus núcleos poboacionais é de 57. Soamente 7 destes núcleos supera os 100 habitantes, sendo os máis poboados os de Balado (185 habitantes), As Grelas (137 habitantes) e o núcleo tradicional de Cánduas (129 habitantes).

O asentamento distribúese polo territorio concentrándose principalmente ao longo do bordo litoral (case o 40% da poboación vive a menos de 1km da costa) e en torno ás infraestruturas de comunicación (principalmente a AC-429, paralela a esta costa). O resto de núcleos son de pequeno tamaño, moitos deles abertos, e espállanse pola xeografía evitando as zonas altas e escarpadas. Non existe unha vila como tal, senón que aparece unha pequena agrupación de núcleos que deron lugar a unha certa concentración de tipo urbano na zona chamada Neaño, próxima á costa. Tamén concentra certa poboación unha franxa semi urbana que se estende linealmente pola costa, entre o núcleo de A Carballa (máis próximo a Neaño pero desconectado desta zona) cara o oeste, formando unha certa continuidade entre núcleos como As Grelas, A Telleira, Lodeiro ou Os Castros, todos eles artellados pola estrada AC-429.

En síntese, podemos falar dunha poboación moi dispersa, asentada en núcleos de escasa entidade que se espallan ao logo da costa agrupándose torno á estrada autonómica (o eixo Ponteceso-Laxe), sen formar concentracións con carácter urbano salientables agás na zona de Neaño, nun eido de pendentes moderadas.

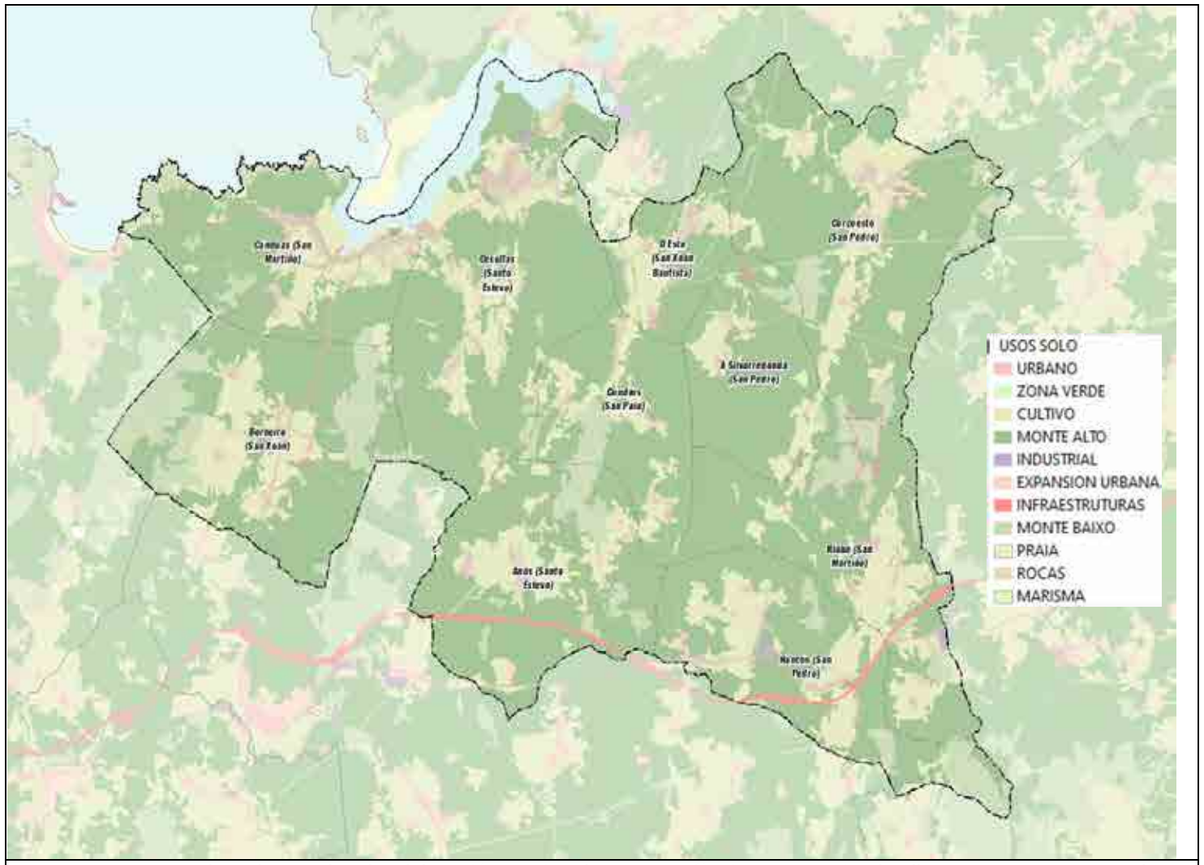


Sistema de asentamento. Elaboración propia a partir de datos IGN e INE.
Para maior detalle ver Anexo de Mapas e Planos.

usos do solo

A relación entre a forma física e a distribución dos asentamentos é a que marca, xunto coa hidrografía, a configuración xeral dos usos do solo. O concello no seu conxunto é un espazo no que predomina a matriz natural, cun espazo antropizado que se concentra especialmente na marxe costeira. Esta condición litoral, xunto coa orografía dos vales dos ríos e montes paralelos na marxe sur do concello, é o condicionante xeográfico que define principalmente o asentamento.

O agrosistema intensivo caracteriza o uso do solo para toda a comarca. No concello predomina o uso de monte, que ocupa o 75% da superficie municipal, sendo a ampla maioría monte alto e vencellado a explotacións forestais en moitos casos dada a alta produtividade forestal da zona. O 20% da superficie municipal está adicada ao cultivo. As áreas cultivadas teñen carácter de autoconsumo hortícola, xardíns e baldíos. No uso agrario hai un predominio de cultivos forraxeiros, base da produción gandeira galega. A actividade agraria é pequena, a actividade gandeira foi perdendo importancia fronte a unha concepción das explotacións como fonte de ingresos atendida a tempo parcial. A presenza de solo industrial é case anecdótica e atópase disperso, aparecendo actividades moi puntuais nas proximidades da AG-55 e da AC-429, con actividades relacionadas principalmente co sector da construción. O solo adicado ás infraestruturas (especialmente os viais principalis) ocupa o 1,72% do total do concello, máis que o adicado aos usos urbanos (preto do 1%).



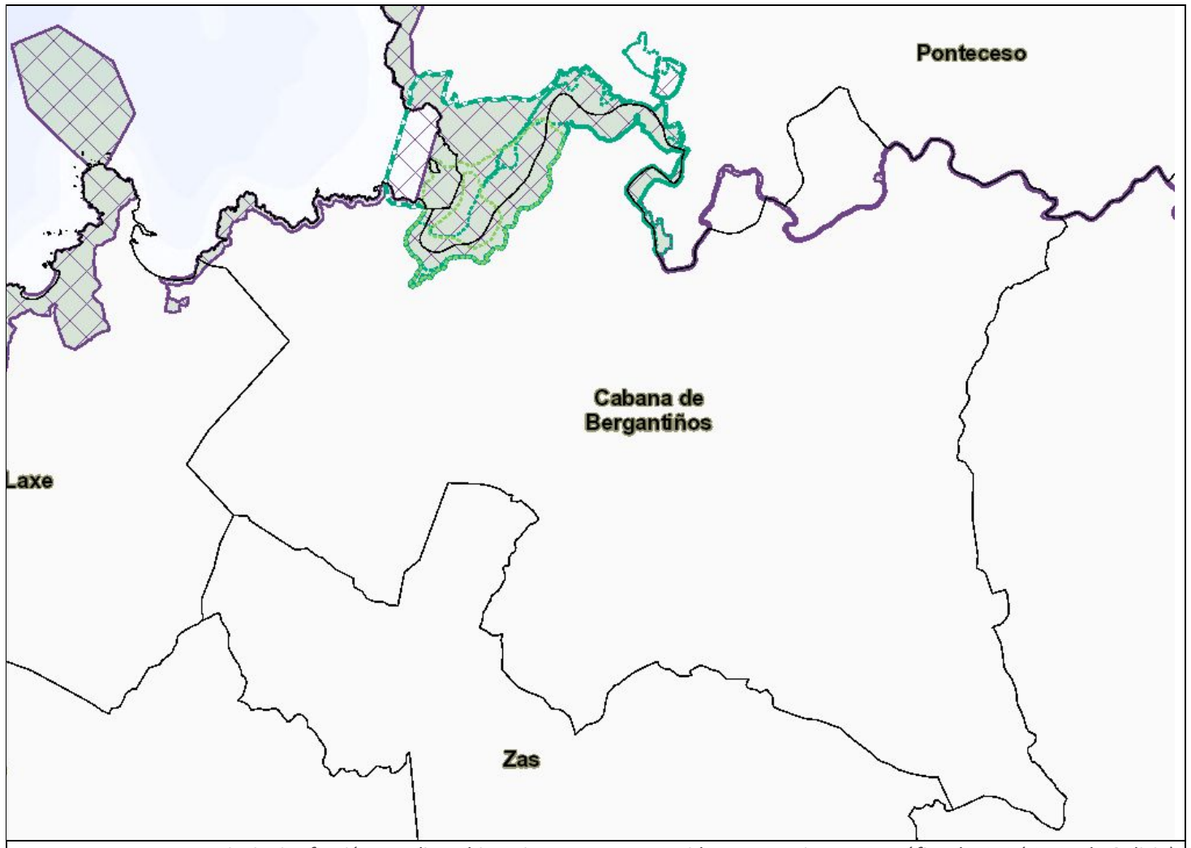
Plano de usos do solo. Elaboración propia sobre cartografía IGN. Para maior detalle ver Anexo 4: Mapas e Planos

sistema ambiental e patrimonial

O concello de Cabana de Bergantiños enmárcase na grande área paisaxística das Chairas e Fosas Occidentais, segundo a clasificación do Catálogo da Paisaxe, unha zona moi humanizada ao longo da historia. Acolle no seu territorio varias áreas de especial interese paisaxística.

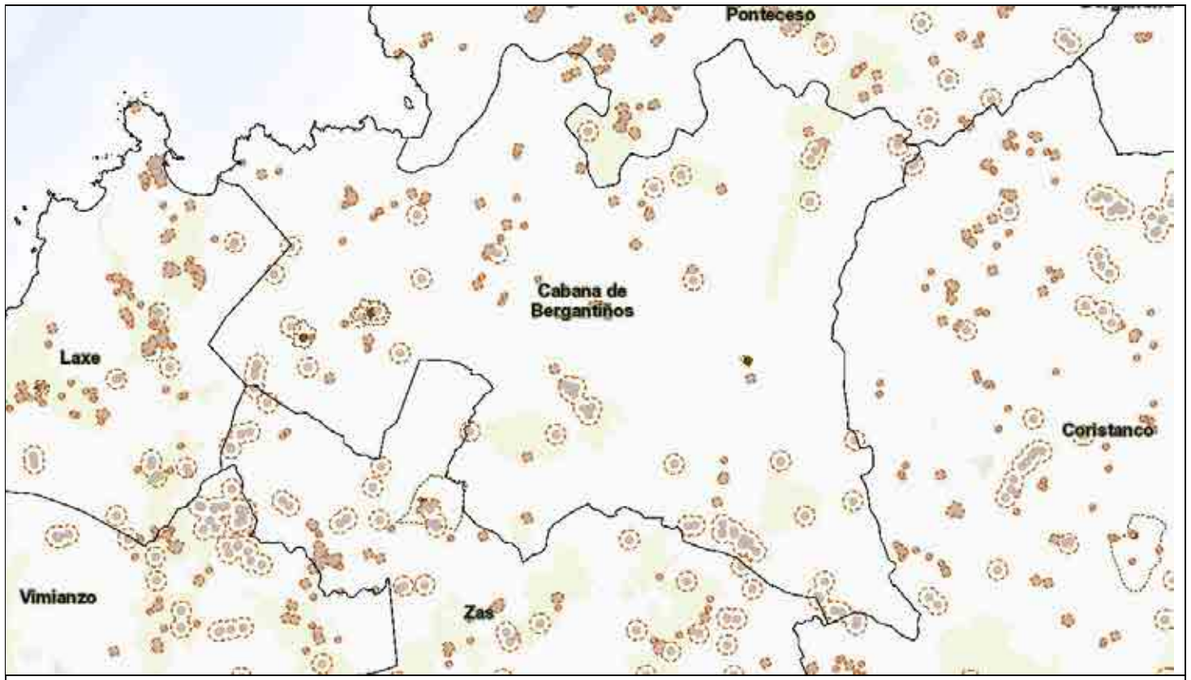
Grande área paisaxística	Áreas de especial interese paisaxístico
Chairas e Fosas Occidentais	Dolmen de Dombate, na parroquia de Borneiro
	Pozo da Forca, na parroquia de Nantón
	Río Lourido, compartida cos concellos de Coristanco e Ponteceso

Toda a franxa costeira está afectada pola delimitación da Rede Natura 2000, instrumento de protección para a conservación da súa biodiversidade, sendo unha Zona e Especial Conservación (ZEC), e comparte con Ponteceso unha Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA) que se atopa no fondo da ría cubrindo ate a desembocadura do río Anllóns. O territorio presenta unha alta biodiversidade que se corresponde coa persistencia dunha importante variedade de hábitats naturais e seminaturais derivados dos distintos ambientes ecolóxicos das augas mariñas, acantilados e praias, marismas e humidais costeiros, así como os pequenos vales fluviais do interior cuxo espazo natural evolucionou dende o sistema agrario tradicional cara a súa situación actual no seu se perderon moitos dos valores naturais froito do modelo de explotación.



Principais afeccións medioambientais e espazos protexidos. Fonte: visor cartográfico do PBA (Xunta de Galicia)

Abundan no concello os espazos vencellados ao patrimonio natural e cultural, existindo varios conxuntos histórico-artísticos e elementos catalogados como Bens de Interese Cultural (BIC) como a torre da Penela, o dolmen de Dombate, ou o castro de Borneiro, alén doutros conxuntos artísticos como castros e mámoas, catalogados no inventario de xacementos arqueolóxicos. Tamén numerosas ermidas e igrexas parroquiais, pazos e cruceiros de interese arquitectónico que no seu conxunto son testemuña do rico pasado deste concello.



Elementos do patrimonio cultural dentro do concello.
Elaboración propia a partir de visor cartográfico do PBA (Xunta de Galicia)

Algunhas das festas populares do concello gardan unha estreita relación coas tradicións locais e coa natureza, como a Festa de San Fins do Castro, celebrada os primeiros dous días de agosto, e declarada Festa de Galicia de Interese Turístico.

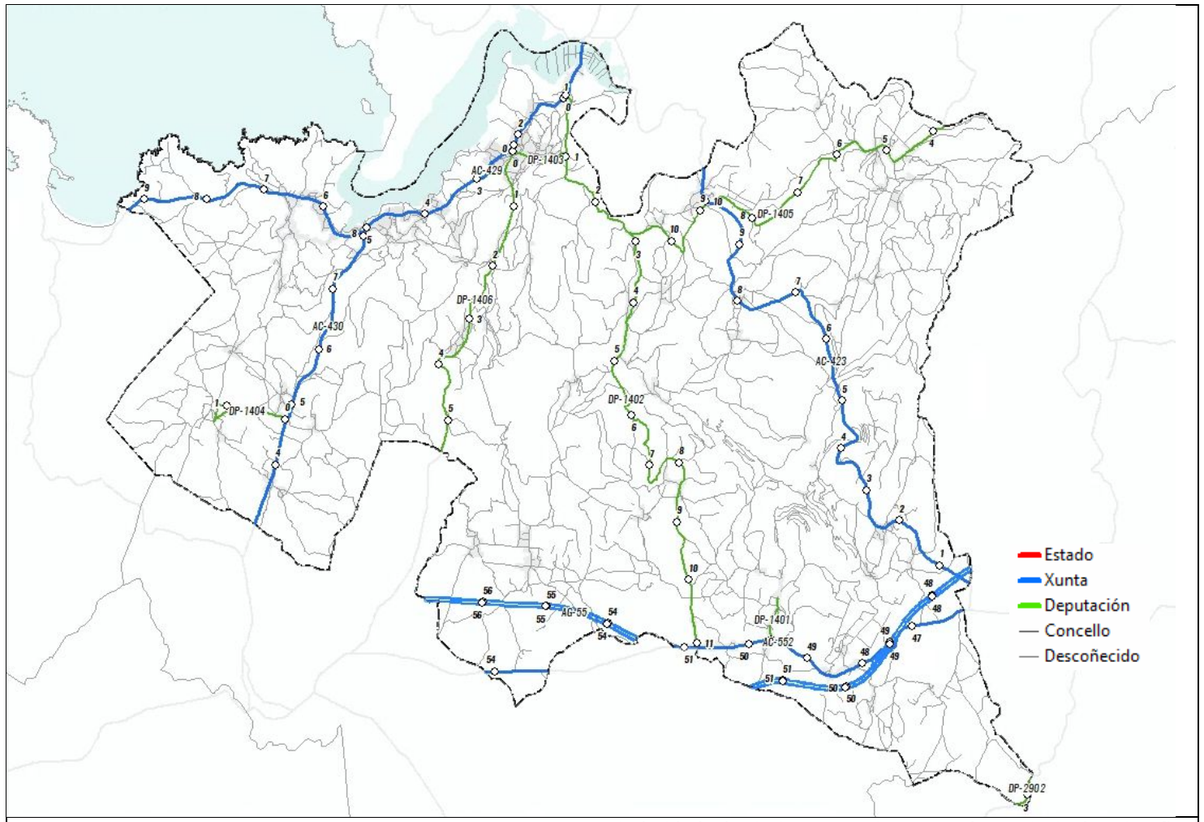
Os espazos abertos e zonas verdes teñen unha funcionalidade específica nos tecidos de carácter urbano. O paseo, realización de actividades ao aire libre, a relación co a natureza e o descanso son necesidades que requiren destes lugares, e que polo tanto deberán de ser implementadas estratexias para vinculalas coas ás áreas residenciais mediante percorridos peonís ou ciclistas seguros e cómodos. Todos estes elementos, pertencentes ao patrimonio cultural e da matriz natural fan da mobilidade recreativa e o turismo, vencellados aos sendeiros peonís e aos percorridos ciclables un dos factores máis importantes a considerar na análise.

2B2 - VIARIO

Táboa 2B2.3 - Descrición do viario principal.		
matrícula	titular	DESCRICIÓN
AG-55	AUT	Autoestrada da Costa da Morte, alternativa á AC-552 e moi interconectada con esta. Circula atravesando o borde sur do concello. Une A Coruña con Carballo (tramo de peaxe) e prolóngase ate Baio, localidade no concello de Zas moi próxima a Cabana de Bergantiños, xa con peaxe na sombra neste último tramo.
AC-552	AUT	Estrada autonómica que une A Coruña con Cee, atravesando varios concellos do Bergantiños e da Costa da Morte. Alternativa sen peaxe á AG-55, conecta ademáis con vilas importantes como Carballo ou Arteixo, e tamén con núcleos como Vimianzo, Coristanco ou Laracha.
AC-429	AUT	Estrada autonómica no eixo Ponteceso - Laxe (leste-oeste) que discorre paralelo á costa do concello. En torno a ela espállanse as principais concentracións urbanas, de servizos e equipamentos do concello.
AC-430	AUT	Estrada autonómica no eixo norte-sur, discorre polo oeste do concello. Enlaza coa AC-429, no norte (á altura do núcleo de As Grelas), e atravesa o concello cara o sur ata chegar a Baio, no veciño concello de Zas, onde ten conexión coa AG-55 e coa AC-552
DP-1406	PRO	Vial provincial no eixo norte-sur, discorre polo centro do concello paralelamente ao cauce do río da Balsa. Une a franxa litoral (á altura da concentración urbana de Neaño), onde enlaza a AC-429 cos núcleos do centro e do sur, conectándose no sur coa AG-55 e a AC-552
DP-1402	PRO	Vial provincial no eixo norte-sur, discorre polo centro do concello. Une a franxa litoral do norte, onde enlaza coa AC-429 á altura de Ponteceso de Cabana, preto do veciño concello de Ponteceso, (e tamén Neaño, a través da DP-1403), e atravesa varios núcleos do centro e do sur ate chegar á AC-552
DP-1405	PRO	Vial provincial que enlaza coa DP-1402, e discorre cara o leste en paralelo ao val do Anllóns, pola fronteira con Ponteceso, adentrándose no concello veciño.
LC-423	AUT	Estrada autonómica que discorre verticalmente polo este do concello, de norte a sur, enlazando o concello de Ponteceso e a DP-1405 coa AG-55 e a AC-552 no sur.
		Fonte: elaboración propia

A rede principal de estradas conta cuns 75km, derivando nun total de 0,75 km de estrada por cada quilómetro cadrado de superficie do concello. Os eixos de competencia autonómica son a AC-429, o eixo Ponteceso - Laxe (leste-oeste) que discorre paralelo á costa artellando a maioría do espazo residencial. A AC-430, eixo norte-sur, enlaza coa anterior no núcleo de As Grelas, e atravesa o concello cara o sur ata chegar a Baio, no veciño concello de Zas, e polo camiño engancha coa AG-55 e a AC-552. Estas dúas vías teñen un trazado parello que pasa polo borde sur do concello, e funcionan como grandes conectores que estruturan os desprazamentos de escala provincial entre a cidade de A Coruña, a comarca do Bergantiños e os concellos da costa da morte.

Tamén atopamos varios viais da Deputación: a DP-1406 parte do núcleo de Neaño e ten un papel semellante ao da estrada AC-430, xa que discorre verticalmente polo concello en paralelo ao río da Balsa, unindo a franxa urbana litoral do norte cos núcleos do centro e do sur, ate chegar a enlazar cos grandes corredores do sur (AG-55 e AC-552). Un papel semellante cumpren a DP-1402, discorrendo máis ao leste, e a LC-423, máis próxima a Coristanco, aínda que esta última non parte da estrada costeira senón que enlaza coa DP-1405, a cal discorre en paralelo ao val do Anllóns pola fronteira con Ponteceso



Titularidade do viario. Fonte: IGN e EIEL da provincia de A Coruña.

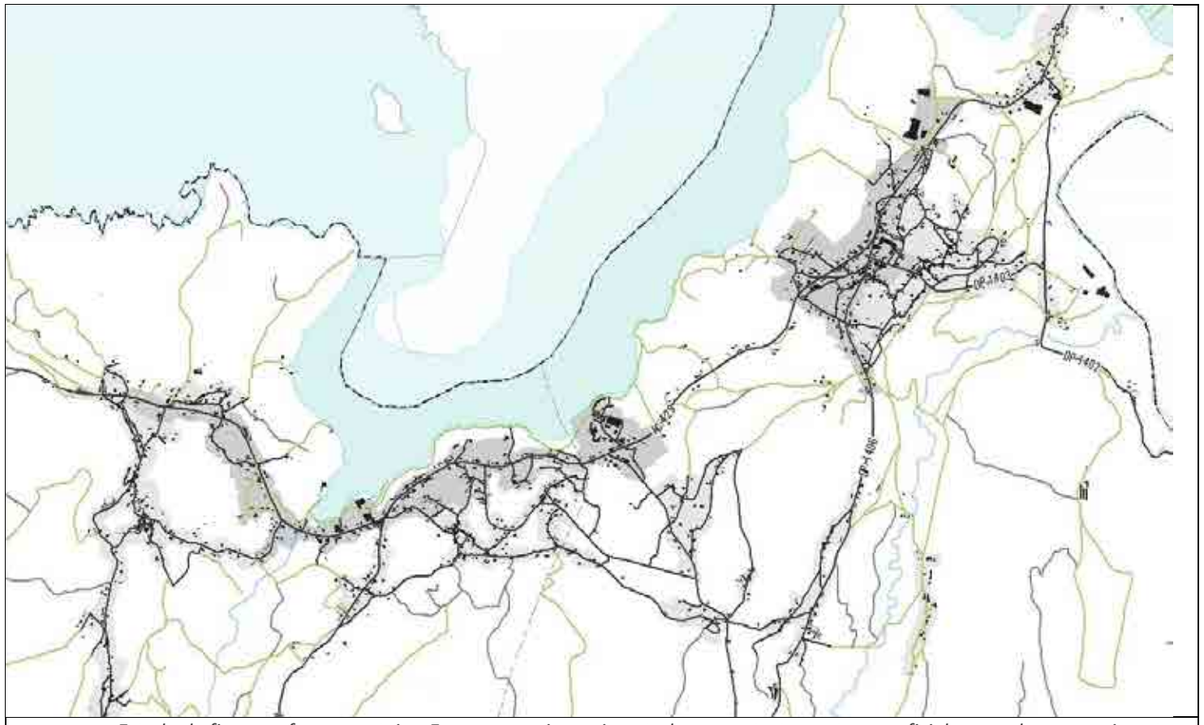
A rede de mobilidade do concello componse dun total aproximado de 569km que comprende unha ampla variedade de infraestruturas, dende autoestradas ou estradas, ata sendas e camiños. Predominan os viais de titularidade descoñecida (o 74% do trazado total segundo o Instituto Xeográfico Nacional IGN), unha rede densa que está composta en parte por sendas e camiños, e tramos viarios de orde variada do concello. No grupo das estradas e vías principais, predominan os trazados de titularidade municipal, que supoñen case a metade, repartíndose o resto de vías entre as estradas de titularidade autonómica e provincial.

Táboa 2B2.1 - Titularidade do viario			
Titularidade		%	Km
Vías do concello		49,34%	72,72
Estradas	Deputación Provincial	20,06%	29,57
	Administración General del Estado	-	-
	Comunidade Autónoma	30,59%	45,09
*Titularidade descoñecida **		** non computa*	*422,45*
Total		100%	569,83

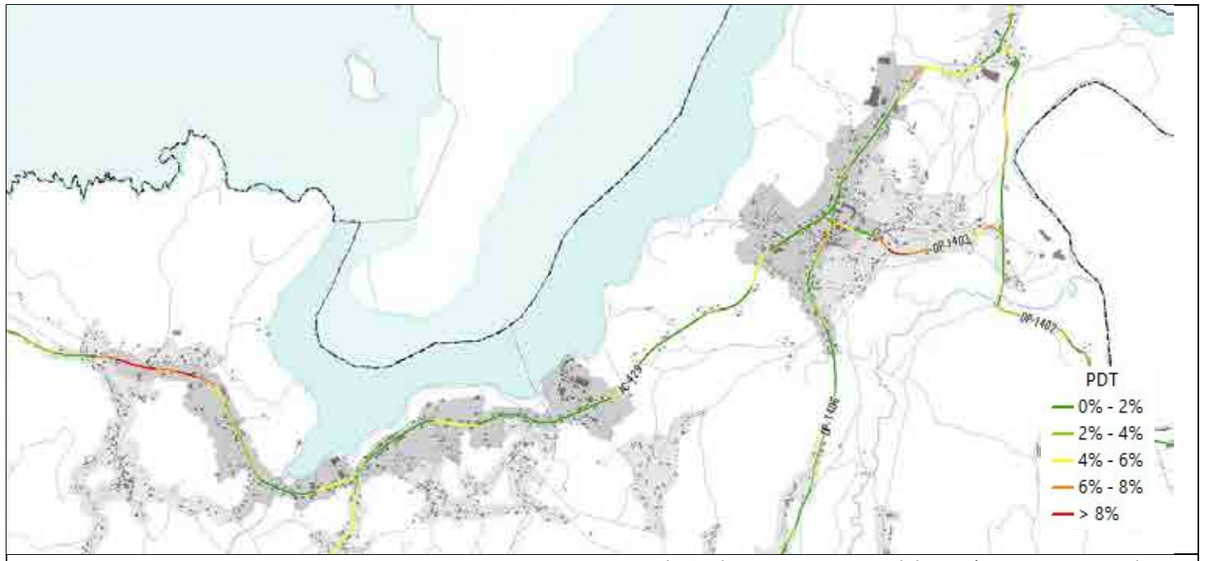
Elaboración propia a partir de IGN e EIEL da provincia de A Coruña.
** Exclúense do cómputo para as porcentaxes as de titularidade descoñecida (en xeral sendas ou camiños)*

O resto do sistema viario estende o eido destes viais principais, tecendo unha rede mallada que conecta os espazos residenciais coa rede primaria, e tamén algúns espazos produtivos. Complementaria ás redes principal e secundaria, atopamos os camiños de monte que alternan tramos a cota con outros a contrapendente, e que derivan a súa morfoloxía das necesidades de acceso específico aos espazos de traballo, amosando largos moi variables e condicións de acabado tamén moi cambiantes.

Na rede principal de estradas predominan os viais de pendentes leves ou moderadas, por debaixo do 6%, en especial aqueles que percorren a costa - o cal fala de boas condicións para a mobilidade peonil en torno ao bordo litoral-,, e nalgúns dos viais con trazado paralelo ao trazado dos ríos principais.



Estado do firme na franxa costeira. En negro e gris, pavimentado ou con tratamento superficial, en verde: sen pavimentar. Elaboración propia a partir de IGN



Pendente dos principais viais. Elaboración propia a partir de IGN

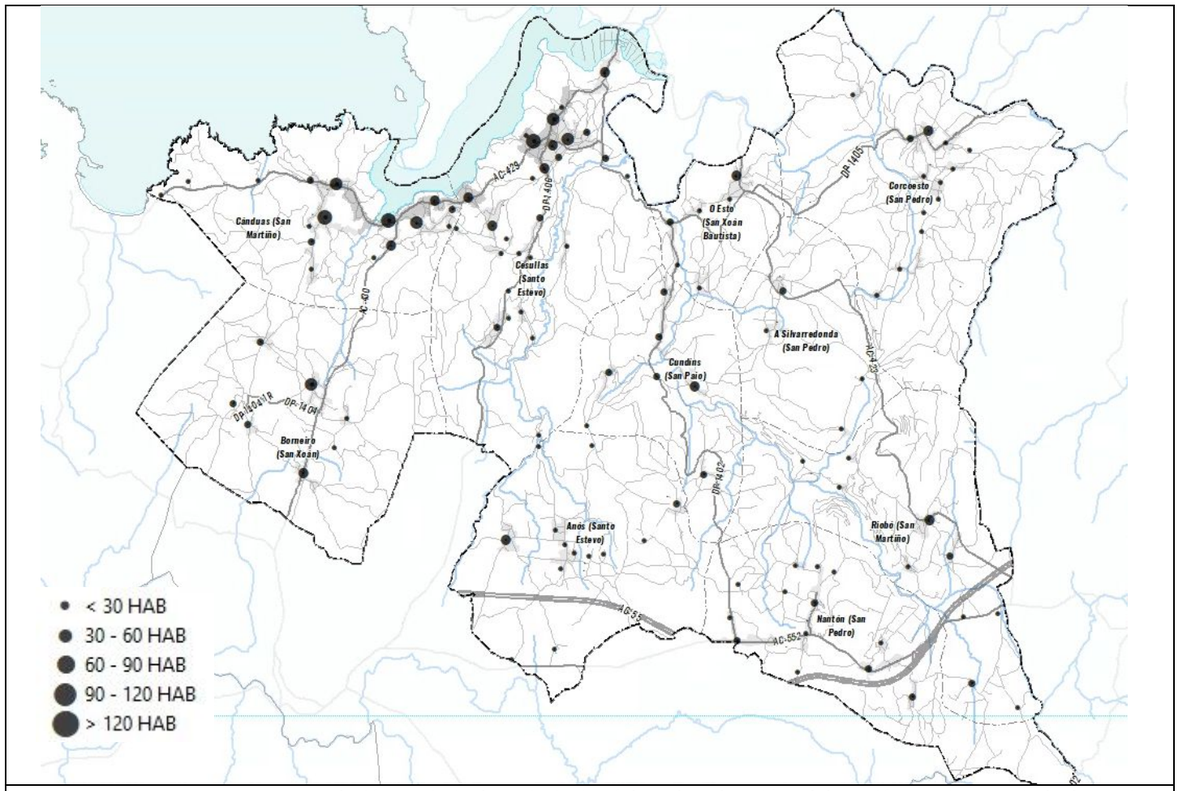
2B3 - NODOS DE MOBILIDADE

localización das concentracións residenciais

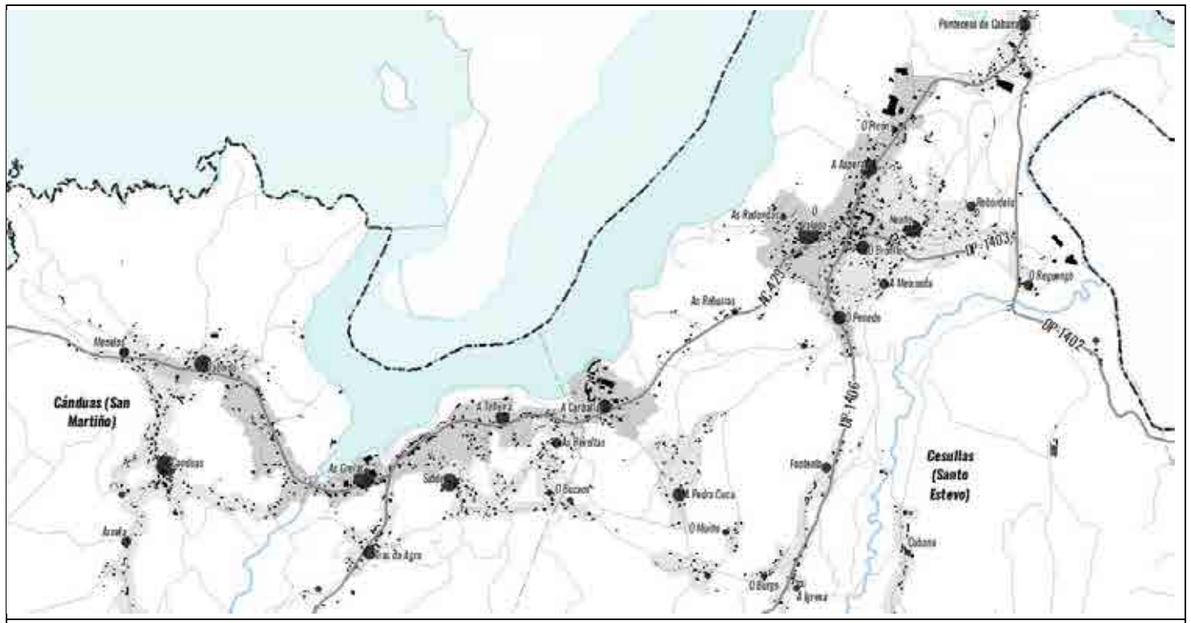
As principais concentracións residenciais do concello

A maior concentración de vivendas do concello atópanse na franxa costeira, unha sucesión de núcleos con certa continuidade entre eles os da zona de Neaño, e máis ao oeste: As Grelas, A Telleira, Lodeiro ou Os Castros, todos eles artellados pola estrada AC-429, que concentra preto do 20% da poboación. Non existe unha vila central como tal, que aglutine unha proporción considerable do tecido residencial. Predominan en todo o territorio as vivendas unifamiliares. Nalgúns dos núcleos existen edificacións residenciais de tipoloxía plurifamiliar, pero en ningún caso son capaces de supoñer focos importantes de desprazamentos concentrados, nin sequera na zona de Neaño onde existen as maiores concentracións residenciais.

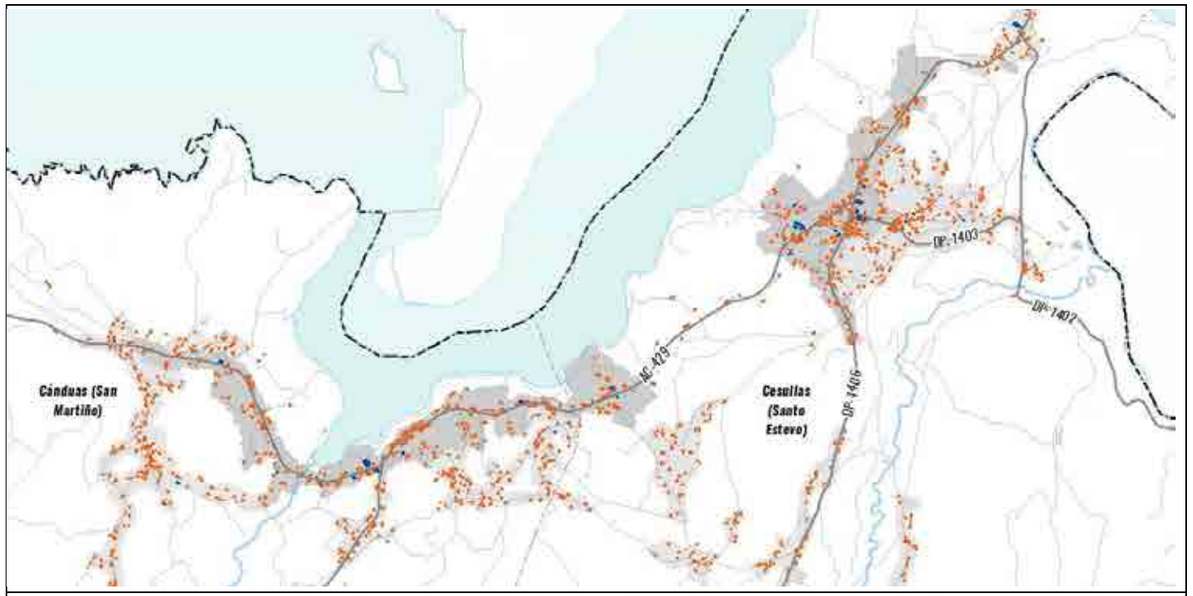
Separándose desta liña paralela á costa, estendéndose cara o sur, existen unha serie de pequenos núcleos poboacionais distantes entre eles, con vivendas unifamiliares en xeral dispersas, en pequeno número e sen formar unha continuidade edificada definida en ningún punto .



Relación co viario dos principais núcleos de poboación. Elaboración propia a partir de datos IGN..



Concentración de vivendas na franxa costeira . Elaboración propia a partir de datos Catastro e IGN.

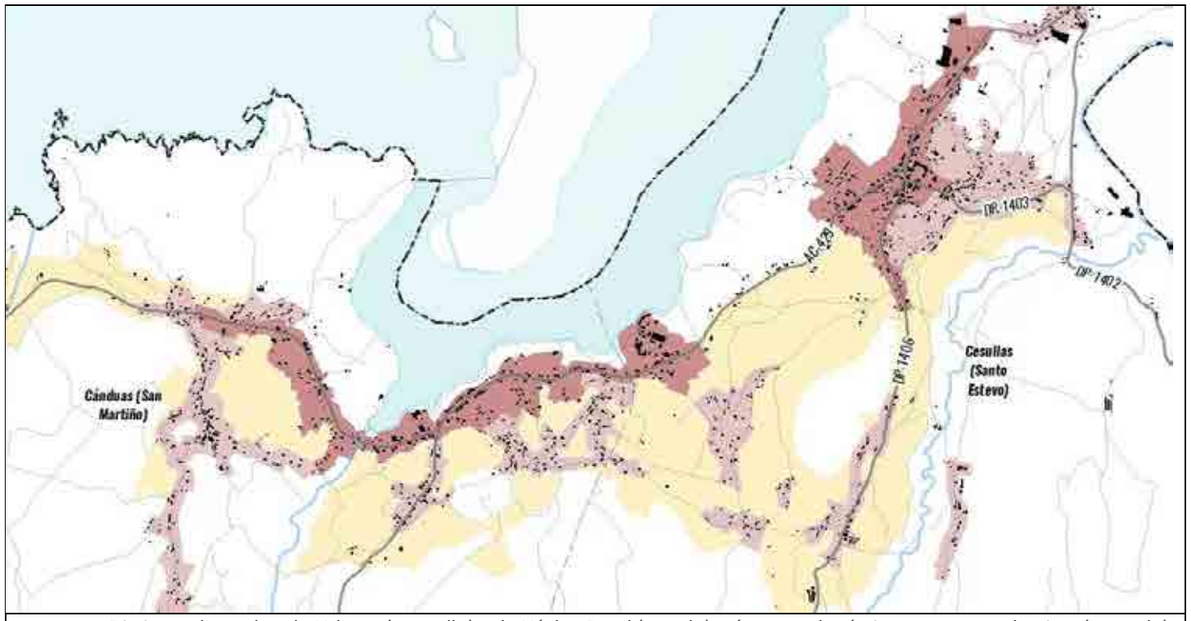


Edificacións residenciais plurifamiliares (en azul) fronte a unifamiliares (en laranxa) en torno á AC-429. Elaboración propia a partir de datos Catastro..

Novas zonas de desenvolvemento urbano

O planeamento vixente é o PXOM de 1999, que delimita como solo urbano os das zonas de Lodeiro-A Carballa e de Neaño. A primeira delimitación céntrase na definición do espazo dos equipamentos de A Carballa e o desenvolvemento do paso marítimo, e pequenas adaptacións dos viais aos cambios na AC-429, cambios que a día de hoxe xa están consolidados. Para a zona de Neaño búscase establecer alineacións e unha ordenanza como contrapunto aos crecementos non planificados que se deran ata a data. Coas delimitacións, tanto de solo urbano como de solo de núcleo rural búscase poñer límite e acotar os desenvolvementos urbanos lineais en torno á estrada AC-429 e "evitar en maior medida a dispersión". O PXOM delimita espazos de solo Rústico aptos para urbanizar (SRAU), aparellados na súa maioría ás contornas dos núcleos da costa e ao trazado da estrada que os enlaza entre eles, aparecendo unha superficie cuantiosa deste tipo de solo non vencellada a asentamentos precedentes, no extremo oeste deste vial, na fronteira co concello de Laxe.

En conclusión, o Plan Xeral de Ordenación Municipal de 1999 opta por buscar a densificación dos asentamentos en torno á franxa costeira e poñer límite á dispersión da vivenda unifamiliar que se viña dando no concello nos últimos anos. Non se agarda, derivando deste planeamento, a aparición de novas zonas afastadas da liña viaria estruturante da AC-429, nin a aparición de novas conexións viarias que poidan supoñer cambios drásticos na mobilidade cotiá da poboación.



Distintas clases de solo Urbano (vermello) e de Núcleo Rural (rosado) así como solo rústico apto para urbanizar (amarelo), contempladas no PXOM. Elaboración propia a partir de datos SIOTUGA.

zonas de servizos e de actividade, e centros xeradores de mobilidade

Principais zonas de actividade, servizos e equipamentos, e nodos que xeran/atraen desprazamentos diarios

As zonas de servizo e os centros de actividade de uso cotiá tensan o fluxo de desprazamentos con maior intensidade no día a día. Unha proporción importante destes centros de actividade atópanse dentro da franxa costeira, cun grupo significativo dos equipamentos de carácter xeral e de servizos no núcleo de A Carballa, e con algunha actividade comercial e hostaleira na zona de Neaño.

Con todo isto, destacan varios focos de actividade:

- Os equipamentos de A Carballa, de uso diario, como o Centro de Saúde, o CEIP, o Polideportivo oca piscina, e o concello, amén de seren punto de acceso á praia e ao pase marítimo, e de conservar algún local con actividade hostaleira.

- En Neaño algúns equipamentos tamén de uso diario como son o Centro de Día e a Biblioteca, comparten edificio, e contan nas súas proximidades con algúns locais adicados ao pequeno comercio e locais de hostalaría.

- En torno á estrada AC-429 espállanse algunhas actividades como farmacia, banco, cafeterías, ou accesos ás praias, sen formar agrupacións significativas dignas de seren mencionadas como foco da mobilidade diaria.

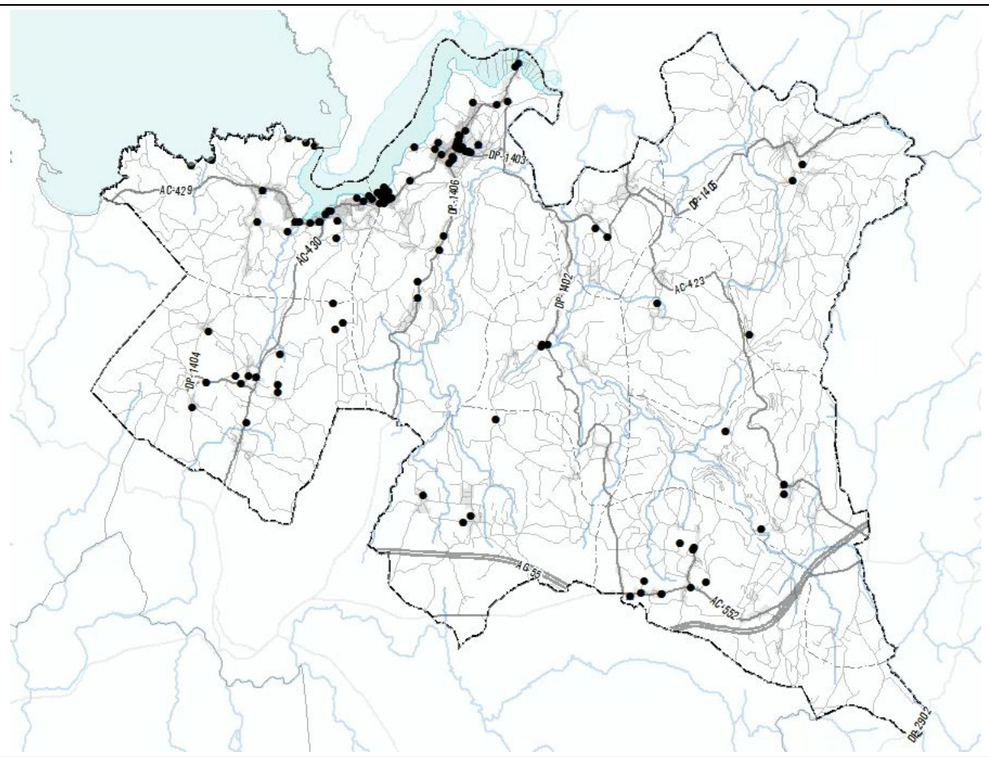
Nas parroquias existen pequenos equipamentos de carácter cultural, nos que se realizan actividades para a veciñanza, e que en moitos casos ocupan as edificacións de antigas escolas unitarias e escolas rurais que na actualidade están en desuso. Son pequenos espazos que manteñen unha certa actividade e que por tanto son quen de aglutinar unha pequena proporción dos desprazamentos a pé da poboación máis afastada da concentración urbana costeira.

O grado de conectividade rodada entre nodos é adecuado xa que se atopan próximos á estradas principais. A nivel peonil, a conectividade existen posibilidades de comunicación entre ambas zonas dentro do concello, e os percorridos internos son posibles, pero con distinto grao de compleción na malla peonil como se explora no apartado destinado a este tema, sendo o seu maior impedimento o tráfico constante e as velocidades dos coches na estrada principal, e a descontinuidade das beirarrúas que conectan entre eles os servizos e os equipamentos.

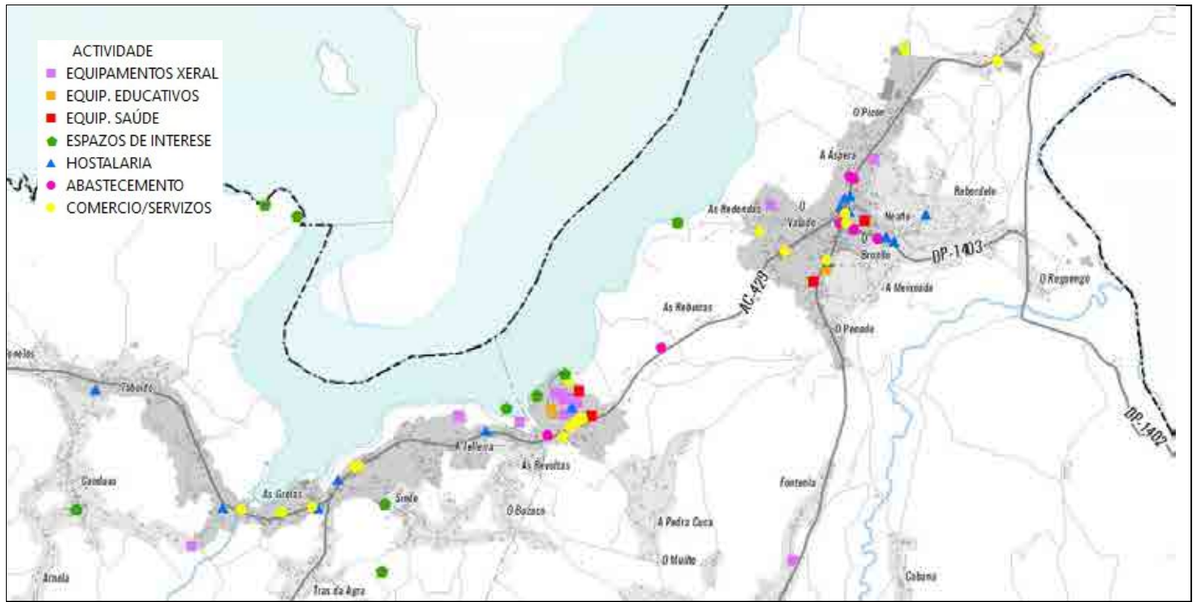
A escala territorial, é o núcleo de Ponteceso a principal concentración de actividade que pode supor un nodo de mobilidade para a poboación de Cabana de Bergantiños, xa que concentra, ademais de equipamentos, moitas das actividades de comercio diario e abastecemento, así como de hostalaría, das que adoece o propio concello. Para moita da poboación, especialmente a máis afastada da costa, a vila de Carballo (cabeceira comarcal e polo de desenvolvemento de escala rexional), xunto con Baio (núcleo próximo, do concello veciño de Zas que conta cunha superficie comercial de magnitude), son as principais zonas de actividade, servizos e equipamentos.

Á hora de valorar o peso dos distintos nodos na mobilidade de cotío, e en atención aos resultados das enquisas de mobilidade (ver apartado 2D de Hábitos de mobilidade cotiá), débese prestar atención a dúas cuestións: a mobilidade por motivos de lecer ten moito peso, e a mobilidade por motivos laborais pivota en torno a nodos supralocais.

Neste sentido, pódense establecer dous nodos claros de mobilidade dende a perspectiva da mobilidade laboral, ambos situados cara o leste: o concello de Ponteceso, máis próximo, e a vila de Carballo. Alén destes, e no mesmo vector, atópase a área urbana de A Coruña, incluído o concello de Arteixo, que pola concentración de postos de traballo que ofrece é quen de atraer unha boa parte dos desprazamentos laborais. Esta mobilidade xira en torno á AC-429 e á AC-552 (ou a variante da autopista AG-55) ao sur, que ofrecen unha alternativa máis cómoda sobre todo nos desprazamentos máis longos.



Distribución das actividades no concello e relación cos núcleos de poboación e o viario. Fonte: IGN e traballo de campo.



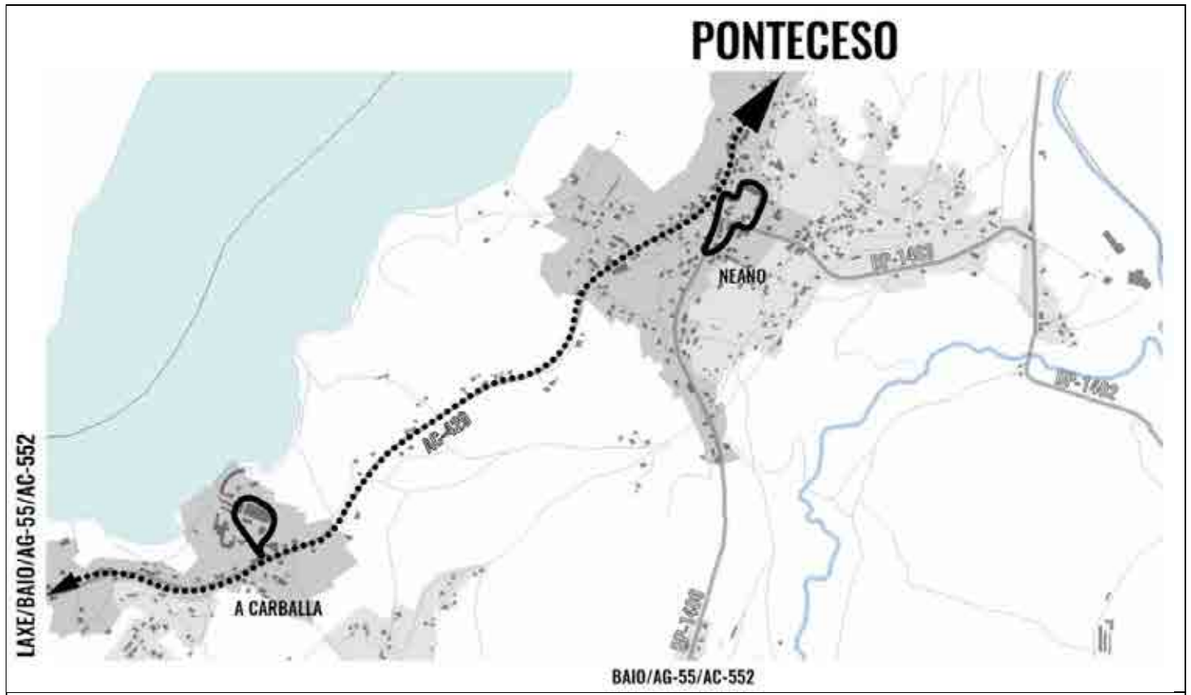
Distribución das actividades e equipamentos na vila. Elaboración propia a partir de SIOTUGA, IGN e traballo de campo.

2B4 - EFECTOS NA MOBILIDADE POLA LOCALIZACIÓN DOS CENTROS ATRACTORES

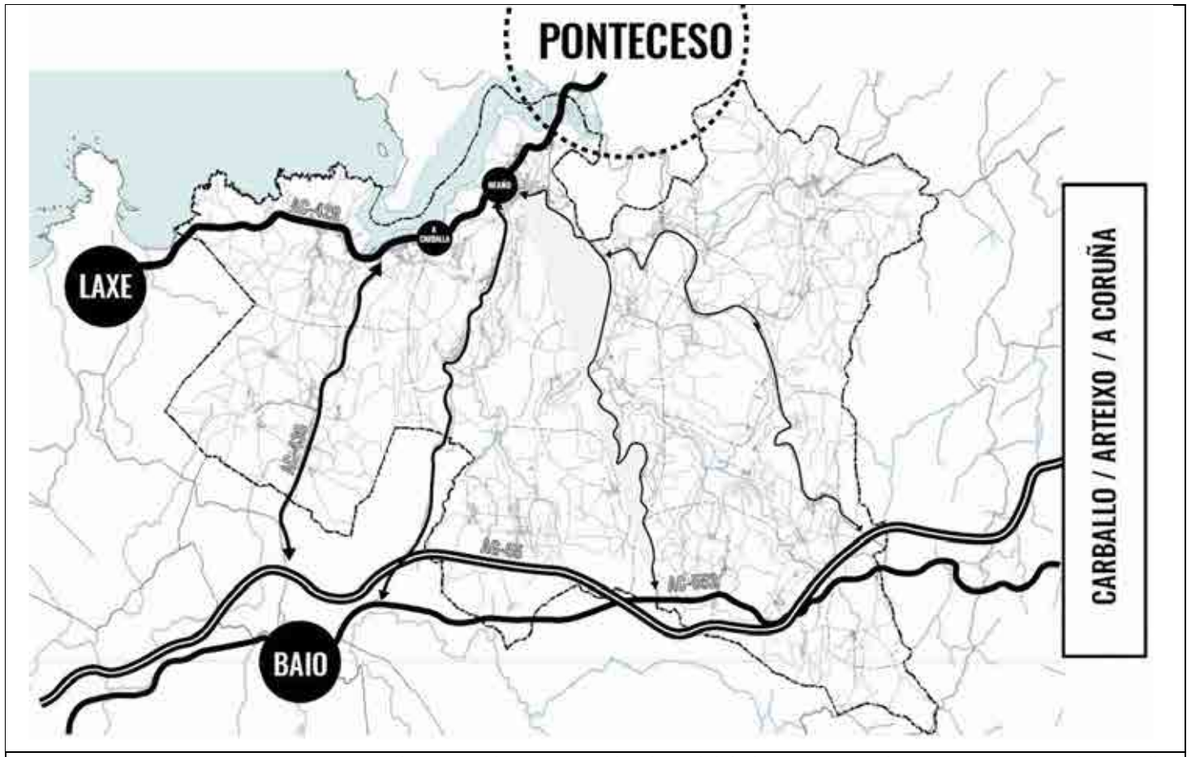
fluxos xerais en torno aos centros atractores

O principal fluxo rodado do concello obedece ás tensións que producen centros atractores de escala superior, é dicir, a concentración urbana e o polígono industrial do veciño concello de Ponteceso, ao noreste; a vila de Carballo, ao sureste, e a área metropolitana de A Coruña. Este tráfico artéllase en torno ás estradas ac-429 polo norte, sobre todo o relacionado con Ponteceso, e tamén e torno á AC-552 polo sur, coa súa variante da autoestrada AG-55 (que ten peaxe en sombra ate Carballo), sendo estas as opcións de comunicación preferentes para a poboación que reside no sur, e tamén a elección dunha parte da poboación residente no norte pola velocidade coa que permite chegar a Carballo, Arteixo ou A Coruña.

Os fluxos de carácter Norte Sur, a través das estradas autonómica AC-430 e AC-423, ou das provinciais (DP-1406, DP-1402…) soen ser de acceso dende ou ata os eixos estruturantes antes mencionados, e tamén unha certa cantidade de desprazamentos diarios da poboación das parroquias ao sur que acceden aos servizos e equipamentos concentrados na franxa costeira. A nivel interno, os fluxos principais son e acceso e saída ao núcleo de A Carballa, relacionados coa actividade lectiva, a actividade deportiva, os usos administrativos, a saúde e o lecer, e que atopan picos de actividade sobre todo durante os períodos lectivos nos que os horarios de acceso ao colexio coincide co do resto dos equipamentos. Tamén existen circulacións internas dentro da zona de Neaño, para uso dos equipamentos, da hostalaría e do pequeno comercio.



Principais fluxos en relación aos nodos de mobilidade territoriais e locais, ao seu paso pola franxa urbana costeira. Elaboración propia a partir de cartografía SIOTUGA e IGN.



Frincipais fluxos en relación aos nodos de mobilidade territoriais e locais, ao seu paso polo concello. Elaboración propia a partir de cartografía SIOTUGA e IGN.

déficit de accesibilidade territorial

Dependencia funcional a escala territorial

O concello depende a nivel funcional de concentracións urbanas próximas como a vila de Ponteceso ou a cabeceira comarcal (Carballo), ou incluso de A Coruña, a escasa media hora por estrada, cun papel consolidado de provedor de servizos a nivel funcional, principalmente laboral (no diario), para moitas persoas, para as que o concello de Cabana de Bergantiños funciona como extensión residencial de carácter vacacional.

A elevada dispersión poboacional que caracteriza o modelo de asentamento do concello, unida á circunstancia anterior, fan imprescindible o uso diario de medios motorizados de desprazamento para a ampla maioría da poboación.

Déficit de accesibilidade rodada

Esta dependencia total do vehículo para os desprazamentos cotiás fai que non se poida falar de déficit de accesibilidade rodada. A rede de estradas e viais municipais é ampla e cubre a totalidade dos asentamentos poboacionais, e dan acceso rodado á poboación en tempos e distancias dispares, pero configurando un conxunto ben dotado infraestruturalmente e cunha boa conectividade por carretera.

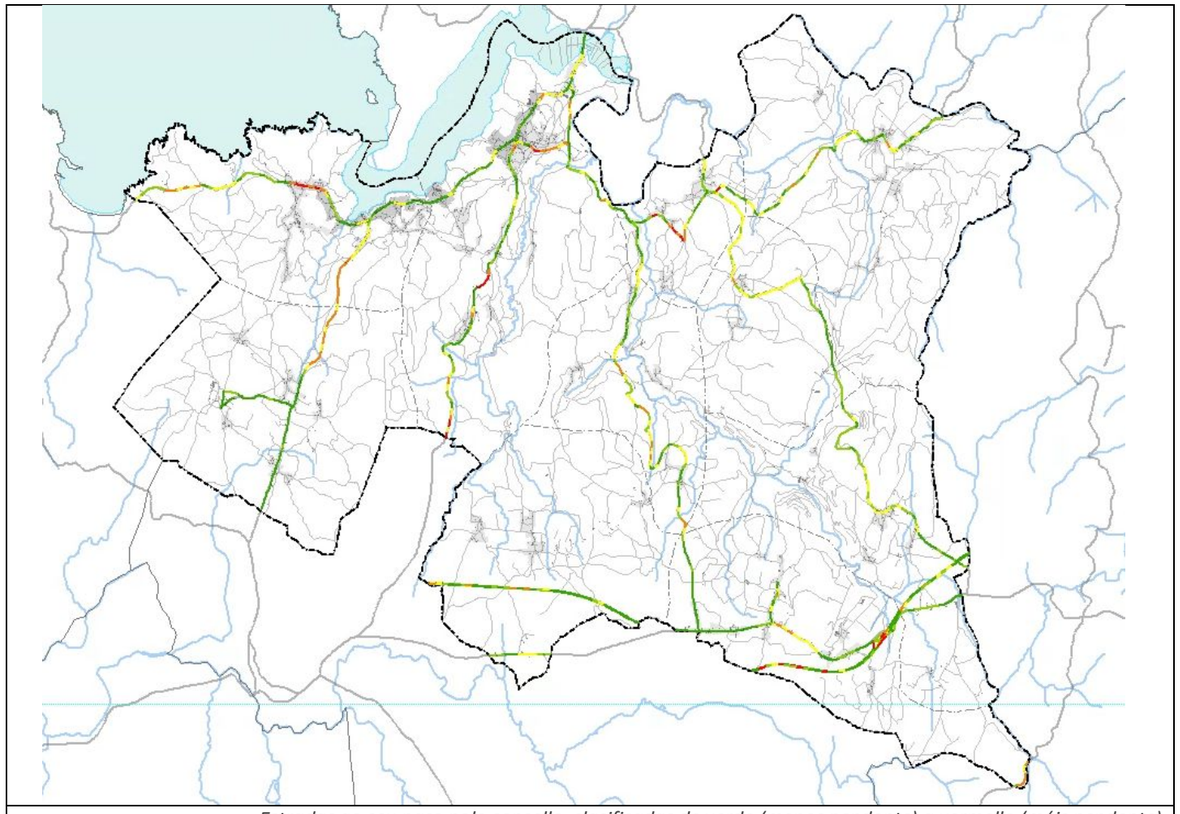
Non se atopan tampouco na participación problemas de accesibilidade rodada, nin ámbitos desconectados ou con dificultades de acceso rodado. Sinálanse as dificultades de circulación rodada dentro dalgún dos núcleos (pola escasa sección de vía), e nos viais de acceso ás raias (pola afluencia de turistas e malas praxes de estacionamento). As características e problemáticas da rede rodada desenvólvense a fondo no apartado de Transporte privado e circulación.

Déficit de accesibilidade a pé

As condicións de accesibilidade a pé son boas na franxa costeira, na que reside boa parte da poboación, pola planeidade de boa parte dos viais, e a existencia de algúns tramos de senda peonil segregada do tráfico. A pesares disto, debido á dispersión, as distancias que separan as vivendas dos centros de actividade fan que moitas das persoas descarten a posibilidade de circular a pe. No caso dos núcleos no centro e do sur do concello, a estas circunstancias súmaselles a pendente considerable dos trazados que comunican os asentamentos cos espazos de actividade. As características e problemáticas da rede peonil desenvólvense a fondo no apartado de Rede Peonil.

En canto ao déficit de accesibilidade a pé, sinálanse algunhas cuestións detectadas na análise técnica así como nas entrevistas a axentes clave que se pormenorizan no apartado de participación cidadá:

- Na concentración urbana da zona de Neaño existen varias descontinuidades nos percorridos accesibles
- A concentración de equipamentos de A Carballa non conta cunha rede peonil conectada e accesible, senón con partes soltas de beirarrúas, ás veces sen o ancho ou a pendente precisas.
- Na senda peonil recentemente construída da AC-429 existen algúns tramos nos que se concentran pequenas ramplas (nas entradas rodadas ás fincas) as cales dificultan a accesibilidade peonil.



Estradas ao seu paso polo concello, clasificadas de verde (menos pendente) a vermello (máis pendente) (Elaboración propia a partir de datos de SIOTUGA e IGN, 2019)

2C - ANÁLISE SOCIO - ECONÓMICA E DEMOGRÁFICA

Cabana de Bergantiños é un exemplo máis do proceso de estancamento-recesión que están a sufrir as cabeceiras comarcais de Galicia. Enmarcada nunha tendencia clara de despoboamento (-26% en 20 anos), presenta indicadores de avellentamento por riba da media provincial, á par que se dá un aumento de peso relativo da poboación das concentracións urbanas na franxa litoral (a cal acusa un decrecemento máis lento que o resto do concello). Isto vai da man dunha terciarización progresiva, cos servizos concentrados en torno a actividades turísticas a través dunha rede de microoempresas que supoñen máis do 96% do total. En síntese: unha poboación minguante e concentrada na vila, de idade máis avanzada, dependente economicamente ada vez máis dos servizos e cun peso crecente do turismo e os coidados en detrimento dos sectores tradicionais, cuestións que disparan a mobilidade cara o exterior en busca de empregos non-estacionais, e a interna para a obtención na vila dos servizos que minguan no resto do territorio.

2C1 - ESTRUTURA E EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN

O Concello de Cabana de Bergantiños conta nos seus 100,23 km² cun total de 4.216 habitantes - segundo o Padrón Municipal de 2020 - repartida nun total de 10 parroquias. Os habitantes distribúense en 144 entidades poboacionais (segundo a definición do Instituto Nacional de Estatística). Polo tanto, o concello amosa unha densidade de poboación de 42,06 hab/km2, dato que se atopa por debaixo das densidades medias autonómica e provincial. A densidade da provincia sitúase nos 141,07 habitantes/km^2, o que supón unha diferenza negativa do 70.18%.

Táboa 2C1.1 - Evolución poboacional. Peso relativo da capital no conxunto municipal

ANO	POB. TOTAL CONCELLO	POB. CENTRO URBANO	% CENTRO URBANO *
2000	5.733	843	14,7%
2001	5.689	841	14,8%
2002	5.592	820	14,7%
2003	5.447	812	14,9%
2004	5.354	800	14,9%
2005	5.294	782	14,8%
2006	5.199	784	15,1%
2007	5.091	792	15,6%
2008	5.045	808	16,0%
2009	4.985	814	16,3%
2010	4.909	830	16,9%
2011	4.865	824	16,9%
2012	4.759	807	17,0%
2013	4.716	821	17,4%
2014	4.623	795	17,2%
2015	4.552	806	17,7%
2016	4.446	793	17,8%
2017	4.347	777	17,9%
2018	4.337	791	18,2%
2019	4.248	792	18,6%
2020	4.216	806	19,1%

INE. Poboación do Padrón Continuo por Unidade Poboacional. Elaboración propia.
**O centro urbano refírese aos núcleos poboacionais que compoñen o solo definido como urbano no planeamento actual.*

Segundo a cifra recollida no rexistro de 1857, a poboación era de 4.178 habitantes, e no rexistro do Censo 1950 de 6.880. Os valores máximos acadáronse en 1986, cun total de 7.177 habitantes segundo recolle o Padrón Continuo por Unidade Poboacional, cifra que viña subindo durante o século vinte e que a partir de entón comeza a caer de forma paulatina aproximándose ao mínimo histórico de 1857 até acadar, en 2020,4.216 habitantes.

A poboación no concello, atendendo aos datos dispoñibles, ven descendendo paulatinamente finais do século XX. Á par disto, a poboación que se concentra na franxa costeira, no solo delimitado como urbana no planeamento (Neaño, A Carballa, A Telleira…) mantense estable, con altos e baixos pero sen marcar un descenso continuado como o resto do concello. Desta maneira, o peso do que podemos considerar zona urbana - a pesares de presentar unha certa descontinuidade espacial - aumenta con respecto ao número da poboación total e sitúase en torno ao 19% nos últimos anos, cunha tendencia de aumento.

Se atendemos ás variacións demográficas por grupos de idade, no período 1991-2001 refléxase un proceso de diminución da poboación en tramos de idade inferiores aos 30 anos, sobre todo nas idades inferiores a 14 anos (-49,57%); mentres que aumentou a poboación de máis de 30 anos, o que nos fala dun avellentamento desta. No período 2001-2011 este proceso de avellentamento faise máis pronunciado, pois destaca a diminución da poboación menor aos 45 anos e aumento da poboación maior, destacando a poboación máis envellecida (de máis de 75 anos) que medrou moito nos últimos períodos intercensuais, aumentando nun 30,19% e un 22,35% nos dous últimos períodos.

Táboa 2C1.2 - Evolución poboacional. Variacións intercensuais por grandes grupos de idade.

Idade:	ANO 1991	%VAR	ANO 2001	%VAR	ANO 2011
0-14	1.170	-49,57%	590	-34,57%	386
15-29	1.429	-17,91%	1.173	-40,32%	700
30-44	1.252	-11,66%	1.106	-25,22%	827
45-59	1.090	0,73%	1.098	-1,27%	1.084
60-74	893	12,09%	1.001	2,19%	1.023
+75	457	30,19%	595	22,35%	728
TOTAL	**6.291**	**-11,57%**	**5.563**	**-14,65%**	**4.748**

Fonte: elaboración propia a partir de datos dos censos demográficos do INE

Táboa 2C1.3 - Evolución poboacional. Taxas de Natalidade e Mortalidade

	TAXA DE NATALIDADE			TAXA DE MORTALIDADE		
	2000	2010	2019	2000	2010	2019
Galicia	7,19	7,95	5,82	10,7	10,73	11,57
A Coruña	7,25	8,23	5,89	10,1	10,28	11,03
Cabana de Bergantiños	4,7	3,84	5,93	8,9	11,12	16,87

Elaboración propia a partir de datos do IGE

A táboa 2C1.3 amósanos, sorprendentemente, que a natalidade sofre un aumento e con respecto aos datos comparados dos anos 2000 e 2010, cando é moi inferior aos datos provinciais e da comunidade autónoma, ata poñerse á par e incluso superala levemente en 2019. Sen embargo, estes datos son anecdóticos, xa que atendendo á variación histórica ano a ano da natalidade podemos ver nun mellor contexto que a natalidade sube e baixa de maneira moi acusada debido ao pequeno tamaño do concello, o cal o fai máis propenso a anomalías estatísticas. Analizando estes datos históricos podemos ver que a tendencia da natalidade é á baixa con respecto ás medias autonómica e provinciais. A taxa de mortalidade ascende sendo moito maior aos datos provinciais, denotando un elevado avellentamento da poboación. O concello de Cabana de Bergantiños acóllese a esta tendencia que afecta en maior ou menor medida a toda Europa, con cifras moi próximas ás da comunidade autónoma. Tal e como podemos ver no agregado de indicadores.

Táboa 2C1.4 - Evolución poboacional. Indicadores agregados 2020		
ÍNDICE / ÁMBITO	Media provincial	Cabana de Bergantiños
Densidade de poboación	141,3	43,6
Idade media no 1 de xaneiro	**47,18**	**52,84**
Porcentaxe de poboación menor de 20 anos	16,10	10,35
Porcentaxe de poboación entre 20 e 64 anos	59,03	55,46
Porcentaxe de poboación de 65 e máis anos	24,88	34,19
Índice de envellecemento	**154,57**	**330,22**
Índice de sobreenvellecemento	18,12	18,68
		Elaboración propia a partir de datos do IGE

Táboa 2C1.5 - Evolución poboacional. Proxección para o período 2020-2035 na comarca de Bergantiños			
IDADE:	2020	VAR	2035
0-14	7.394	-36,64%	4.685
15-29	7.739	-8,19%	7.105
30-44	13.319	-43,74%	7.493
45-59	15.171	-17,49%	12.518
60-74	13.440	6,61%%	14.328
+75	9.938	21,32%	12.057
TOTAL	67.003	-13,16%	58.186
			Fonte: elaboración propia a partir de datos IGE

En canto ás previsións estatísticas para a evolución da demografía local nos próximos anos, cabe esperar un descenso de poboación na comarca de entorno ao 13,16%, e un envellecemento en xeral da poboación.

2C2 - ACTIVIDADES PRODUTIVAS E MERCADO DE TRABALLO

Na actualidade o Concello de Cabana de Bergantiños conta cun total de 446 empresas rexistradas.

Táboa 2C2.1 - Estrutura empresarial. Empresas segundo o número de asalariados				
TIPO DE EMPRESAS(sen contar facturación)		UNIDADES		%
Micro	sen asalariados	349	78,25%	98,20%
	de 1 a 2 asalariados	56	12,56%	
	de 3 a 5 asalariados	25	5,60%	
	de 6 a 9 asalariados	8	1,79%	
Pequena	de 10 a 19 asalariados	5	1,13%	1,80%
	de 20 a 49 asalariados	3	0,67%	
Mediana	de 50 a 99 asalariados	0	0,00%	0,00%
	de 100 a 249 asalariados	0	0,00%	
Grande	de 250 a 499 asalariados	0	0,00%	0,00%
	500 ou máis asalariados	0	0,00%	
Total		446	100%	100%
				IGE 2019. Elaboración propia

Na súa meirande parte, as iniciativas empresariais non contan con ningún tipo de asalariado - o 78,25 % - , tal como se pode ver na táboa 2C2.1. O 98,20 % das empresas asentadas en Cabana de Bergantiños teñen menos de 10 asalariados (microempresas). Así mesmo, no concello non se contabiliza ningunha empresa que acade a categoría de mediana ou grande empresa (máis de 50 e 250 empregados respectivamente), contando con só un 1,80% de pequenas empresas, con entre 10 e 50 empregados.

Estes datos indican non existe un claro centro de traballo dentro do concello, que teña a capacidade de polarizar desprazamentos laborais, traballando a meirande parte da poboación activa do concello en centros fora do territorio municipal, dado o escaso número de traballadores que manifestan as iniciativas empresariais locais.

Táboa 2C2.2 - Estrutura empresarial. Distribución por sectores principais						
	Galicia		A Coruña (provincia)		Cabana de Bergantiños	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Agricultura e pesca	40.945	16,5%	15.430	15,2%	148	33,2%
Industria	14.708	5,9%	5.646	5,6%	44	9,9%
Construción	30.883	12,4%	12.757	12,6%	100	22,4%
Servizos:	161.709	65,1%	67.776	66,7%	154	34,6%
Comercio	50.744	20,4%	19.658	19,3%	60	13,5%
Transporte	11.379	4,6%	4.597	4,5%	12	2,7%
Hostalaría	20.523	8,3%	8.490	8,4%	33	7,4%
TOTAL	248.245	100%	101.609	100%	446	100%
						Fonte: elaboración propia a partir de datos IGE (2021)

En canto á distribución por sectores das empresas locais, podemos observar un equilibrio no que ningún sector domina claramente a estatística, sendo o sector terciario, cun 34,56%, a primeira actividade económica, con pouca diferenza sobre o primario (33,18%) e a combinación dos sectores de industria e construción, que combinados suman un 32,28% (un 9,86% e un 22,42% respectivamente). É destacable que os sectores tradicionais - agricultura e pesca - teñen un elevado peso, supoñendo máis do dobre que as medias provincial e autonómica; superando os sectores da industria e construción amplamente estas medias, achegándose ao dobre das mesmas. Así mesmo, chama a atención o pouco peso que ten o sector servizos dentro do concello, cunhas cifras moi inferiores ás medias provincial e autonómica, en especial no referente ao transporte e o comercio, manténdose a hostalaría preto á media, pero por debaixo dela. Estes números sorprenden máis tendo en conta a elevada estacionalidade do concello atendendo á súa taxa de carga residencial (datos IGE). Segundo os datos observados, o concello non funciona como un centro laboral claro, mais alberga unha serie de actividades económicas moi variadas e de menor medida; cun sector terciario minoritario, o que o fai menos dependente do paso estacional de turistas.

Táboa 2C2.3 - Estrutura do emprego. Situación laboral dos residentes no concello.			
	1991	2001	2011
Estudantes	1.263	881	535
Persoas ocupadas	2.408	2.336	1.530
Parados/as buscando primeiro emprego	45	25	5*
Parados/as que traballou antes	248	208	630
Persoas con invalidez permanente	38	228	110
Xubilados/as, prexubilado/a, pensionista ou rentista	673	1.072	1.730
Recibindo unha pensión diferente á de xubilación ou invalidez	486	292	*desaparece
Realizando tarefas do fogar	873	408	*desaparece
Outra situación	331	112	205
TOTAL	5.001	5.071	4.745
			INE Censos 1991-2001-2011. Elaboración propia
			**Poucas observacións mostrais, dato afectado por un alto erro de mostraxe.*

O concello queda enmarcado dentro das dinámicas ocupacionais xerais do país, cun aumento acrecentado da poboación xubilada e pensionista ligada ao descenso demográfico agudo que sufriu nos últimos anos. É destacable o aumento da poboación que busca traballo entre os censos de 2001 e 2011 (que pode ter como causa a crise económica do ano 2007), ademáis do descenso no número de estudantes (estreitamente ligado ao avellentamento da poboación). Os datos máis recentes de paro rexistrado presentan un total, para o concello de Cabana de Bergantiños, de 270 persoas en paro en maio de 2020, cunha variación á alta con respecto a datos do ano anterior, segundo datos do *Servicio Público de Empleo Estatal (Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social)*

Táboa 2C2.4 - Estrutura de emprego. Situación laboral dos residentes segundo o sector				
	EMPREGOS 2001	%	EMPREGOS 2011	%
Agricultura, gandería y pesca	525	22,47	276	18,02
Industria	535	22,90	323	21,08
Construción	604	25,86	313	20,43
Servizos	672	28,77	620	40,47
TOTAL	2.336	100,00	1.532	100,00

INE Censos 2001-2011. Elaboración propia

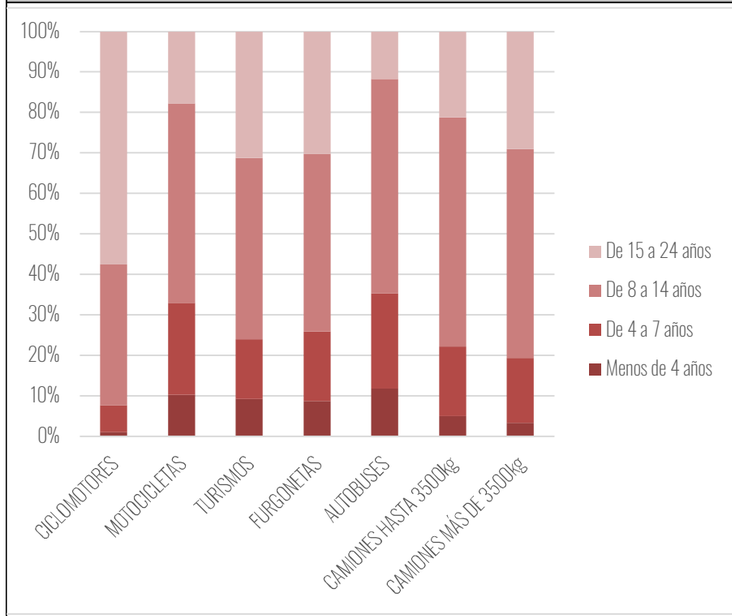
A nivel ocupacional, e atendendo ao período intercensual 2001-2011, podemos ver unha caída da poboación adicada aos sectores tradicionais do primario e secundario. Sen embargo, esta caída non tivo unha repercusión directa no número de empregos adicados ao sector servizos, que experimentan unha lixeira caída manténdose estables ao longo do tempo. De todos xeitos, esta caída aumenta o peso do sector servizos na economía local, ligándoa á estacionalidade. Desta maneira, en liñas xerais, obsérvase unha perda de empregos de case un 35% no período intercensal 2001-2011, sen que ningún sector absrorbera este descenso.

2C3 - NIVEL E CARACTERIZACIÓN DA MOTORIZACIÓN.

Sinálase a continuación o nivel de motorización do concello, así como a caracterización do parque de vehículos, segundo os datos dispoñibles:

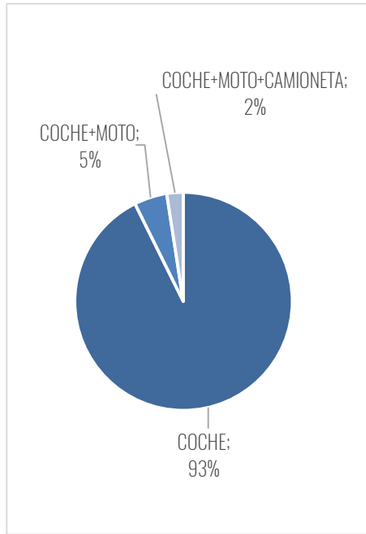
Táboa 2C3.1 - Nivel e caracterización da motorización.					
Datos demográficos xerais (2015):95					
POBOACIÓN	4.552 PERSOAS	CONDUTORES	3.209 PERSOAS	% CONDUTORES	70,49%
Parque de vehículos automóbiles (datos municipais da DGT, actualizado a 2015)					
(parque con menos de 25 anos)	Nº	%	Antigüidade media		
Parque total (a 31/12/2015)	3.686	100%	11,53		
Ciclomotores	299	8,11%	13,49		
Motocicletas	146	3,96%	9,89		
Turismos	2.703	73,33%	11,46		
Furgonetas	139	3,77%	11,45		
Camións	275	7,46%	11,53		
Outros	124	3,36%	10,64		
Fonte: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior. Ano 2015					

Antigüidade do parque de vehículos do concello



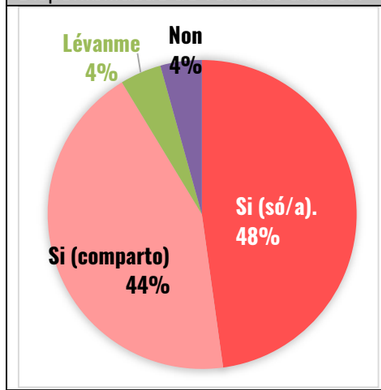
Fonte: Dirección General de Tráfico. Ano 2015

Tipo de vehículo do qu ese dispón



Fonte: enquisas de mobilidade

Dispoñibilidade de vehículo a motor



A dispoñibilidade de vehículo a motor marca a capacidade de acceso de moitas das persoas aos servizos e equipamentos municipais, principalmente a daqueles que residen lonxe do núcleo central. A maioría de persoas dispón de vehículo para desprazarse (suma un total do 96%), ben sexa un vehículo propio que usa individualmente (o 48%), compartíndoo a miúdo (o 44%) ou dispón do apoio doutra persoa que a achega ao seu destino (4%). Tan so un 4% das persoas afirma non ter vehículo nin poder depender de ninguén para percorrer medias-longas distancias, sen embargo cabe salientar que as franxas de idade das persoas maiores de 60 anos e dos menores de 16, que non soen dispor de vehículo propio ou fano en menor proporción, está infra-representada na mostra. O 93% das persoas enquisadas dispón de coche (diésel, gasolina, híbrido…), fronte a persoas que, a maiores deste, contan tamén con moto (5% da poboación), ou que dispoñen de coche, moto e camioneta (2%). Ningunha das persoas enquisadas afirma dispor de vehículo eléctrico.

Fonte: enquisas de mobildiade

O Coche (diésel, gasolina, híbrido…) é o tipo de vehículo máis habitual (73,33%), seguidos polos ciclomotores (8,11%) e os camións (7,46%) fronte a moto (3,96%) e a furgoneta (3,77%). Non se dispón de datos sobre vehículos eléctricos. O parque de vehículos do concello en 2015 (último dato actualizado a nivel municipal na DGT), presenta un promedio de idade de 12 anos (considerando so aqueles que teñen menos de 25 anos), sendo o promedio de idade dos turismos algo superior (12,5 anos). Das persoas enquisadas que afirma posuír algún vehículo, a práctica totalidade afirma posuír (alomenos) un coche, aínda que un 5% afirma posuír unha motocicleta ademais do coche, e un 2% afirma ter coche, motocicleta e camioneta.

2C4 - PARQUE DE VIVENDAS E O SEU ESTADO.

Na década do ano 2000 ao 2010 detéctase en Cabana de Bergantiños un crecemento significante no número de licencias para a construción de vivendas, especialmente as de nova planta, que sufre dunha ralentización importante cara o ano 2008, coincidente coa recesión económica e crise inmobiliaria conseguinte. Na década de 2010 a 2020 mantéñense as cifras anteriores a este crecemento con un repunte dos anos 2016 ao 2018, tamén predominantemente de nova planta, sendo as cifras das licencias para a rehabilitación de vivenda residuais en comparación; o cal suxire certo desinterese pola rehabilitación do parque residencial do concello.

Táboa 2C4.1- Evolución do número de licencias no concello de Cabana de Bergantiños						
	ANO 2000	%VAR	ANO 2010	%VAR	ANO 2018	
Total	4	125%	9	-77,78%	2	
Nova planta	3	-66,67%	5	-100%	0	
Rehabilitación	1	300%	4	-50,00%	2	
Comparativa porcentual a nivel autonómico e provincial segundo número de licencias						
ANO 2020	GALICIA	% GAL	Provincia A CORUÑA	% A COR	Cabana de Bergantiños	%Cabana de Bergantiños
Nova planta	1.674	47,34%	661	47,59%	0	0,00%
Rehabilitación	1.756	49,66%	690	49,68%	2	100%

Táboa 2C4.2 - Parque de vivendas segundo tipo de uso						
Comparativa 2001-2011, a nivel autonómico, provincial e do concello.						
	GALICIA		A CORUÑA		Cabana de Bergantiños	
	2001	2011	2001	2011	2001	2011
Total Vivendas familiares	1.308.363	1.605.483	525.402	646.610	1.934	2.381
% Vivendas principais	68,82%	65,98%	69,31%	68,10%	81,70%	65,06%
% Vivendas non principais	31,18%	34,02%	30,69%	31,90%	18,30%	34,94%

Distribución dos distintos tipos de uso, no ano 2011, a nivel autonómico, provincial e do concello.				
ANO 2011	% GALICIA	% Provincia A CORUÑA	Cabana de Bergantiños	% Cabana de Bergantiños
Total	100,00	100,00	2.381	100,00
Vivendas principais	65,95	68,08	1.549	65,06
Vivendas non principais	34,01	31,89	832	34,94
Vivendas secundarias	*15,36*	*13,33*	415	17,43
Vivendas baleiras	*18,64*	*18,56*	417	17,51
Vivendas colectivas	0,03	0,03	0	0,00

Fonte: IGE. Elaboración propia

No concello predomina a vivenda principal con respecto á vivenda non principal, aínda que este predominio redúcese entre 2001 e 2011, pasando de representar a vivenda principal o 81,70% ao 65,06% do parque residencial. Esta tendencia vai á par coa do resto da provincia e Comunidade, onde aumenta a porcentaxe de vivendas secundarias e baleiras. Os datos amósannos que o concello ten unha porcentaxe lixeiramente maior de vivendas secundarias que as medias provincial e autonómica, sen embargo, os datos de 2001 amosan que esta tendencia á baixa do número de vivendas principais estase a producir dunha maneira máis acelerada no caso de Cabana de Bergantiños; descendendo este tipo de vivenda un 16,64% en 10 anos, mentres o descenso das medias provincial e autonómica sitúanse no 2,84% e 1,21% respectivamente. Estas cifras son representativas do éxodo poboacional que está a suceder en toda a comunidade cara as vilas e cidades máis poboadas e do avellentamento demográfico de Galicia. Estes datos repercuten directamente nas tendencias de mobilidade cotiá. A alta cantidade de segundas residencias, que para Cabana de Bergantiños acada o 17,43% (por riba da media autonómica, situada no 15,36%), amosa a maior estacionalidade dos desprazamentos e un uso recreativo do territorio.

Táboa 2C4.3 - Parque de vivendas. Clasificación por número de residentes e tamaño medio do fogar			
Total vivendas (ano 2011)	Galicia	A Coruña	Cabana de Bergantiños
	100%	100%	100%
1 persoa	22,30%	22,94%	14,72%
2 persoas	30,07%	30,08%	31,76%
3 persoas	23,32%	23,28%	18,46%
4 persoas	16,66%	16,28%	14,07%
5 persoas	5,13%	4,98%	13,56%
6 ou máis persoas	2,52%	2,44%	7,42%
Tamaño medio do fogar	**2.60**	**2.58**	**3.02**

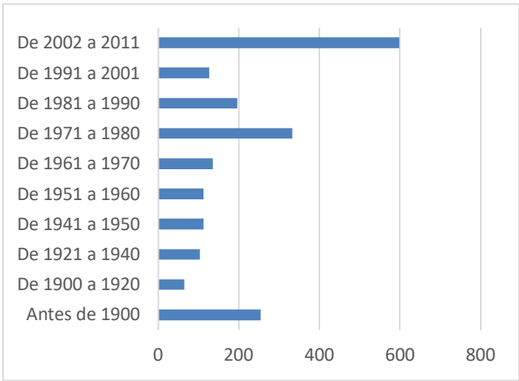
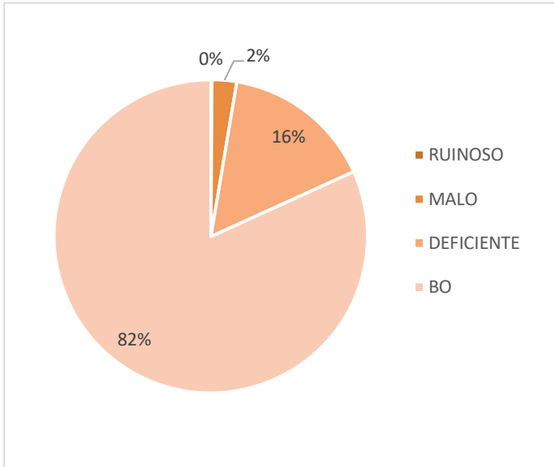
INE 2011+PadrónMunicipal. Elaboración propia

Cabe comentar que a media de individuos por fogar sitúase por riba da media autonómica e provincial, destacando especialmente o elevado número de vivendas con 6 ou máis residentes, que supera en 5 puntos as medias de referencia.

Táboa 2C4.4 -Estado dos edificios destinados principal ou exclusivamente a vivenda en Cabana de Bergantiños						
	TOTAIS		RUINOSO	MALO	DEFICIENTE	BO
	Uds	Peso (%)				
Totais	**2.040**	**100,00**	**3 (0,15%)**	**51 (2,50%)**	**318 (15,56%)**	**1.668 (81,76%)**
Antes de 1900	254	12,45%	0	24	88	142
De 1900 a 1920	65	3,19%	0	0	6	59
De 1921 a 1940	104	5,10%	0	7	17	80
De 1941 a 1950	113	5,54%	1	3	27	82
De 1951 a 1960	113	5,54%	1	11	46	55
De 1961 a 1970	136	6,67%	1	1	27	107
De 1971 a 1980	333	16,32%	0	0	25	308
De 1981 a 1990	196	9,61%	0	2	17	177
De 1991 a 2001	127	6,22%	0	0	6	121
De 2002 a 2011	599	29,36%	0	3	59	537

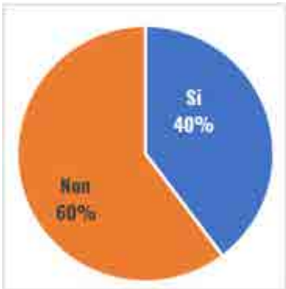
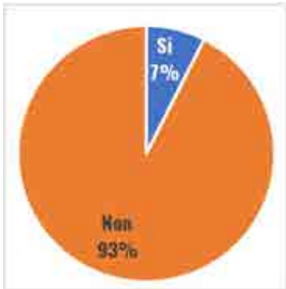
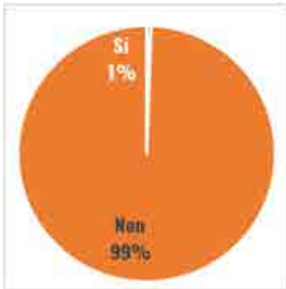
Fonte: elaboración propia a partir de datos INE 2011.

No tocante ao estado da edificación, segundo datos contabilizados ate 2011, o 68,18% do parque inmobiliario ten menos de 50 anos, o que perfila un conxunto total relativamente renovado. Do total de unidades contabilizadas, unha grande maioría de arredor do 82% atópase en bo estado; o resto de edificacións (o 18%) atópase en estado ruinoso, malo ou deficiente. As tendencias nos datos de licencias de rehabilitación non fan pensar a priori que o proceso de renovación da edificación se vaia a producir nos anos próximos.

Gráfico da idade das vivendas	Gráfico do estado das vivendas
	

Fonte: elaboración propia a partir de datos INE 2011.

Así mesmo o parque de vivendas presenta unha moi baixa porcentaxe na accesibilidade ás edificacións segundo datos de censo 2011 do INE, cuns valores que rozan a práctica totalidade de vivendas non accesibles (valores cuxa fiabilidade hai que tomar con precaución). Isto súmase ao dato de disposición de ascensor, do 0,54%, que, sendo practicamente inexistente, débese ter en conta que a gran maioría do parque de vivendas está constituído por residencias unifamiliares. Case un 40% das vivendas dispoñen de, polo menos, unha praza de garaxe segundo o censo.

Táboa 2C4.5. Parque de vivendas. Características dos edificios destinados a vivenda en Cabana de Bergantiños					
Posúen garaxe		Son accesibles		Posúen ascensor	
Si	40%	Si	7%	Si	0,54%
Non	60%	Non	93%	Non	99,46%
					

Fonte: elaboración propia a partir de datos INE 2011.

2C5 - ESTACIONALIDADE

A carga de poboación representa a media trimestral de persoas equivalentes a tempo completo que realmente soporta o concello; obtense a partir da poboación residente, sumándolle o saldo poboacional entre os non residentes presentes (poboación de entrada) e os residentes ausentes (poboación de saída). A carga estacionaria ten tamén a súa repercusión nos fluxos internos de vehículos que entran e saen do concello e que se desprazan polos viais.

A variación de actividade ao longo do ano natural, xeralizada no conxunto do país, ten especial incidencia en Cabana de Bergantiños, onde se pode apreciar un aumento global durante o período estival, no 3º trimestre, destacando con forza ao respecto do resto do ano, cunha variación de máxima de máis de 6 puntos na Porcentaxe de Carga de poboación.

Táboa 2C5.1 - Taxa de carga de poboación			
Trimestre	Galicia	A Coruña	Cabana de Bergantiños
2019/I	100,56	101,06	99,8%
2019/II	101,01	101,35	100,7%
2019/III	**104,63**	**103,79**	**105,5%**
2019/IV	100,81	101,00	98,9%

Porcentaxe de carga residencial. Elaboración propia a partir de datos de aforos e IGE

2D - HÁBITOS DE MOBILIDADE

Predomina moito o uso do coche no concello, cun 84% dos desprazamentos diarios, mentres que os desprazamentos a pé son moi minoritarios (14%). O uso do transporte público e da bicicleta é case inexistente, e non chega a sumar o 2% dos desprazamentos. O grao de auto-contención da mobilidade cotiá é moi baixo, xa que unha parte moi importante dos desprazamentos diarios obedecen a conexións con outros concellos (Case o 40%) e, do resto, so unha proporción moi pequena ten lugar en distancias curtas e camiñables (entro das concentracións urbanas principais). As estratexias de mobilidade encamiñadas a favorecer o cambio modal cada modos menos contaminantes deberan apoiarse na compleción e mellora de accesibilidade e seguridade dentro dos eidos camiñables entre as zonas funcionais de A Carballa e Neaño, para promocionar os hábitos saudables de desprazamento nas distancias curtas e medias por motivos non recreativos, e fornecer a autocontención dos desprazamentos intermunicipais con políticas encamiñadas a crear oportunidades laborais, especialmente as situadas próximas aos espazos residenciais máis densos.

2D1 - PAUTAS XERAIS DA MOBILIDADE COTIÁ

desprazamentos diarios

Os desprazamentos diarios caracterizan os hábitos de mobilidade dos distintos grupos poboacionais do concello, dende a perspectiva dos residentes e dos visitantes, e restándolle atención aos fluxos de mobilidade pasantes que transcorren polas estradas xerais sen parar no concello. Estímanse un total de 15.029 desprazamentos diarios da poboación local, nun escenario de uso cotiá e intenso. A media de desprazamentos estímase entre os 3,6 e os 7,3 por persoa e día. As cifras teñen en conta os desprazamentos detectados nas enquisas de mobilidade, a cal cumprimentan exclusivamente persoas adultas maiores de 15 anos*, e ten unha baixa representatividade da poboación máis avellentada. Na seguinte táboa-resumo pódese observar como se reparten eses desprazamentos segundo o modo de transporte preferente, o motivo de desprazamento e o espazo xeográfico no que teñen lugar. Cada unha destas cuestións trátase pormenorizadamente nos seguintes apartados de reparto modal e por motivos, e distribución xeográfica.

Táboa 2D1.1 - CADRO RESUMO: PATRÓNS XERAIS DE MOBILIDADE (% do total de desprazamentos diarios)

↓ MOTIVOS		MODO PREFERENTE			REPARTO MOTIVOS		DISTRIBUCIÓN XEOGRÁFICA		
		PE/BICI	COCHE	OUTROS					
	TRABALLO/ESTUDOS	0,0%	35,9%	0,0%	36%	35,9%	3,4%	13,0%	20,8%
COIDADOS	COIDADOS FAMILIARES	3,1%	15,8%	1,4%	34%	20,4%	7,0%	10,5%	1,9%
	COMPRAS DIARIAS	0,3%	9,3%	0,0%		9,6%	1,0%	1,1%	8,1%
	SAÚDE	0,0%	1,7%	0,0%		1,7%	0,2%	0,9%	0,6%
	TRÁMITES ADMIN.	0,0%	2,1%	0,0%		2,2%	0,1%	0,7%	1,3%
LECER	COMERCIO	1,3%	2,9%	0,0%	30%	4,2%	1,3%	0,5%	2,2%
	HOSTALARÍA	4,5%	6,9%	0,0%		11,4%	4,8%	3,9%	2,3%
	PASEO, DEPORTE...	5,1%	5,8%	0,0%		10,8%	4,8%	4,8%	0,9%
	CULTURA	0,1%	3,8%	0,0%		3,9%	0,5%	2,6%	1,0%
REPARTO MODAL >		**14,3%**	**84,2%**	**1,4%**	**100,0%**		**23,0%**	**38,0%**	**39,0%**
INTRA-MUNICIAPIS	CURTOS	9,9%	12,4%	1,4%	**23,7%**		**CURTOS**	LONGOS	INTER-MUNICIPAIS
	LONGOS	4,2%	32,0%	0,0%	**36,1%**		INTRA-MUNICIPAIS		
INTER-MUNICIPAIS		0,3%	39,9%	0,0%	**40,1%**		**CONTENCIÓN / DISPERSIÓN**		

REPARTO MODAL: O coche privado é o modo de transporte preferente para os desprazamentos diarios, protagonizando o 84% dos mesmos. Os desprazamentos a pé supoñen o 14% dos desprazamentos diarios. O uso de bicicleta, bus ou taxi é moi minoritario, con menos do 2% entre todos.

REPARTO POR MOTIVOS: Os distintos grupos de motivos de desprazamento están equilibrados. Os principais son os relacionados traballo ou os estudos, que supoñen o 36% do total. Séguenlle os coidados (compras diarias, saúde, coidados familiares…), que motivan o 34% dos desprazamentos diarios, e o lecer (paseo, deporte, hostalaría…) que provoca o 30% restante de desprazamentos.

CONCENTRACIÓN / DISPERSIÓN DA MOBILIDADE: Unha porcentaxe moi elevada dos desprazamentos diarios, o 40%, comunican o concello con outros concellos. O resto prodúcense dentro do concello: o 24% teñen lugar en de distancias medias-curtas (dentro concentración urbana do litoral), mentres que o 36% restante dos desprazamentos ten lugar dentro do concello pero en distancias máis longas (entre os núcleos das parroquias e a vila central, ou entre parroquias…).

PRINCIPAIS CORRELACIÓNS ENTRE MODO, MOTIVO, E DISTRIBUCIÓN XEOGRÁFICA: O alto predominio no uso do coche fai que protagonice a maioría das correlacións cos motivos de desprazamento. Chama a atención que non se vai a pé a traballar. Os desprazamentos intermunicipais son na súa maioría por motivos laborais ou de estudos, pero tamén destacan as compras diarias. Os únicos motivos que presentan unha certa autocontención son os relacionados co lecer, aínda así predomina tamén o uso do coche para estes.

Fomentar a continuidade, a comodidade e a seguridade nos percorridos peonís que relacionan entre elas as zonas de lecer locais (como os locais adicados a actividades socioculturais de A Carballa e Neaño, a hostalaría, o paseo e as praias), poden axudar a reducir o uso do coche. A totalidade dos desprazamentos por motivos laborais ou estudos fanse en coche, e teñen carácter intermunicipal, polo que as políticas de fomento do emprego local poden axudar a paliar esta situación e fomentar a autocontención dos desprazamentos.

**Os menores de 15 anos teñen unha mobilidade altamente dependente, cun mínimo fixo de desprazamentos diarios motivados pola escolarización obrigatoria, enmarcándoos en motivos de estudo, e repartidos nos distintos modos. A enquisa recolle os desprazamentos de nais e pais "por coidados familiares", o cal cubre moitos dos desprazamentos en vehículo privado e a pé. O enfoque para esta mobilidade, a dos menores, faise dende o cualitativo, a través de entrevistas a dirección e representantes das asociacións de nais e pais dos distintos centros da vila, contidas nos apartados de participación. Así mesmo a participación de persoas maiores na enquisa é moi minoritaria, polo que as súas mobilidades (moi condicionadas pola accesibilidade e protagonizadas polas tarefas e coidados e o lecer) pode estar infrarepresentada.*

Duración dos desprazamentos

Para comprender a elección dos modos de desprazamento por parte da poboación faise imprescindible asociar o reparto modal ao tempo de desprazamento que implica cada modo, para a maioría dos desprazamentos. Os desprazamentos a pé no concello, que soen cubrir distancias máis curtas, teñen unha duración promedio de 26 minutos. Os desprazamentos en coche teñen unha duración media de 22 min, menor que a dos desprazamentos a pé a pesares de estar asociados, na maioría dos casos, a desprazamentos moito máis longos. A dispersión dos centros de actividade e das zonas residenciais fai que os desprazamentos a pé sexan, de media, moi longos, o que incentiva o uso do coche.

Táboa 2D1.2 - Duración dos desprazamentos por modo de transporte

Modo de desprazamento	**Promedio de DURACIÓN**
A pé	26 min
Outros (bus, taxi, bici)	<5 min
En coche	22 min

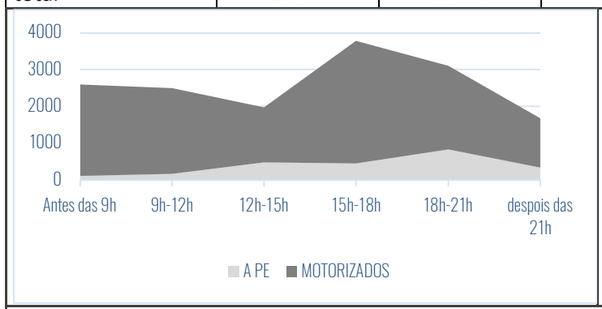
Fonte: enquisas de mobilidade

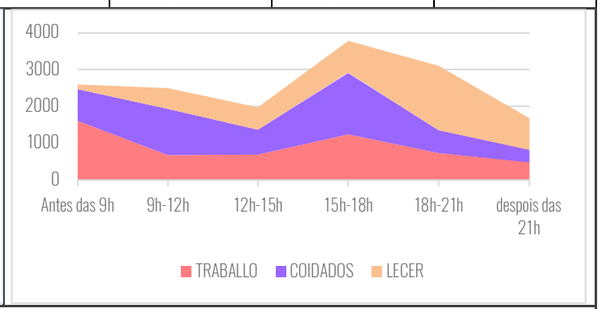
Horarios dos desprazamentos

Na seguinte táboa podemos observar como a actividade presenta un pico durante as primeiras horas da tarde, cando se concentra a actividade de saída de colexios, centros de traballo e equipamentos e o comezo das actividades da tarde. A actividade é máis baixa durante a mañá e nas últimas horas da tarde. Os motivos laborais e de estudos son a principal causa de desprazamento a primeira hora, pero descende a partir da media mañá. Faino a favor dos coidados persoais e domésticos (compras diarias, coidado de familiares, saúde…) e do lecer, o cal toma protagonismo moi especialmente cara o final do día.

2D1.3 - Horario preferente dos desprazamentos.

		MODO		MOTIVO		
	TODOS	A PE	MOTORIZADOS	TRABALLO	COIDADOS	LECER
Antes das 9h	**17%**	5%	19%	30%	16%	3%
9h-12h	**16%**	7%	18%	12%	23%	12%
12h-15h	**13%**	20%	11%	13%	13%	13%
15h-18h	**24%**	19%	25%	23%	31%	18%
18h-21h	**20%**	35%	17%	14%	11%	37%
despois das 21h	**11%**	14%	10%	9%	6%	18%
total	100%	100%	100%	100%	100%	100%





Fonte: enquisas de mobilidade

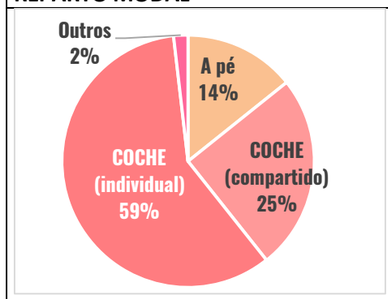
2D2 - REPARTO MODAL E POR MOTIVOS

O reparto modal indica as porcentaxes de uso de cada modo de transporte para os desprazamentos diarios. Repártense nos motivos de desprazamento, para distinguir cales son as principais causas que inflúen no mesmo. A seguinte táboa caracteriza esta distribución para un escenario de uso cotiá.. Cabe destacar que as franxas de idade de menores de 16 anos e maiores de 60 anos están pouco representados na mostra da enquisa, polo que os resultados non avalían con precisión o peso dos seus desprazamentos (previsiblemente cun menor protagonismo do coche) no total municipal.

Táboa 2D2.1 - Porcentaxe dos desprazamentos diarios que se realiza en cada modo de transporte, e por cada motivo.

MOTIVOS ↓ - MODOS →	EN COCHE			A PE	OUTRO (bus, bici…)	Total
	INDIVIDUAL	COMPARTIDO	*Total COCHE*			
TRABALLO ou ESTUDOS	*30,9%*	*5,0%*	35,9%	0,0%	0,0%	35,9%
LECER (deporte, hostalaría, comercio…)	*18,8%*	*10,1%*	29,0%	3,4%	1,4%	33,8%
COIDADOS (familia, compras, saúde...)	*9,7%*	*9,7%*	19,4%	10,9%	0,0%	30,3%
REPARTO MODAL ->	***59,4%***	***24,9%***	**84,2%**	**14,3%**	**1,4%**	**100,0%**

REPARTO MODAL

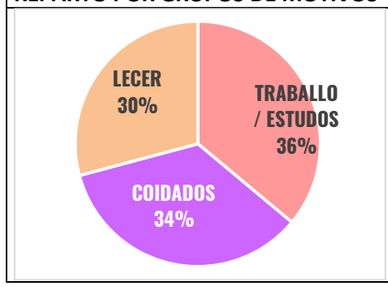


86 %

14 %

A AMPLA MAIORÍA DOS DESPRAZAMENTOS DIARIOS FAISE EN MODOS MOTORIZADOS (86% do total). A práctica totalidade dos mesmos son en coche, e dentro deste grupo predominan os desprazamentos individuais, fronte aos desprazamentos en coche compartido. Os desprazamentos a pé son moi minoritarios (14% do total). O resto de modos de transporte (bus, bicicleta, taxi e outros) non chegan a sumar o 2% do total de desprazamentos diarios.

REPARTO POR GRUPOS DE MOTIVOS



Existe un certo equilibrio no número de desprazamentos entre os tres grandes grupos de motivos: o grupo máis maioritario é o das tarefas de coidados persoais ou familiares (compra diaria, farmacia, centro de saúde, trámites administrativos…), que suman un 35%. Os desprazamento por traballo ou estudos suman tamén darredor dun 35% do total diario (todos eles en coche). Tamén teñen ampla representación nos desprazamentos diarios os motivados polo lecer (hostalaría, paseo, deporte, comercio…), que supoñen o 30% do total, sendo este o grupo no que menor protagonismo ten o vehículo privado.

Desprazamentos diarios en modos contaminantes e non contaminantes:

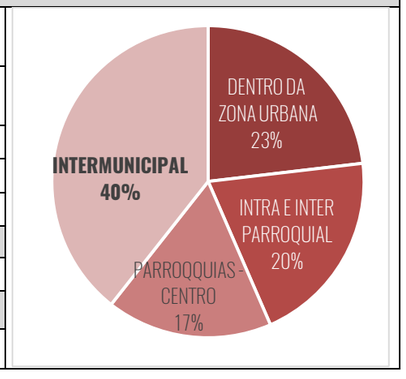
Predomina o uso do coche para tódolos motivos, especialmente para acudir ao traballo. Os desprazamentos a pé son un grupo minoritario en xeral. Teñen certo peso dentro dos motivos de lecer e de coidados persoais ou familiares. Non existen respostas que indiquen o uso da bicicleta nin do transporte público (bus), o cal indica que estes modos de transporte non teñen un gran protagonismo nos hábitos da poboación. Índice de uso do coche compartido: o 30% dos desprazamentos en coche son compartidos (o 25% do total de desprazamentos). O 43% das persoas enquisadas manifestou compartir o coche a miúdo na pregunta directa.

2D3 - DISTRIBUCIÓN XEOGRÁFICA DOS DESPRAZAMENTOS DIARIOS

Os desprazamentos diarios caracterizan os hábitos de mobilidade dos distintos grupos. Os maiores niveles de auto-contención (é dicir, maiores porcentaxes dos desprazamentos realizados dentro de distancias curtas ou medias, en eidos urbanos e con certas condicións de planeidade) facilita o cambio modal a transportes menos contaminantes. En cambio, unha maior proporción dos desprazamentos de longa distancia (a outros concellos, ou entre partes afastadas dentro do concello) supón unha maior dependencia do vehículo privado para a mobilidade cotiá.

ÍNDICE DE AUTOCONTENCIÓN DA MOBILIDADE COTIÁ

ÁMBITO DOS DESPRAZAMENTOS	**PORCENTAXE DOS DESPRAZAMENTOS**		
	RESIDENTES PERMANENTES	RESIDENTES VACACIONAIS	**TOTAL >>**
DENTRO DA ZONA "URBANA"	27%	0%	23%
DENTRO/ENTRE PARROQUIAS	19%	27%	20%
PARROQUIAIS-CENTRO URBANO	19%	6%	17%
TOTAL DENTRO DO CONCELLO	65%	33%	**60%**
CONCELLO - OUTROS CONCELLOS	35%	67%	40%
TOTAL INTERMUNICIPAL	35%	67%	**40%**
TOTAL	100%	100%	**100%**



Existe certo equilibrio (60%-40%) entre os desprazamentos que se producen dentro do concello (intramunicipais), e os que se producen entre o concello e outros concellos. En todo caso predomina lixeiramente o conxunto de desprazamentos que se producen dentro do concello.

Os desprazamentos que teñen lugar dentro da concentración urbana do litoral (no ámbito residencial e de equipamentos dos núcleos de A Carballa, Lodeiro, e na zona de Neaño) son, previsiblemente, os máis curtos e os que contan con itinerarios para a circulación peonil ou ciclista. Este grupo de desprazamentos, que son os máis facilmente realizables en modos non motorizados, representa o 23% do total diario.

Intégranse os desprazamentos que se producen dentro das parroquias e entre parroquias, que dada a amplitude do concello e a dispersión da poboación, así como a ausencia de servizos a nivel parroquial, deben de considerarse de distancia media ou longa, e dificilmente abordables a pé ou en bici na súa maioría (tamén polas condicións da topografía). Este grupo de desprazamentos representa un significativo 20% do total, e polas condicións descritas responden na súa maioría a desprazamentos que se fan en coche.

Son abundantes tamén os desprazamentos entre a concentración poboacional e de equipamentos da costa e os núcleos poboacionais das parroquias, que acadan o 17% do total. Son desprazamentos en xeral longos, para uso dos equipamentos e servizos desta área. Cabe diferenciar os hábitos das persoas que residen en Cabana de Bergantiños todo o ano, as cales desprázanse moito mais dentro da zona urbana, das daquelas persoas que residen soamente os fins de semana ou no verán, que apenas se desprazan ás concentracións urbanas do concello e fano moito máis aos concellos veciños.

matrices orixe-destino

As matrices orixe-destino mostran ao pormenor a distribución xeográfica dos desprazamentos diarios. A seguinte matriz mostra as porcentaxes de desprazamentos entre orixes e destinos da mobilidade cotiá.

MATRIZ ORIXE-DESTINO (AGRUPADA, % porcentaxes sobre o total dos desprazamentos diarios*)

ORIXES ↓ - DESTINOS →		CABANA DE BERGANTIÑOS		OUTROS CONCELLOS				Total para cada orixe
		URBANO	PARRO-QUIAS	DA CONTOR-NA	CARBALLO / A CORUÑA	DA PROVINCIA	Varios de Galicia	
CABANA DE BERGANTIÑOS	URBANO	23,8%	8,6%	1,7%	4,2%	2,4%	0,0%	40,8%
	PARROQUIAS	9,2%	17,9%	5,3%	3,8%	1,7%	0,7%	38,6%
OUTROS CONCELLOS	DA CONTORNA	2,5%	6,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	9,1%
	CARBALLO / A CORUÑA	3,9%	3,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,9%
	DA PROVINCIA	2,2%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%
	de Galicia	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
Total para cada destino		40,2%	41,6%	38,5%	7,1%	8,0%	4,1%	100%

(*) agás aqueles para os que non se indica lugar de orixe ou de destino ou con orixe e destino fora do concello

- O número de desprazamentos intramunicipais é moderadamente superior ao dos intermunicipais (60% - 40%)

- Nos desprazamentos dentro do concello, fórmanse tres grupos cun número equiparable de desprazamentos:

- Desprazamentos que teñen lugar no eido de concentración residencial e de equipamentos do litoral (núcleos de As Carballas, Lodeiro e a zona de Neaño). Son desprazamentos normalmente curtos que se poden facer andando ou en bicicleta en tempos razoables. Son os maioritarios, cun 24%.
- Movementos que teñen lugar dentro das propias parroquias ou entre parroquias, que suman case un 18% do total.
- Desprazamentos que comunican a concentración urbana do litoral cos núcleos poboacionais do resto do concello, que suman o 18% do total.

- Os desprazamentos entre o concello e outros concellos (mobilidade intermunicipal) suman aproximadamente o 40% do total, unha cifra considerablemente alta, sobre todo para a mobilidade cotiá.

- A mobilidade diaria que comunica Cabana de Bergantiños cos concellos da contorna (Ponteceso, Baio, Laxe, Zas e Coristanco) supoñen o 16% do total. Neste grupo destaca a intensa relación con Ponteceso, aínda que moitas das respostas indican varios destinos da contorna comparten o protagonismo nos desprazamentos diarios.
- Un número importante dos desprazamentos diarios ten como protagonista outros concellos fora dos da contorna:
    - Os que relacionan o concello coas centralidades urbanas de A Coruña e Carballo (focos laborais e de servizos), chegan a sumar case un 15% dos desprazamentos diarios.
    - Os desprazamentos diarios que relacionan o concello con outros dentro da provincia de A Coruña (Vimianzo, Laracha, Arteixo…) chegan a sumar case o 8%. Incluso unha pequena porcentaxe dos desprazamentos cotiás relaciona o concello con outras provincias galegas.

matrices orixe-destino por modo de transporte

As matrices orixe destino por modo de transporte caracterizan os fluxos de mobilidade para cada modo de desprazamento, diferenciando os feitos a pé ou en bicicleta, en coche (individual ou compartido) ou en transporte público.

Táboa 2D3.3 - Matrices orixe-destino por modo de transporte.

MODO: A PÉ OU EN BICICLETA					
ORIXES ↓ - DESTINOS →	ZONA URBANA	PARROQUIAS	CONTORNA	OUTROS	TOTAL POR ORIXE
ZONA URBANA	68,9%	11,0%	0,6%	0,0%	80,5%
PARROQUIAS	9,7%	8,4%	0,7%	0,0%	18,8%
CONCELLOS CONTORNA	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,7%
OUTROS CONCELLOS	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTAL PARA CADA DESTINO	78,6%	20,1%	1,3%	2,8%	100,0%
MODO: EN COCHE (uso individual ou compartido)					
ORIXES ↓ - DESTINOS →	ZONA URBANA	PARROQUIAS	CONTORNA	OUTROS	TOTAL POR ORIXE
ZONA URBANA	14,7%	8,9%	1,9%	7,4%	33,0%
PARROQUIAS	8,9%	20,2%	5,5%	6,5%	41,2%
CONCELLOS CONTORNA	3,2%	8,4%	0,0%	0,0%	11,6%
OUTROS CONCELLOS	7,5%	6,8%	0,0%	0,0%	14,3%
TOTAL PARA CADA DESTINO	34,4%	44,2%	7,5%	14,0%	100,0%

Porcentaxes sobre o total dos desprazamentos diarios. Todos os motivos e modos de desprazamento dominantes (descártase "Bus" e "Outros" polas escasas respostas na enquisa) . Elaboración propia a partir de enquisas de mobilidade.

A meirande parte dos desprazamentos a pé prodúcense, como é previsible, dentro da propia zona urbana (o 69%), mentres que os desprazamentos que relacionan a vila coas parroquias son escasos (un 20%). Hai un grupo pequeno pero significativo de desprazamentos a pé entre as parroquias ou dentro das mesmas (case o 8%).

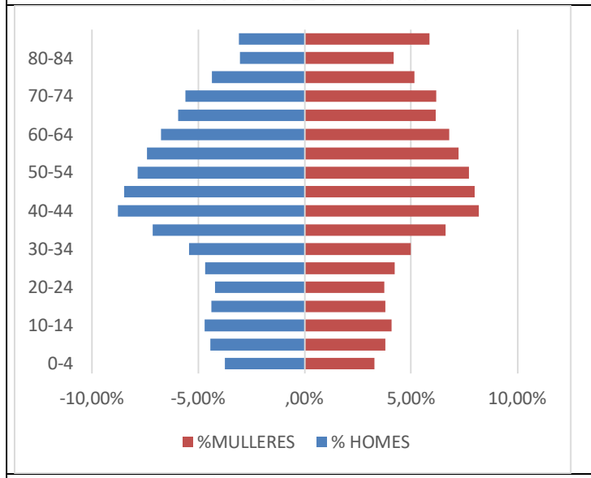
Desprazamentos en coche: unha cantidade considerable dos desprazamentos en coche teñen como orixe e destino a propia zona urbana: o 15%. Moitos dos desprazamentos en coche teñen lugar tamén entre parroquias ou dentro das mesmas (o 20%), aínda que o grupo maioritario corresponde aos desprazamentos entre concellos.

2D4 - RASGOS DA MOBILIDADE POR GRUPOS SOCIAIS

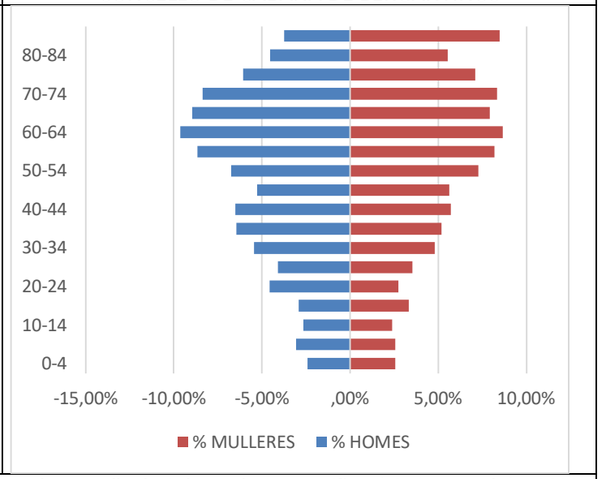
tendencias demográficas e mobilidade

Tal e como se expresa nos datos da análise demográfica do apartado 2C, a poboación do concello segue en termos xerais as dinámicas poboacionais do territorio galego e as da provincia de A Coruña; a tendencia demográfica e a distribución da poboación sobre o territorio están caracterizadas polo envellecemento e decrecemento da poboación nos espazos de matriz rural e a súa concentración nas vilas e cidades. En Cabana de Bergantiños obsérvase un descenso sostido da poboación nas últimas décadas e unha pequena tendencia á concentración nas zonas urbanas, mantendo a dispersión característica do concello, así como o progresivo avellentamento. As proxeccións de poboación para a comarca e para a provincia do Instituto Galego de Estatística prevén o mantemento desta tendencia.

PROVINCIA DE A CORUÑA



CONCELLO DE CABANA DE BERGANTIÑOS



Pirámides poboacional da provincia de A Coruña e do concello de Cabana de Bergantiños. (IGE/INE. Padrón. 2020)

Á vista destes datos pódese dicir que no concello as dinámicas poboacionais que afectan directamente á mobilidade non están moi diferenciadas das do resto do territorio, senón que seguen a tendencia xeral, coas consecuencias previsibles do aumento das necesidade de accesibilidade para as persoas de máis idade, maior dependencia doutras persoas para desprazamentos longos, e maior protagonismo dos coidados como motivo dos desprazamentos diarios.

As dinámicas particulares de Cabana de Bergantiños están condicionadas pola súa posición costeira (foco atractor da poboación sobre todo para as dinámicas vacacionais), a proximidade á área urbana de A Coruña (nas proximidades de Carballo como polo de servizos e emprego) e a amplitude e a dispersión que caracteriza o modelo de asentamento no seu territorio. A nivel particular, e atendendo aos aspectos territoriais, é importante poñer en relación estes datos coa porcentaxe de segundas residencias, que pode indicar que durante os períodos vacacionais a presencia de visitantes no concello fai que cambie a composición e a distribución por idades da poboación, e con ilo tamén as dinámicas de mobilidade, cun aumento substancial dos desprazamentos por lecer.

A mobilidade dos distintos grupos sociais queda marcada fundamentalmente polos hábitos dos distintos grupos de idade. A pesares do aumento previsible da poboación envellecida, seguindo estas dinámicas xerais, o fomento dos bos hábitos de mobilidade nos grupo das persoas xoves é chave para mellorar a sustentabilidade do sistema no futuro, sendo unha tarefa pendente incentivar o uso do transporte colectivo e a bicicleta.

A táboa seguinte amósanos algúns dos datos máis relevantes para os distintos grupos sociais, a maiores da idade, en canto a sexo, ocupación, mobilidade reducida ou lugar de residencia. Os rasgos de mobilidade entran dentro dos patróns previsibles de comportamento por grupo social, cun maior número de desprazamentos diarios por motivos de traballo e estudo nos grupos ocupados, e unha maior media de desprazamentos diarios para ese mesmo grupo.

Táboa 2D4.1 - RASGOS DA MOBILIDADE POR GRUPOS SOCIAIS

GRUPO SOCIAL		% DA MOSTRA	DEPENDEN DOUTROS CON COCHE	MODO PREFERENTE (1)	MEDIA DIARIA DE DESPRAZAMENTOS (2)	HORARIO PREFERNTE (3)	DURACIÓN MEDIA (min)	MOTIVO PRINCIPAL (4)	TENDENCIA DEMOGRAFICA
IDADE	MENORES DE 30	13%	0%	CI	5,6	TARDE	27	TRAB/LEC	- -
	ADULTOS 31-45ANOS	48%	4%	CI	6,4	MAÑÁ	21	TRAB/COI	-
	ADULTOS 45-60anos	39%	4%	CI	10,0	IGUAL	24	COIDADOS	= / +
SEXO	MULLERES	65%	6%	CI	7,3	TARDE	23	TRA/COI/LEC	
	HOMES	33%	13%	CI*	8,5	MAÑÁ	23	COIDADOS	
	PREFIRO NON DICILO	2%	0%	-	NSR	NSR	23	NSR	
M. RED	MOB. REDUCIDA (propia)	4%	0%	CI	NSR	MAÑÁ	22	TRA/COI	+
	MOB. REDUCIDA (outros)	24%	9%	CI	6,6	IGUAL	23	COIDADOS	+
	NON TEN MOB. RED.	72%	9%	CI	9,8	TARDE	23	TRA/LEC	
OCUPACIÓN	XUBILADO/A - PENSIONISTA	4%	-	CI	NSR	MAÑÁ	22	TRA/COI	+
	AUTONOMO/A	20%	0%	CI	7,7	IGUAL	21	TRA/COI	
	ASALARIADO/A	61%	9%	CI	7,7	TARDE	22	TRA/COI/LEC	
	PARADO/A	7%	0%	CI	3,4	TARDE	35	COI/LEC	
	ESTUDANTE	7%	0%	PE	7,7	TARDE	22	LECER	-
	TAREFAS DO FOGAR	2%	0%	CC	8,2	IGUAL	24	COIDADOS	
RELACION	RESIDENTE PERMANENTE	78%	9%	PE/CI	5,8	IGUAL	19	TRA/COI/LEC	-
	RESIDENTE VACACIONAL	22%	0%	CI	8,3	MAÑA	26	TRABALLO	= / +

Fonte: enquisas de Mobilidade.

(1) : *Modo no que realiza máis desprazamentos : (CI) - coche individual; (CC) - coche compartido; (PE) - a pé; (BI) en bicicleta; (BU) - en bus; (MO) - en moto; (TR) - en tren; (TA) - en taxi; (OU) - outros;* ***(2) -*** *Os valores estimados de media de desprazamentos por grupo de idade son válidos só a efectos comparativos, para detectar diferencias de comportamento por grupo social, non como valor definitivo. Calcúlanse para a poboación residente e usuarios cotiás dos servizos.* ***(3)*** *- Á hora de valorar o horario preferente, agrúpanse en matinais os desprazamentos anteriores ás 15h, e de tarde os posteriores. Se a diferencia entre ambos é menor ao 10% considéranse igualmente preferentes.* ***(4):*** *Os motivos principais de desprazamento son TRA: TRABALLO - traballar/estudar; COI: COIDADOS (tarefas familiares, saúde, compras diario, trámites) LEC: LECER (comercio , hostalaría, actividades recreativas ou deportivas, ocio/cultura) -* ***NSR*** *= Non hai suficientes respostas. A baixa representatividade das persoas maiores de 60 anos impide extraer resultados extrapolables deste grupo de idade.*

Non existen graos elevados de dependencia para desprazamentos longos (en coche) en ningún dos grupos sociais. Todos os grupos parecen priorizar os desprazamentos en coche individual, agás os estudantes que priorizan os desprazamentos a pé, e as persoas adicadas ás tarefas do fogar que soen compartir vehículo. e as persoas residentes noutros concellos que son usuarios habituais dos servizos, que soen acudir en coche individual. As medias más altas de desprazamentos diarios corresponden coas persoas adultas de entre 45 e 60 anos, e persoas que non teñen a mobilidade reducida. Os residente vacacionais realizan máis desprazamentos diariamente que os residente permanentes. Os grupos que menos desprazamentos diarios realiza é o das persoas en situación de paro e os menores de 30 anos. As persoas xubiladas e pensionistas realizan a maioría dos seus desprazamentos polas mañás, así como os residentes vacacionais, mentres que o resto de grupos priorizan as tardes ou realizan os seus desprazamentos de xeito equilibrado entre ambas franxas horarias.

A media de desprazamentos diarios varía considerablemente entre grupos, (valores so válidos en termos comparativos), sendo so adultos entre 45 e 60 anos o grupo de idade que máis desprazamentos realiza ao día, e segundo a ocupación, as persoas paradas os que menos. Tamén este grupo rexistra as duracións dos desprazamentos más elevadas. Os grupos de motivos teñen un protagonismo equilibrado nos diferentes grupos, e non se poden establecer conclusións claras sobre os patróns asociados a estes.

Hábitos de mobilidade dos residentes e dos visitantes.

A continuación preséntase a comparativa do reparto modal e por motivos de dous grupos de usuarios con patróns de mobilidade diferenciados: os residentes (persoas que viven no concello todo o ano), e os visitantes. Este último grupo engloba ás persoas que residen no concello durante os períodos vacacionais: durante o verán, as fins de semana…, pero non de xeito constante.

Táboa 2D4.3 - Reparto modal e por motivos de residentes e visitantes

		RESIDENTES PERMANENTES	RESIDENTES ESPORÁDICOS (VACACIONAIS)
MODO preferente	**A pé**	**16%**	**3%**
	En bicicleta	**0%**	**0%**
	En coche (individual)	**57%**	**75%**
	En coche (compartindo)	**25%**	**22%**
	Outros	**2%**	**0%**
	Total	**100%**	**100%**
MOTIVO preferente	TRABALLO/ESTUDOS	**31%**	**71%**
	COIDADOS FAMILIARES	**22%**	**5%**
	COMPRAS DIARIAS	**11%**	**7%**
	SAÚDE	**2%**	**1%**
	TRÁMITES ADMINISTRATIVOS	**2%**	**1%**
	COMERCIO	**4%**	**1%**
	HOSTALARÍA	**12%**	**6%**
	PASEO, DEPORTE…	**11%**	**7%**
	CULTURA	**5%**	**1%**
	Total	**100%**	**100%**

Fonte: elaboración propia a partir de enquisas de mobilidade

Ao confrontar os hábitos de mobilidade de residentes e visitantes no concello podemos observar as principais diferencias no reparto modal atópanse no maior uso do vehículo privado por parte dos visitantes, fronte a un certo número de desprazamentos a pé dos residentes permanentes que as persoas que residen de xeito máis esporádico non realizan. Non se detectan desprazamentos en bicicleta de ningún dos grupos.

O reparto de causas que motivan os desprazamentos dos residentes vacacionais está marcada pola grande importancia que ten o traballo no número de desprazamentos diarios, o cal indica que se compatibiliza a residencia en Cabana nas fins de semana ou nos períodos estivais cos desprazamentos ao lugar de traballo habitual (previsiblemente a outro concello). É imprescindible sinalar que os datos de desprazamentos de visitantes deben ser tomado con especial precaución dado o escaso número de respostas ás enquisas, polo resulta preciso acompañalo de outros indicadores á hora de extraer conclusións globais.

escenarios de uso segundo a estacionalidade

identificación e caracterización da estacionalidade dos datos

O reparto modal e o resto de indicadores establécense a partir dos datos das enquisas de mobilidade, que foron realizadas nun período de actividade normal no concello e na vila. Realizáronse 46 enquisas online do 20/10/2021 ao 10/11/2021 - período sen eventos ou festividades locais que tivesen unha repercusión transcendentais nos hábitos de mobilidade e que son representativas do período lectivo e laboral habitual - e por tanto de actividade cotiá, polo que se estima que estes datos son válidos para caracterizar a mobilidade habitual do concello.

escenario tendencial da mobilidade

Escenario B.A.U. baseado nas proxeccións demográficas.

En canto ao escenario tendencial da mobilidade, preséntase a continuación unha proxección do número de desprazamentos diarios para o ano 2035, baseada en criterios demográficos (proxeccións de poboación da comarca do Bergantiñoss segundo o IGE), e para un escenario B.A.U. (*bussiness as usual*), é dicir, un escenario no que non se levan a cabo cambios substancias na mobilidade cotiá agás, os derivados da propia demografía.

Táboa 2D4.5 - Influencia prevista na mobilidade derivada dos cambios demográficos

IDADES	POBOACIÓN		ANO 2020 (ACTUAL)				ANO 2035 (B.A.U)		
	2020	2035	PROMEDIO	TOTAL	COCHE	OUTROS	TOTAL	COCHE	OUTROS
15-29	445	409	4,82	2.148	1.433	715	1.972	1.315	657
30-44	717	403	5,97	4.284	4.065	219	2.410	2.287	123
45-59	881	727	8,59	8.597	7.163	1.434	7.094	5.911	1.183
60-74	1092	1164	NSR*	NSR*	NSR*	NSR*	NSR*	1.610	NSR*
>75	747	906	NSR*	NSR*	NSR*	NSR*	NSR*	2.258	NSR*
Total	3882	3609	**7,35**	**15.029**	**12.660**	**2.368**	**11.475**	**9.513**	**1.963**
						VARIACIÓN >>	**-24%**	**-25%**	**-17%**

** valórase so a mobilidade de residentes permanentes e usuarios, a partir dos 15 anos, a partir da cal se pode responder ás enquisas. Fonte: Desprazamentos segundo enquisas de mobilidade. Datos de Poboación e proxeccións: IGE (2021).*

Esta análise, que non ten en conta as posibles medidas que poida poñer en marcha o concello a partir da aprobación do PMUS, prevé unha redución acusada no número de desprazamentos diarios totais derivada do decrecemento demográfico, redución que será lixeiramente máis acusada no uso do coche que para o resto de modos de transporte.

Dada a reducida mostra dalgúns dos grupos da enquisa realizada, e a imposibilidade de valorar o impacto doutros factores propios da complexidade do contexto da mobilidade como poden ser: o cambio de sensibilidade das administracións locais en canto ás problemáticas medioambientais, a capacidade de penetración de políticas estatais e autonómicas postas en marcha na actualidade, de sensibilización cara os medios de transporte máis sustentables, ou incluso políticas tendentes ao reequilibrio demográfico… enténdese que a proxección dos datos extraídos en canto a modo de transporte sobre proxeccións demográficas a futuro pode conducir a erros metodolóxicos, derivando en conclusións erróneas.

Por iso, para dar coas claves que operan sobre o reparto modal no concello, recompilouse información sobre os principais impedimentos á mobilidade nos modos máis medioambientalmente responsables: a pé, en bicicleta, e en transporte público - dato verdadeiramente útil para a toma de decisións -, de tal xeito que se poidan identificar os eidos de intervención máis axeitados para fomentar os desprazamentos en modos sustentables no futuro.

Principais impedimentos á mobilidade

No particular caso de Cabana de Bergantiños, podemos observar que entre as causas que impiden usar o transporte público (en particular o autobús, cuxos índices de uso son especialmente baixos no concello), as respostas repártense principalmente entre a inconveniencia dos destinos e a insuficiencia das frecuencias, e en menor medida a falta de claridade nos horarios e a distancia das paradas. Dentro das respostas libres, moitas das mesmas aducen a comodidade e a liberdade do coche. Disto podemos extraer que a rede de transporte público podería mellorar a conectividade con algúns dos destinos habituais, ofrecendo maior variedade de horarios, para que a veciñanza o use de xeito habitual.

En canto aos motivos que inhiben máis os desprazamentos a pé, e que impiden que se fomente ese modo a futuro, son as distancias dos centros de actividade. Este dato pode relacionarse coa dispersión e co alto índice do uso do coche, polo que a falta de oferta de emprego e de comercios dentro do territorio municipal pode estar a reducir as posibilidades de moverse a pé. Varias das respostas van encamiñadas tamén a á falta de beirarrúas ou a incomodidade das mesmas, polo que mellorando a rede peonil para os desprazamentos habituais, sobre todo os que unen os centros de actividade, habería marxe para potenciar o seu uso diario.

Para os desprazamentos en bicicleta, destaca a resposta da inseguridade dos viais, xa mencionada como impedimento aos desprazamentos a pe. Tamén se sinalan os obstáculos como non dispoñer de bicicleta (resposta que indica unha falta de costume, e que a miúdo se relaciona tamén con persoas de máis avanzada idade) e a insuficiencia dos percorridos en bicicleta. Traballar na mellora da seguridade e sinalización dos percorridos ciclistas para facilitar a convivencia, sobre todo nas estradas, pode fomentar que unha parte da poboación estableza o costume de incorporar a bicicleta nos seus hábitos de mobilidade diarios, e reducir así o uso co coche no concello.

Táboa 2D4.6 - Principais impedimentos que atopa a veciñanza á hora de desprazarse en modos menos contaminantes

BUS	%	**A PE**	%	**EN BICI**	%
Non me leva a onde necesito	24%	**Destinos habituais moi distantes**	33%	Non dispoño de bicicleta	18%
As frecuencias son moi escasas	24%	Comodidade	13%	Itinerarios insuficientes	18%
Non hai horarios claros/estables	18%	Beirarrúas insuficientes	13%	**Inseguridade dos viais**	26%
Non teño parada cerca da casa	16%	**Inseguridade dos viais**	25%	Faltan aparcadoiros bicicletas	10%
Parada ou bus non accesibles	4%	Falta accesibilidade	5%	Excesiva pendente	15%
Prezo elevado	3%	Outros	13%	Outros	
Outros	11%	*Fonte: enquisas de mobilidade.*			

Escenario tendencial da mobilidade: repercusión da mobilidade no medio ambiente e na calidade de vida das persoas, así como na circulación, necesidades de chan e calidade do transporte.

En todo caso, o escenario tendencial da mobilidade, en canto á súa repercusión no medio ambiente e a calidade de vida das persoas, na circulación, nas necesidades de chan e na calidade do transporte, queda caracterizado polos seguintes aspectos básicos:

- En canto á estrutura física do concello, a forte presencia da paisaxe costeira e o patrimonio construído aporta unha riqueza medioambiental, moi vencellada a á actividade turística, o paseo, o uso da natureza, o lecer e o deporte, que debera ser conservada en harmonía coa mobilidade. A tal propósito, existen espazos onde as infraestruturas de transporte (sobre todo a estrada paralela á costa) terán que ceder a súa preponderancia progresivamente aos usos peonís ou ciclistas e á natureza, sobre todo nas inmediacións das zonas urbanas, e mellorar as conexións peonís transversais entre a cota na que circula esta estrada e a cota do paseo da costa.

- Vencellar o uso da natureza e os espazos recreativos e de paseo con novas actividades hostaleiras e comerciais pode ser un dos eixos transformadores que fomente os desprazamentos a pé, dado que tense detectado unha

certa relación entre o uso recreativo do territorio e o uso do coche, así como un hábito consolidade de usar o coche para aproveitar a maior oferta de hostalaría e comercial doutros concellos veciños.

- Ao mesmo, a creación e diversificación de postos de traballo próximas ás conecntracións urbanas, encamiñada a reter poboación en idade laboral e facilitar a mobilidade laboral a pé, pode supoñer unha importante redución do número de desprazamentos diarios que se realizan en coche, e con ilo as emisións de CO2. Nesta liña de traballo, cabe salientar que o uso do transporte público ten un amplo marxe de mellora, e vista a tensión de fluxo diario detectada na liña que conecta con Carballo, e con A Coruña e a súa área urbana, así como as tendencias demográficas da mesma, cabería potenciar o reforzo das frecuencias na liña de bus que existe conectando cos núcleos desta zona, en especial cos principais centros laborais.

- Outra liña de traballo importante para mellorar a sustentabilidade e os hábitos de desprazamento máis saudables é o traballo coa xuventude e a infancia, para implantar o costume de desprazarse prioritariamente a pé e en bicicleta, sobre todo nas distancias curtas e medias, nas que as persoas máis maiores teñen a tendencia de usar o coche). Para isto, a educación e o traballo continuado coa comunidade de nais e pais, e de educadores, debe ser prioritaria, e debe ir acompañada de melloras na seguridade especialmente na contorna dos espazos urbanos.

- En canto ás necesidades de chan, non é previsible a longo prazo un aumento substancial na demanda de aparcamentos para a mobilidade cotiá, tendo en conta as tendencias demográficas, polo que non se prevé a necesidade de incorporar novas bolsas de estacionamento. Sen embargo, as necesidades de estacionamento máis ligadas á temporalidade dos visitantes (praias, percorridos turísticos…) poden manterse ou aumentar, e as previsións de solo para estes usos debera ir vencellada a percorridos peonís agradables e que atravesen as zonas de interese, ligando os fluxos de turistas á actividade económica local. E previsible tamén un aumento nas necesidades de accesibilidade para unha poboación cada vez máis avellentada, polo que é preciso prever espazo para o aumento das beirarrúas suficiente como para permitir o paso de cadeiras de rodas.

2E - REDE PEONIL

O espazo público do concello está adicado principalmente ao vehículo privado, que ten preferencia sobre o peón. Especialmente nos entornos máis rurais dos núcleos ao sur, onde os desprazamentos a pé teñen lugar por pistas e estradas de escasa sección pensadas para o automóbil. Dentro dos núcleos urbanos, os espazos peonís máis funcionais concéntranse nas beirarrúas, diluíndose a medida que se afastan das áreas de poboación máis densas. En xeral, os percorridos de exclusividade peonil quedan relegados aos camiños recreativos do paseo marítimo e as sendas como as fluviais. A principal carencia é a discontinuidades ou total ausencia de dos percorridos peonís accesibles e seguros nalgunhas destas zonas máis densificadas da costa, por falta de tramos completos, de puntos de cruce ou por anchos insuficientes. Máis difícil de abordar son as pendentes nos percorridos que discorren perpendiculares á costa. Os principais retos no eido do peonil serán mellorar e ampliar a senda peonil paralela á AC-429, así como a mellora da continuidade da rede interna nos núcleos máis urbanos, en especial o de A Carballa, que presenta problemas de accesibilidade nun nodo funcional e estancial moi utilizado; Haberase de traballar tamén en mellorar os accesos ás praias, facilitando bolsas de aparcamento especializadas comunicadas cos areais de maneira accesible, e en crear zonas seguras para o tránsito peonil no resto do territorio, especialmente en torno aos pequenos centros de actividade que poidan existir nas parroquias.

2E1 – REDE PEONIL

Na análise da rede peonil pártese da base de que na xestión da mobilidade tense prestado moita máis atención ás infraestruturas soporte do tráfico rodado que ás peonís ou á busca dunha convivencia entre o vehículo e o peón que prime a seguridade de este último, o cal implica que haxa deficiencias na rede peonil incluso no núcleo urbano, inda que, en xeral, haxa conexión peonil entre todas as zonas do casco.

O estado actual da rede peonil analízase en función da distribución do espazo público entre os distintos modos de transporte, vendo en que vías existen espazos específicos para a circulación segura dos peóns (beirarrúas e sendas peonís) ou espazos de convivencia entre o peón e o vehículo, así como as zonas verdes e prazas de uso exclusivo peonil. Dentro das beirarrúas e sendas analízase cales son as súas dimensións e configuración para ver se son accesibles e se axudan a xerar un ambiente urbano de calidade. Analízanse as posibles interferencias nos percorridos peonís por parte dos vehículos, ben sexa por circulación ou por estacionamento. Tamén a merma de paso libre debida á colocación do mobiliario urbano ou arborado, e as pendentes do viario para ter idea das zonas menos accesibles a nivel topográfico.

Distribución dos espazos peonís

Cómpre ter en conta as problemáticas nos diferentes ámbitos resultado da evolución histórica dos espazos urbanos: o eixo vertebrador das principais concentracións residenciais e de equipamentos é a estrada autonómica AC-429, paralela á costa (pero circulando a unha cota máis elevada, de pendente suave na maior parte do seu trazado). Descólganse de este eixo varios viais de distinta titularidade que penetran no territorio municipal cara o sur, para conectar pequenos núcleos poboacionais das parroquias, gañando cota a medida que nos afastamos do eixo litoral. A gran distancia da maioría destes núcleos, unida á pendente sostida dos viais que os conecta, dificulta ou incluso imposibilita a conectividade peonil nos desprazamentos cotiás.

Como principal concentración urbana débese sinalar o núcleo de A Carballa (concentración de equipamentos de uso diario como o centro de saúde, concello, centro educativo, polideportivo..), e a zona de Neaño (concentración residencial, con algún equipamento como a biblioteca e o centro de día, e algo de hostalaría e comercio). Non existe continuidade entre ambos núcleos, senón que están unidos pola senda peonil que discorre paralela á estrada AC-429, no eixo Laxe-Ponteceso, a cal estase a completar.

O núcleo de Neaño conta con beirarrúas no seu trazado interno, pero a continuidade dos percorridos peonís vese interrompida en moitas ocasións por ausencia das mesmas, por falta de pasos peoniles nalgúns dos cruces, ou por invasión do vehículo privado dos espazos para o peón, o cal redunda con certa falta de accesibilidade por anchos insuficientes. O núcleo de A Carballa presenta partes inconexas e insuficientes de beirarrúas, a meirande parte das mesmas de ancho insuficiente, e con pendentes elevadas nas que discorren perpendiculares á liña costeira. O principal espazo de exclusividade peonil é o paseo marítimo que circula pola costa, vencellado á praza e que se prolonga pola costa entrelazándose cos espazos naturais. Ten unha función case exclusivamente recreativa xa que non conecta espazos de uso cotiá. Do mesmo xeito, as sendas turísticas como a paralela ao rego dos muíños, non teñen a capacidade para artellar a mobilidade diaria.

Estas sendas, como as indicadas no inventario de Itinerarios de Interese Paisaxística da Xunta de Galicia, abundan no concello, destacando a que une Dolmen de Dombate e Castro Borneiro (1,8 km), polo seu grande interese patrimonial, e tamén as paralelas á costa: a senda dos faros na súa etapa Corme-Laxe, e a que vai de faro de Laxe a faro do Roncudo.

No resto do territorio municipal existen algúns trazados con espazo segregado para o peón, de natureza discontinua. A rede de beirarrúas presenta, en xeral, un bo estado de conservación nalgunhas zonas, e noutras ten certos problemas de mantemento.

Principais percorridos peonís

Entre a participación pública e o traballo de campo detectáronse os principais percorridos peonís do núcleo urbano, aos que se lle integran aqueles que poñer en relación a vila co resto do territorio. Todos eles deben formar parte da rede de itinerarios peonís principais:

- As contornas dos equipamentos deportivos (piscina, polideportivo) e culturais e asistencias (biblioteca, casa da cultura, centro de día…) son zonas de paso habitual e de estancia de persoas de todas as idades.
- Os accesos ás praias son zonas de paso de visitantes e tamén de xente do concello, aínda que moita vai tamén en coche.
- Os viais municipais das contornas dos núcleos (“as pistas”) son zonas de paseo habitual da veciñanza (“rutas do colesterol”), en convivencia aparentemente pacífica coa circulación de vehículos.
- A zona máis agradable para camiñar é o paseo marítimo / paseo da costa.
- O percorrido recreativo da senda do Rego dos Muiños, que discorre ao longo do río.
- Polo concello de Cabana discorre a meirande parte da terceira etapa da “senda dos faros”, unha ruta de sendeirismo impulsada por organismos autonómicos (P.O.L.) que pretende poñer en valor o litoral galego percorrendo os seus núcleos de identidade e patrimonio.

Como se pode observar, estes percorridos unen espazos e equipamentos adicados principalmente ao lecer, sen estar necesariamente conectalos cos principais ámbitos residenciais, centros de traballo ou zonas adicadas ao comercio e a hostalaría.

Dimensións da rede peonil

Existe unha casuística moi variada por todo o concello en canto ás características do viario, o cal dificulta a súa clasificación precisa dos tipos de rúa, sen embargo, a grandes rasgos, poderíamos dividilas en:

-En núcleo urbano. Estas atópanse nos núcleos de Lodeiro-A Carballa e Neaño (especialmente neste último) e contan con plataforma segregada. Presentes nas estradas principais como a AC-429 e en zonas onde a edificación residencial está máis densificada (vivendas en altura), diminuíndo a súa presencia nas áreas con edificacións máis diseminadas.

-En núcleo rural. Non contan cunha rede segregada e, pola súa configuración, os percorridos peonís comparten plataforma co automóbil (pistas rurais).

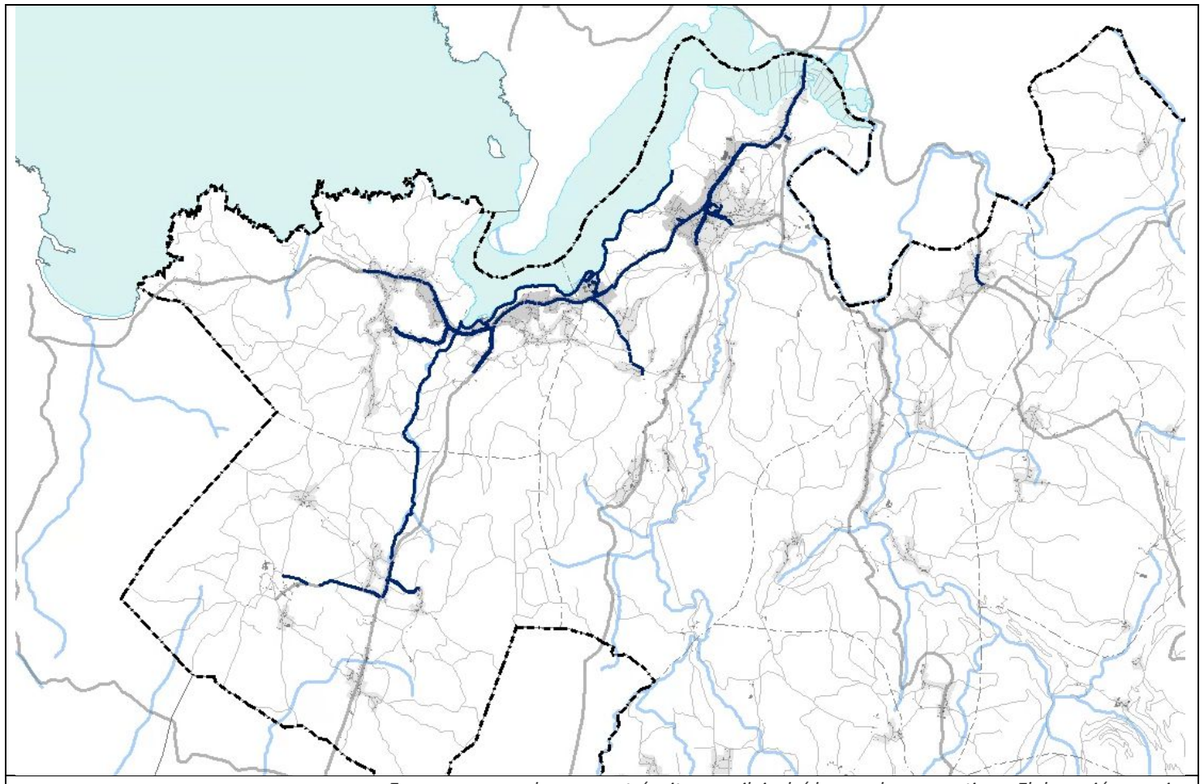
-Rede peonil recreativa. De uso exclusivo peonil, hai dúas salientables no concello: o paseo marítimo e a senda do Rego dos Muiños.

En canto ás beirarrúas, atópanse algunhas deficiencias en todo o termo municipal, sendo a principal deficiencia as discontinuidades ao longo dos trazados viarios. Ditas beirarrúas, con diferentes niveis de deficiencia, aparecen case exclusivamente nos núcleos urbanos do concello, que contan cun maior grado de urbanización. Os tramos en mellor estado e máis longos de espazo reservado para os peóns (con algunhas discontinuidades) atópase ao longo da estrada AC-429 que une Ponteceso e Laxe bordeando a costa, e que permite un percorrido peonil continuo na súa maior parte entre as dúas localidades. Dentro do concello, esta beirarrúa permite conectar os núcleos urbanos Lodeiro-A Carballa e Neaño, aínda que existen tramos con discontinuidades e anchos insuficientes para un percorrido peonil adecuado. Do mesmo xeito, conta con beirarrúas o primeiro tramo da AC-430 desde o seu entronque coa estrada Ponteceso-Laxe ata Tras da Agra.

Táboa 2E1.1 - INVENTARIO DA REDE PEONIL DO NÚCLEO URBANO

	m lineais	%
Senda fluvial / Lodeiro - Borneiro	2878	11%
Paseo marítimo	3751	15%
Beirarrúas e sendas	19.036	74%
Total viario	**25.665**	**100,0%**

elaboración propia



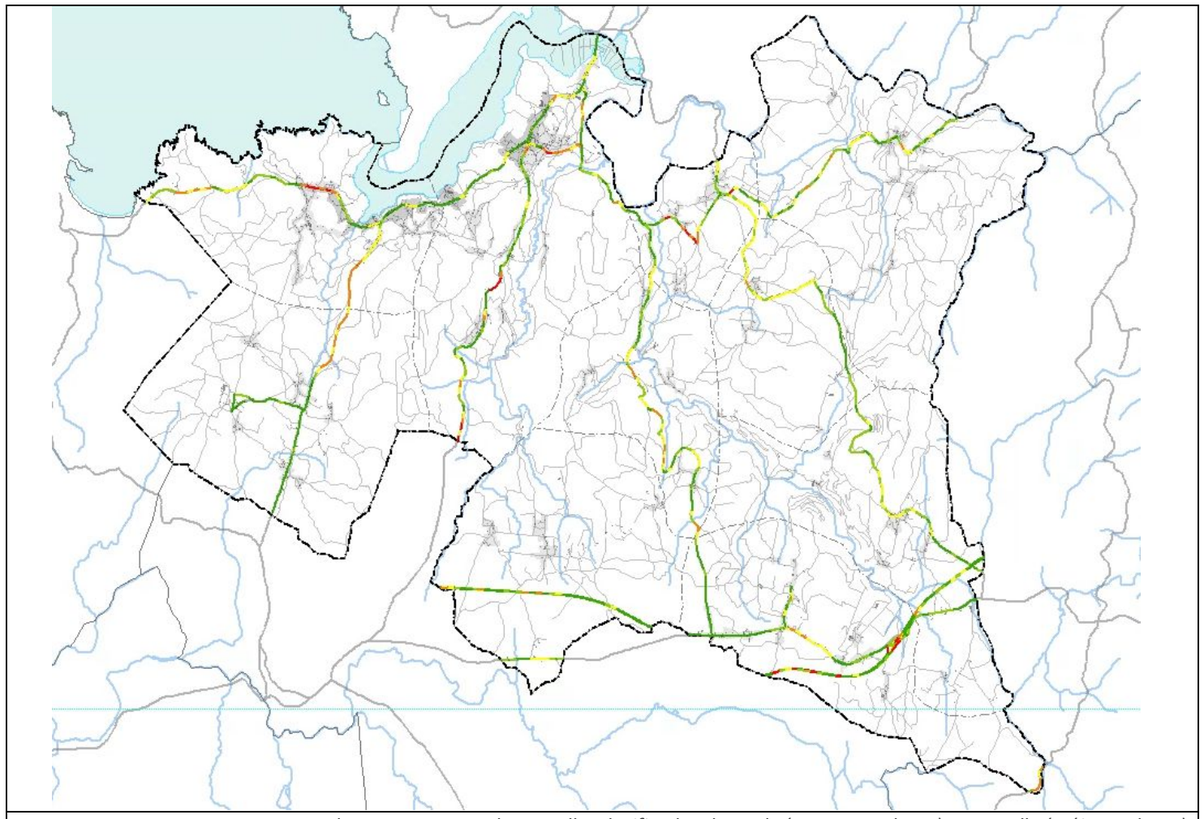
Espazos reservados para o tránsito peonil, incluídas sendas recreativas. Elaboración propia.

As pendentes do viario

O concello en xeral conta cunha topografía suavizada, en especial ao longo da costa, sendo máis abrupta cara nas zonas do interior nas que os cauces fluviais xeran unha topografía máis accidentada. Os percorridos peonís ao longo do paseo marítimo son suaves e con pendentes pouco salientables desde o seu comezo ao norte das Redondas (tamén ao longo da continuación ata Ponteceso pola AC-429) ata a chegada ás Grelas, onde se experimenta un cambio de pendente considerable (un mínimo do 6%) na subida a Taboído. Desde aquí, o desnivel vólvese a estabilizar ata o límite do concello.

O segundo percorrido peonil salientable, a senda do Rego dos Muíños, desenvólvese ao longo do río en todo o seu trazado; polo que conta cunha pendente virtualmente nula ao longo do mesmo. Se se desexa continuar o amiño ata o Castro de Borneiro e o Dolmen de Dombate o viario comeza a subir cunha pendente media pero continua ata chegar ao castro.

A terceira etapa da ruta sendeirista do "Camiño dos Faros", que vai de Ponteceso a Laxe, discorre polo concello de Cabana na súa maior parte. O percorrido é de escasa pendente ao longo do camiño pola costa, experimentando un desnivel importante chegando ao castro de Borneiro, que continúa en ascenso polo Dolmen de Dombate e alcanza o seu punto máis alto en Monte Castelo; onde o percorrido comeza o seu descenso ata a parroquia de Cánduas, a partir do cal volve a manter unhas pendentes suaves.



Estradas ao seu paso polo concello, clasificadas de verde (menos pendente) a vermello (máis pendente) (Elaboración propia a partir de datos de SIOTUGA e IGN, 2019)

Relación entre o uso peonil ou rodado da rede viaria

A distribución dos espazos dentro da rede viaria favorece o espazo adicado ao automóbil e, excluíndo os percorridos peonís recreativos (paseo marítimo e paseo fluvial), no municipio de Cabana non abundan os espazos adicados ao peón no viario público capaces de resolver a mobilidade cotiá, o que fai difícil incentivar os desprazamentos a pé. O vehículo privado ten reservado o uso da meirande parte do espazo público da vila tanto no ámbito rural, no que os percorridos peonís son inexistentes e os cidadáns se teñen que desprazar por estradas e pistas nas que non teñen a preferencia (e en moitos casos periga a súa seguridade); coma no urbano, no que a dotación de beirarrúas é insuficiente, tendo tamén algunhas deficiencias as existentes.

Conflitos entre peóns e vehículos

A veciñanza valora positivamente a seguridade vial dentro do concello, en parte polo pouco hábito de ir camiñando, en parte pola escasa velocidade e a prudencia á que obriga a convivencia habitual cos vehículos. Non se considera que haxa moitos conflitos entre peón e coches agás nos momentos de maior movemento, concentrándose estes en torno á estrada principal.

Sinálase conflitos por problemas para cruzar en varios puntos da AC-429, en concreto en torno ás zonas de Ponteceso de Cabana, de Neaño, e en A Carballa. Tamén xa dentro de Neaño, no entronque da anterior coa DP-1406, no que se incide no paso constante de nenos e maiores. Estes conflitos poden chegar a supoñer un problema de seguridade en termos de accidentes rexistrados, a pesares de que a gravidade dos accidentes rexistrados non teña ascendido nos últimos anos, como podemos deducir dos datos da Dirección Xeral de Tráfico, recollidos entre 2013 e 2015, que non mostran ningún peón falecido en vías urbanas do concello, inda que si algún ferido.

Análise das matrices orixe-destino e da demanda

Os datos recollidos nas matrices orixe-destino das enquisas, onde se agruparon os desprazamentos a pé e en bicicleta dos residentes no concello, para dar unha noción integral da mobilidade non motorizada, móstrannos que a maioría destes desprazamentos fanse dentro da zona urbana, mentres que os desprazamentos que relacionan a vila coas parroquias son escasos.

Hai que ter en conta que os desprazamentos a pé supoñen o 14% dos desprazamentos totais diarios do concello segundo as estatísticas de modo de transporte da enquisa realizada para este PMUS, fronte a un 84% en coche, o que da mostra de que o vehículo privado segue sendo o principal medio de transporte. Isto responde ás condicións topográficas e de distribución do asentamento do concello: unha poboación moi dispersa cun casco urbano dividido en dúas zonas, e que compite en desvantaxe con outros centros próximos domo Ponteceso como centro de servizos. Así, a poboación ten un modo de vida que prima os desprazamentos en coche privado como medio de transporte principal.

Na seguinte táboa móstranse os principais problemas detectados na rede peonil do núcleo urbano, afectado á rede de itinerarios peonís principais, a través das diferentes análises levadas a cabo e os resultados da participación cidadá:

Táboa 2E.1 - Problemas actuais e tendenciais de calidade da rede peonil do núcleo urbano.
Problemas actuais da rede peonil
Falla de conectividade: A principal desconexión, e a máis problemática, resulta da falta e continuidade nos percorridos peoniles que unen os espazos de lecer e os equipamentos de A Carballa, xa que é unha zona de moito tránsito peonil e rodado, así como unha zona estancial para nenos e nenas. Tamén será prioritario mellorar a conectividade peonil no interior da zona de Neaño, rematando os trazados que faltan e completando os pasos peonís alá onde non existen.
Incidencias dos peóns nos cruces e espazos de inseguridade: Os cruces na AC-429, que permiten dar acceso dende a senda peonil aos espazos de actividade (ben sexa en Neaño, nas baixadas ás praias, ou cara os equipamentos de A Carballa) deben de poder producirse nas mellores condicións de seguridade, xa que a inseguridade dos viais está sinalada como unha das principais causas que detraen os desprazamentos a pe, e este eixo está chamado a funcionar de conector peonil da mobilidade cotiá. No resto do territorio, será de interese aumentar as precaucións circulatorias nos pequenos eidos de actividade que existen a nivel parroquial (antigas escolas e centros parroquiais nos que se producen actividades, bares e locais de hostalaría….), fomentando que se circule coa maior seguridade dada a convivencia habitual de peóns e vehículos nestes entornos.
Ocupación de beirarrúas, Incidencias có mobiliario urbano, e Problemas de accesibilidade de persoas con mobilidade reducida Os percorridos peoniles existentes dentro de A Carballa son incompletos para deixar espazo ás prazas de estacionamento. Inda así, cando existe beirarrúa, esta a miúdo ten un ancho insuficiente, e en ocasións (polideportivo) está interrompida por mobiliario ou sinais de tráfico que reducen aínda mas o ancho dispoñible. Outro problema habitual é a presencia de peldaños e badéns nos itinerarios que deberan ser accesibles, así como a carencia de espazos de reposo para as persoas maiores nos itinerarios de maior pendente.
Problemas tendenciais (a futuro) da rede peonil
As demandas de accesibilidade dunha poboación cada vez máis envellecida aumentarán a esixencia de reformas do espazo, tanto público como privado, para facilitar as entradas a locais e edificacións, nos que abundan peldaños e desniveis, o cal pode supoñer un reto de adaptación nun entorno como o de Cabana de Bergantiños. A convivencia entre fluxos peonís e rodados é inevitable no medio prazo para moitas das rúas principais, polo que a exposición á accidentalidade da poboación pode ser alta se non se melloran as condicións de seguridade nos percorridos habituais frecuentados por vehículos e persoas.

Conclusións

A vista dos datos e do relatado na participación, a mellora do trazado dos percorridos peonís, especialmente nos poucos eidos nos que esta mobilidade peonil facilita os desprazamentos funcionais, é de vital importancia para fomentar os modos máis saudables de desprazamento e a progresiva redución do uso do vehículo privado. Esta liña de mellora ten boa acollida entre a veciñanza. Os principais retos e eidos de actuación para levala a cabo son:

- Completar a senda peonil paralela á AC-429, prolongándoa polas zonas na que existe maior concentración residencial, mellorándoa (reducindo os pequenos desniveis e descontinuidades que existen no seu trazado) e aumentando tanto o número como a seguridade dos pasos peoniles que permiten o cruce.
- Mellorar a rede interna no núcleo de A Carballa, que presenta graves eivas en canto a continuidade e accesibilidade dos percorridos peonís, nun eido funcional e estancial moi utilizado.
- Mellorar a rede peonil interna no núcleo de Neaño, completando os puntos e paso onde sexa preciso e dándolle continuidade aos itinerarios principais.
- Mellorar os accesos ás praias, facilitado que se aparquen os coches en bolsas especializadas comunicadas cos areais mediante percorridos accesibles e seguros.
- Crear zonas seguras para os peóns no resto do territorio, especialmente nos pequenos centros de actividade que poidan existir nos núcleos poboacionais (antigas escolas, centros parroquiais…).

2F - REDE CICLISTA

A día de hoxe, o concello non conta con espazos segregados para a circulación de bicicletas, máis aló do carril do paseo marítimo, e as matrices orixe-destino indican un uso de carácter máis deportivo ou de lecer que cotiá. Porén, e a pesar da baixa demanda actual, constátase unha potencialidade no uso da bicicleta e os VMP como alternativa para determinados desprazamentos diarios (especialmente para a xente moza/estudantes) e por lecer, ademais de para a práctica deportiva. Esta potencialidade observase na aceptación das medidas adicadas á mellora da rede ciclista detectada nas enquisas, así como na propia configuración dos núcleos do concello, cun eixo ligado a costa onde se concentran equipamentos e espazos de lecer, e coas conexións a potenciar coas localidades de Laxe e Ponteceso, poboacións lindeiras coas que conforma unha costa dun valor patrimonial e medioambiental moi importante.

Distribución da rede ciclista

Podemos considerar que as sendas e rutas sinaladas polo concello permiten a utilización destes percorridos para o uso da bicicleta con carácter recreativo e deportivo, compartindo o espazo co peón ou o coche.

Principais percorridos ciclistas

Non se detectou ningún percorrido ciclista habitual dentro do concello, existindo, sen embargo, varios percorridos potenciais a ter en conta, especialmente cunha función recreativa:

- A estrada AC-429, que conecta Ponteceso e Laxe e podería ser facilmente adaptada para a circulación de bicicletas segregada dos tráficos rodados e peonís.

- A zona do paseo marítimo, que discorre paralelo á AC-429 e á costa, co desafío da convivencia cos percorridos peonís habituais neste entorno.

- Os accesos ás praias e elementos catalogados no patrimonio natural (Esteiro do Anllóns, Monte de Taboído, Costa das Furnas, Enseada de San Pedro e Rebordelo, Cantís do Cabalo, Laxe), a través de trazados de pavimento brando, respectuosos co medio ambiente, aos que se pode dar acceso desde a AC-429.

- Os tramos das estradas AC-430 e a DP-1404 que conectan os núcleos urbanos cos bens de interese cultural (BIC) do castro de Borneiro e o Dolmen de Dombate.

O Plan Director de Mobilidade Alternativa de Galicia (PDMAG 2013) propón un eixo arterial da rede complementaria de vías ciclistas de Galicia, trátase do C4 A Coruña-Cee-Noia, denominado Costa da Morte, que atravesa o concello dende Carballo até a costa. Esta rede ciclista está enfocada á mobilidade ciclista cotiá e de ocio-turismo. O eixo non ten un trazado concreto definido, polo que non se pode saber que viario se propón que forme parte del. Isto depende do carácter que se lle queira dar ó percorrido, se vai a ir asociado ás estradas principais ou por camiños de orde menor, e se vai a ser de exclusividade ciclista ou se usará como eixos de convivencia entre o peón e a bicicleta.

Características da rede viaria en relación ó uso da bicicleta

Ademais de estudar a demanda e a localización dos asentamentos e os centros atractores de mobilidade, para poder diagnosticar se a bicicleta é un modo alternativo de transporte para uso cotiá e determinar que opcións poden barallarse de cara á configuración dunha rede que o potencie como tal é importante ter en conta varias características do viario. As máis importantes son o ancho, a pendente, a IMD e a velocidade máxima permitida ao tráfico motorizado.

Partimos de que cando se trata de vías urbanas, o ciclista debera ocupar a calzada para ter maior continuidade e fluidez circulatoria, e para evitar xerar infraestruturas específicas para a bicicleta que soen ir en detrimento do espazo para o peón. Pero para elo deberase alcanzar unhas boas condicións de seguridade. Así, o PDMAG recomenda o uso compartido da calzada sempre que a velocidade non supere os 50km/h, ocasionalmente 60, e a IMD se sitúe por debaixo dos 10.000 vehículos/día.

En canto aos anchos do viario, a configuración da rede viaria nun territorio disperso como o analizado e á falla de datos e/ou cartografía precisa para poder clasificar o total do viario en función de parámetros como o seu ancho, ou a súa pavimentación, impide dar un dato exacto. Porén, pódense establecer uns parámetros xerais, baseados no PDMAG que faciliten definir accións cara o uso da bicicleta como transporte alternativo. Débese ter en conta que o viario de ancho inferior a 2m podemos cualificalo como “non rodado” no sentido de que non resulta cómodo para a circulación de vehículos a motor, incluso resultando imposible que pasen por el en algúns tramos. Isto fai que o poidamos entender como de preeminencia ciclista e peonil. Ademais, o viario entre 2 e 7m de calzada supón un ámbito de intervención onde se debera traballar con estratexias de uso compartido por falla de sección suficiente para prantexar espazos de uso ciclista exclusivo. Cando se trata de vías interurbanas, para ser factible o uso compartido en este tipo de viario, deberá de tratarse de vías cunha IMD inferior a 2.500 vehículos/día e un límite de velocidade inferior a 70km/h. Cando o viario teña unha sección entre os 7 e os 10m poderían situarse beiravías-bici sempre que non se superen os 70km/h e a IMD sexa inferior a 5000vehículos/día. Así mesmo, o viario superior a 10m danos idea de espazos con sección suficiente para introducir un carril bici na calzada, sendo recomendable en vías urbanas cunha velocidade máxima de 50km/h e con IMD de 10.000-18.000 vehículos/día, e cando se trate de viarios interurbanos con velocidades de 50 a 90km/h e IMD menor a 7000 vehículos/día. Cando este viario estea por enriba dos 11m podería optarse por vías ciclistas segregadas, sendo recomendable en viario urbano sempre que haxa unha IMD superior ós 18.000 vehículos/día, e en interurbano a partir de 70km/h. En este sentido, a guía de mobilidade da Deputación de Pontevedra, tamén aconsella a segregación da bicicleta fronte ós vehículos a motor cando se trate de vías cunha IMD superior a 8000 vehículos/día e/ou velocidades superiores ós 70 km/h.

De cara á rede ciclista é importante ter en consideración tamén a pendente media do viario. Neste caso trátase dun territorio cunha topografía accidentada, polo que non todo o viario cumprirá coas esixencias dunha rede que favoreza mobilidade ciclista cotiá, que debera de ter unha pendente media inferior ó 6% segundo as recomendacións do PDMAG.

Conflitos entre ciclistas, peóns e vehículos

A pesares da ausencia de datos recentes de siniestralidade ciclista, e tendo en conta que unha das principais razóns argumentadas na participación para non ir máis en bicicleta era a falta de seguridade dos viais principais, compre atender á seguridade viaria para fomentar o uso da bicicleta. Especialmente nas zonas nas que se teñen detectado conflitos de seguranza vial para os peóns poida habelos para os ciclistas ó ser un modo de transporte vulnerable fronte ós vehículos, estando inda lonxe de conseguir unha boa convivencia da bicicleta co resto de tráfico rodado.

Análise das matrices orixe-destino e da demanda

Nas enquisas detéctase unha porcentaxe nula de desprazamentos diarios en bicicleta. Isto constata a baixa demanda actual e quere dicir que a bicicleta non supón unha alternativa como modo de transporte cotiá a día de hoxe, mais si un modo de transporte capaz de ser unha alternativa para parte dos desprazamentos diarios e/ou recreativos. A dispersión do modelo de asentamento e a dependencia dos concellos veciños a nivel laboral e de servizos potencia este factor. Á hora de establecer a demanda potencial da bicicleta como modo de transporte alternativo, o PDMAG extrapola datos de viaxes do ano 2006 para propor dous escenarios posibles, o máis favorable e o máis desfavorable. No escenario máis favorable considérase que a potencial captación ciclista atendendo ás pautas de mobilidade e ó número diario de desprazamentos segundo datos da PITGAL (2006) é do 4,1%. Ponderando este potencial en función duns condicionantes que teñen que ver coa estrutura de asentamento, territorial e viaria do concello. No escenario máis desfavorable considerase que a demanda é do 1,9%. Como vemos, esta análise baséase en datos do ano 2006, que poden ter variado someramente na actualidade, pero esta pode ser outra aproximación a ter en conta en canto ó potencial dos modos de transporte non motorizados.

2G - TRANSPORTE PÚBLICO

O concello conta con servizo de transporte regular de pasaxeiros por estrada. As liñas de autobús conectan os espazos máis poboados da franxa costeira cos principais nodos da mobilidade cotiá. As paradas cubren principalmente á poboación concentrada no borde litoral, e as liñas de bus con máis frecuencias son as que enlazan coas cidades de A Coruña e Carballo (con duracións do percorrido de en torno a 1h), aínda que o fan tamén con destinos habituais máis próximos como Ponteceso ou Laxe.

2G0 - RECOMPILACIÓN DE PLANS EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO

TÁBOA 2G0.1 - PLANS EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO

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

2G1 - INVENTARIO DA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

2G1.1 TRANSPORTE PÚBLICO POR ESTRADA

A seguinte táboa amosa os contratos vixentes para a prestación de servizos de transporte público regular de viaxeiros de uso xeral por estrada, a súa data de aprobación e as empresas concesionarias de ditos servizos.

Táboa 2G1.1 - Contratos vixentes para a prestación de servizos de transporte público regular de viaxeiros por estrada

CÓDIGO	CONTRATO	EMPRESA CONCESIONARIA		
XG-811	NORTE DA COMARCA DE BERGANTIÑOS E TERMO MUNICIPAL DE CAMARIÑAS	UTE GALICIA XG-811	Xaneiro 2020	10 anos
XG-848	NORTE DAS COMARCAS DE FISTERRA, BERGANTIÑOS E A CORUÑA	AUTOS CARBALLO, SLU	-	-

Fonte da información: https://www.bus.gal/es/servicios/contratos

Nos citados contratos contémplanse as seguintes liñas de servizos de transporte público regular de viaxeiros de uso xeral por estrada vixentes, con percorrido e parada no concello. No cadro especifícanse e clasifícanse ditas liñas, segundo o número de contrato, e o ámbito que comunican.

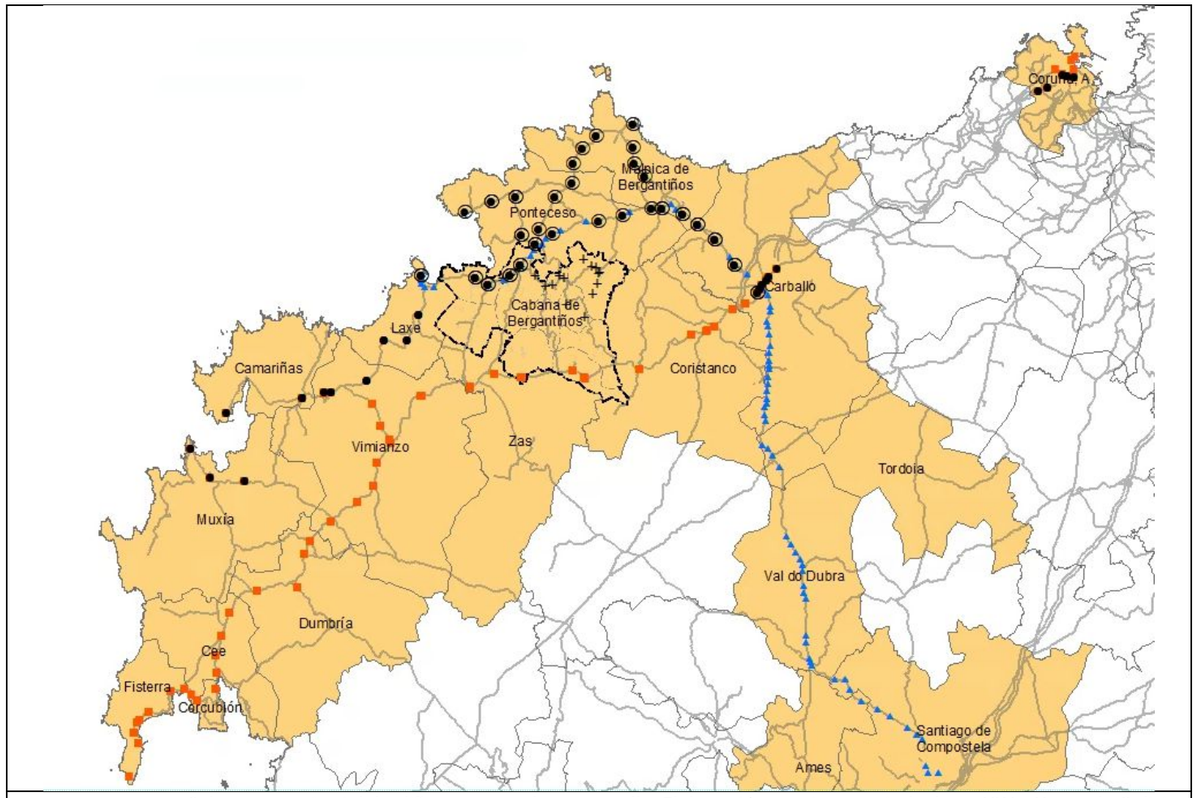
Táboa 2G1.2- Liñas de servizos de transporte público regular de viaxeiros por estrada.

CONT	CÓD LIÑA	LIÑA
XG811	XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO
XG811	XG81101	LAXE - CARBALLO E.A. - SANTIAGO E.A.
XG848	XG84845	CARBALLO E.A.-CORME-LAXE
XG848	XG84839	CARBALLO E.A.-CORME-MALPICA-LAXE
XG848	XG84820	CARBALLO E.A.-LAXE
XG848	XG84847	CARBALLO E.A.-MALPICA-LAXE
XG848	XG84822	CORUÑA E.A.-CABO FISTERRA
XG848	XG84837	CORUÑA E.A.-CORME-MUXÍA
XG848	XG84824	CORUÑA E.A.-FISTERRA
XG848	XG84818	CORUÑA E.A.-LAXE-MUXÍA
XG848	XG84849	CORUÑA E.A.-MALPICA-MUXÍA
XG848	XG84817	CORUÑA E.A.-RONDA DE OUTEIRO-LAXE-MUXÍA
XG848	XG84816	CORUÑA E.A.-RONDA DE OUTEIRO-VIMIANZO-MUXÍA
XG848	XG84821	CORUÑA E.A.-VIMIANZO-MUXÍA
XG848	XG84811	ENTREXARDÍNS-FISTERRA
XG848	XG84819	MUXÍA-LAXE-CORUÑA E.A.

Fonte de información: CMAOT. Xunta de Galicia. ; https://infraestruturasemobilidade.xunta.gal - www.bus.gal

As liñas que se describen ofrecen conexións con orixe, destino ou parada dentro do territorio municipal, fundamentalmente coa cidade de A Coruña e de Santiago, e cos concellos próximos, sobre todo con Carballo, Laxe e Ponteceso. Podemos diferenciar varios grupos de conexións principais:

- As conexións entre a cidade de A Coruña e os concellos da Cosa da Morte (Fisterra, Muxía) , contidas no contrato XG-848. Unha parte importante delas discorren pola AC-552 - (conectando co concello polo sur, na parroquia de Nantón, e lonxe das concentracións urbanas da costa).
- As liñas que circulan pola AC-429, que atravesan espazos máis densamente poboados dentro do concello. Unha parte destas conexións, vencelladas ao mesmo contrato (XG-848), que tamén enlazan A Coruña coa Costa da Morte, e que teñen destino ou parada en Corme, Laxe, Ponteceso ou Malpica. Outro parte destas liñas conectan a vila de Carballo con Laxe. Unha liña, vencellada a un contrato diferente (XG-811) circula entre Santiago de Compostela e Laxe, con escala en Carballo, e con paradas tamén na AC-429
- Unha liña (XG81160) que discorre internamente polo concello, e que enlaza varios núcleos das parroquias do leste coas centralidades e torno á AC-429, o seu carácter periódico está vencellado ao servizo de transporte escolar do CPI As Revoltas.



Cobertura territorial das liñas con parada no concello. Elaboración propia a partir de datos IGN e Xunta de Galicia.

Duración dos percorridos dende/ate os principais destinos

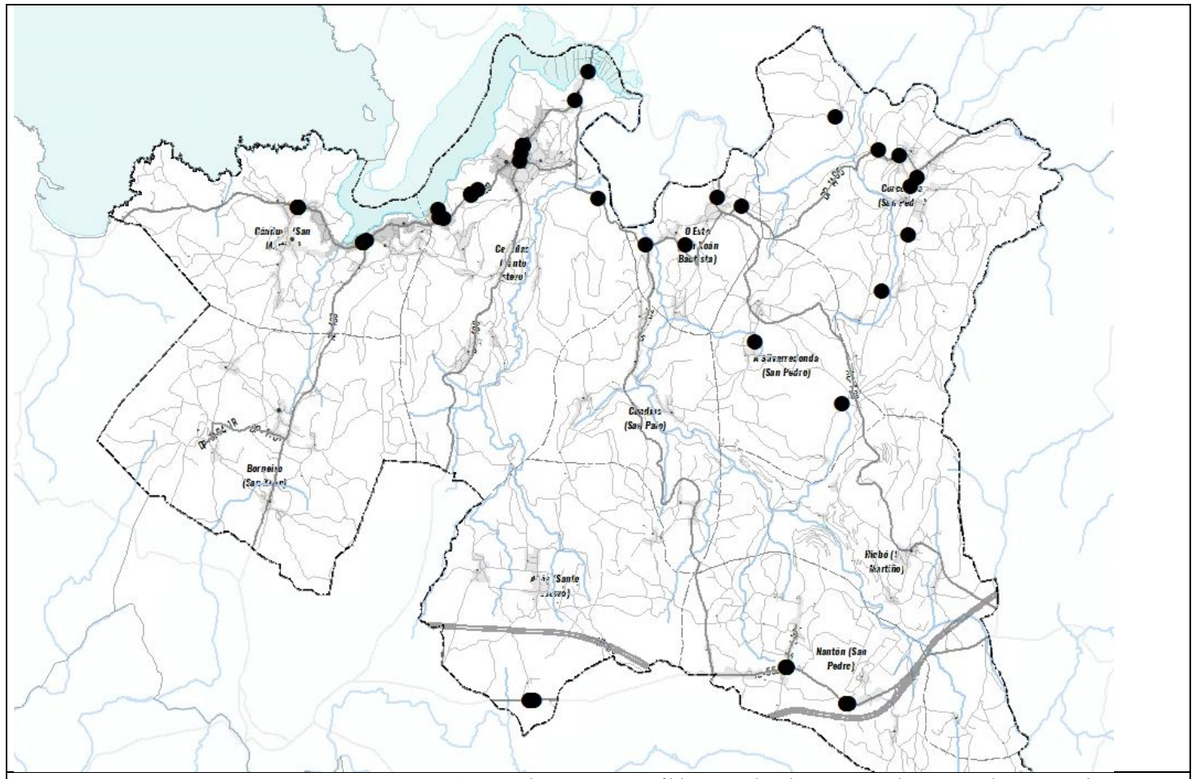
En canto ás duracións e as frecuencias dos principais percorridos, cabe destacar que o percorrido que enlaza con A Coruña ten unha duración estimada de entre 1h e 1h e 15min, e a Carballo sitúase nos 53min. Das liñas que teñen parada no concello de Cabana de Bergantiños, as que rexistran maiores frecuencias son as que enlazan A Coruña con Fisterra, con case 12 circulacións diarias de media. Séguenlles as que enlazan Carballo con Laxe, con 5.

Táboa 2G1.3 - Duración do percorrido dende os principais orixes ate as paradas do concello, indicando os destinos

ORIXE*	PROMEDIO DE DURACIÓN ATE O CONCELLO**	PROMEDIO CIRCULACIÓNS DIARIAS***	DESTINO*
CARBALLO	0:53:45	5,06	LAXE
CENTRO SAUDE CESULLAS	0:16:03	1,25	BERES DE ABAIXO
CORUÑA	1:16:11	3,55	MUXÍA
CORUÑA	0:59:20	11,88	FISTERRA
LAXE (PORTO)	0:11:20	0,19	SANTIAGO
MUXÍA	1:10:40	0,17	CORUÑA

*Elaboración propia a partide de datos da Xunta de Galicia. * As Circulacións rexistradas contabilizan percorridos de ida e de volta. **O promedio de duración correspóndese coa media de tempo que tarda o autobús dende a parada de orixe ate o concello. *** O número de circulacións diarias estímase en base ao dato anual.*

Estas liñas apóianse nunha rede de paradas distribuídas por toda a xeografía municipal, pero concentradas principalmente no norte do concello, na franxa costeira.



Servizo de transporte público regular de viaxeiros de uso xeral por estrada vixentes. Mapa das paradas ubicadas no concello

Táboa 2G1.2 - Paradas da rede de transporte público por estrada no concello

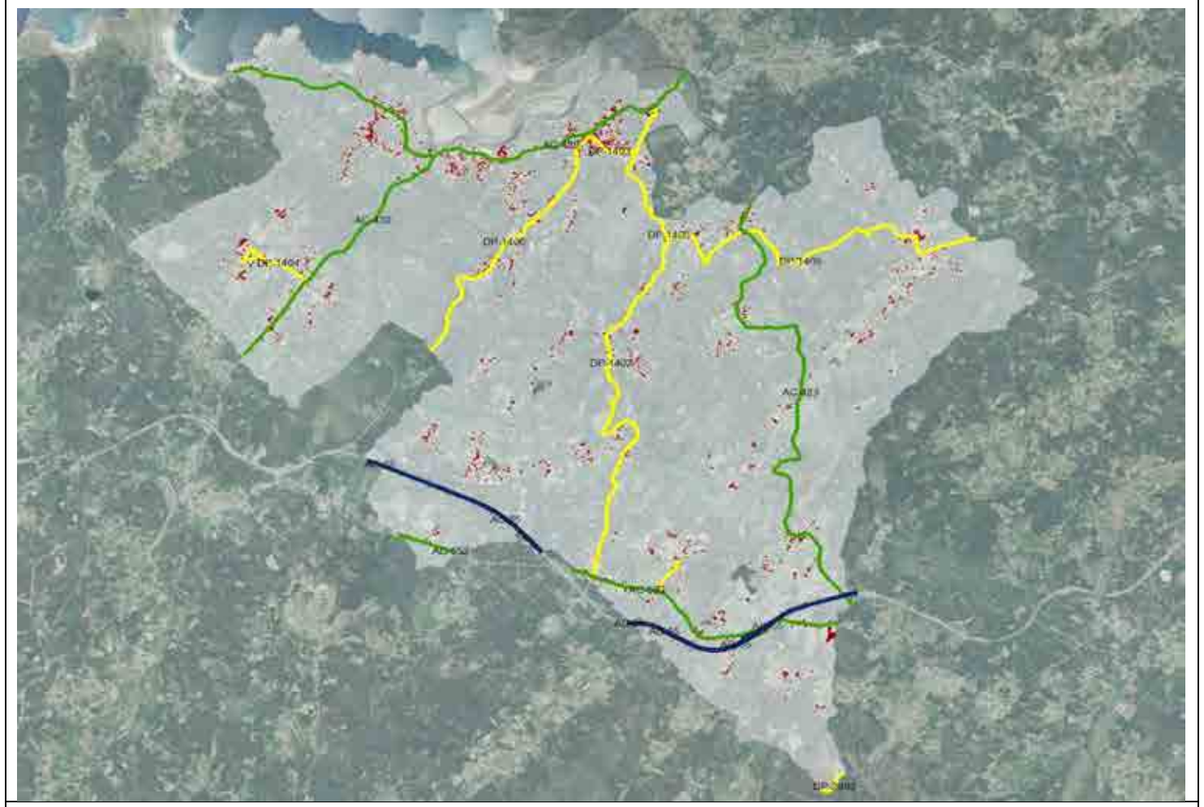
LIÑA	NOME DA LIÑA	PARADA	NOME DA PARADA	LATITUDE	LONXITUDE
XG81101	LAXE - CARBALLO E.A. - SANTIAGO E.A.	15014-15	AS REVOLTAS	43,2198873	9,11341072
XG81101	LAXE - CARBALLO E.A. - SANTIAGO E.A.	15014-23	CANDUAS	43,2214749	9,07420345
XG81101	LAXE - CARBALLO E.A. - SANTIAGO E.A.	15014-30	CRUCE DE NANTON	43,2358753	9,14904349
XG81101	LAXE - CARBALLO E.A. - SANTIAGO E.A.	15014-32	CRUCE GRELAS	43,2169107	9,09261924
XG81101	LAXE - CARBALLO E.A. - SANTIAGO E.A.	15014-33	PONTECESO-RELLENO	43,2398605	9,15266804
XG81101	LAXE - CARBALLO E.A. - SANTIAGO E.A.	15014-9	NEAÑO	43,2298224	9,134946
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-10	NEAÑO CENTRO	43,2287996	9,13443867
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-11	PRAZA NEAÑO	43,2277544	9,13393448
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-12	SILVARREDONDA	43,2032279	9,19742683
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-13	REBOIRAS	43,2238067	9,1228181
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-14	AGRO	43,2285343	9,23656078
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-15	AS REVOLTAS	43,2231546	9,1207851
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-16	BANEIRA	43,1948334	9,22117523
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-17	BELLO	43,2101392	9,23175238
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-18	BERES	43,2228414	9,18729738
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-19	BERES DE ABAIXO	43,2215687	9,19408457
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-2	CPI AS REVOLTAS	43,2200639	9,11220385
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-20	BOSQUE	43,2225809	9,15511732
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-21	A PARROCHA	43,2163656	9,17889277
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-22	BRAÑA	43,2177283	9,23907513
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-24	CARDEZO	43,2337231	9,2193925
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-25	CASA DARDE	43,2291588	9,23089139
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-26	CENTRO SAUDE CESULLAS	43,2210906	9,11202756
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-27	CORCOESTO	43,225543	9,24141652
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-3	CURES	43,2243534	9,23958328
XG81160	CENTRO SAUDE CESULLAS-BERES DE ABAIXO	15014-6	LEAS	43,216318	9,16815583
XG84811	ENTREXARDÍNS-FISTERRA	15014-1	HERMIDA	43,1546861	9,13663513
XG84811	ENTREXARDÍNS-FISTERRA	15014-5	A PIOLLA	43,1542238	9,22227609
XG84811	ENTREXARDÍNS-FISTERRA	15014-8	NANTÓN	43,1590593	9,20609625
XG84817	CORUÑA E.A.-RONDA DE OUTEIRO-LAXE-MUXÍA	15014-15	AS REVOLTAS	43,2231766	9,12085361
XG84817	CORUÑA E.A.-RONDA DE OUTEIRO-LAXE-MUXÍA	15014-4	GRELAS	43,2165929	9,09182992
XG84819	MUXÍA-LAXE-CORUÑA E.A.	15014-1	HERMIDA	43,1546944	9,13793692
XG84819	MUXÍA-LAXE-CORUÑA E.A.	15014-5	A PIOLLA	43,1541432	9,2227995
XG84819	MUXÍA-LAXE-CORUÑA E.A.	15014-8	NANTÓN	43,1590531	9,20581026

Elaboración propia a partide de datos da Xunta de Galicia.

2H - TRANSPORTE PRIVADO E CIRCULACIÓN

A AC-429 (a estrada autonómica Ponteceso - Laxe) articula o groso da mobilidade municipal, incluso nos picos horarios de maior circulación ten como mínimo o dobre de vehículos que a segunda estrada con máis circulación (a AC-430). A dinámica de conexión dominante é cara o leste, en dirección a Ponteceso (e cara Carballo, A Coruña…). Este vector aglutina máis movementos que a conexión cos os polos opostos (Baio, e Laxe) ao oeste. O pico absoluto de máxima circulación rodada non ten lugar durante as mañás, senón polas tardes, e o momento no que hai máis coches circulando é ao mediodía (unha vez que os servizos decaen, o polo central de equipamentos de A Carballa baixa, e sube a circulación na zona con certa actividade hostaleira e comercial (e residencial) de Neaño.

2H1 - FUNCIONAMENTO DA REDE VIARIA PRINCIPAL.



Sistema Viario e de Asentamento (Cartografía Xunta 2017)

A rede viaria principal está composta por estradas de titularidade Autonómica e Provincial, con especial peso das vías de maior rango, que acada valores de IMD por riba dos 5.000 vehículos. Estas estradas, a AG-55 e a AC4-429, concentran os principais volumes de vehículos, sendo na súa meirande parte fluxos pasantes en relación ao termo municipal, en especial os da autoestrada, xa que segundo se puido recoller nas enquisas, o emprego das estradas autonómicas para desprazarse ao centros de servizos e actividades, segue sendo moi común.

Este feito derívase da posición costeira dos principais asentamentos do concello ao respecto do eixo estruturante, así como a relación de mobilidade para con Baio e Ponteceso, espazos de servizo inmediato, ambas enlazadas por estradas autonómicas e complementariamente, vías provinciais.

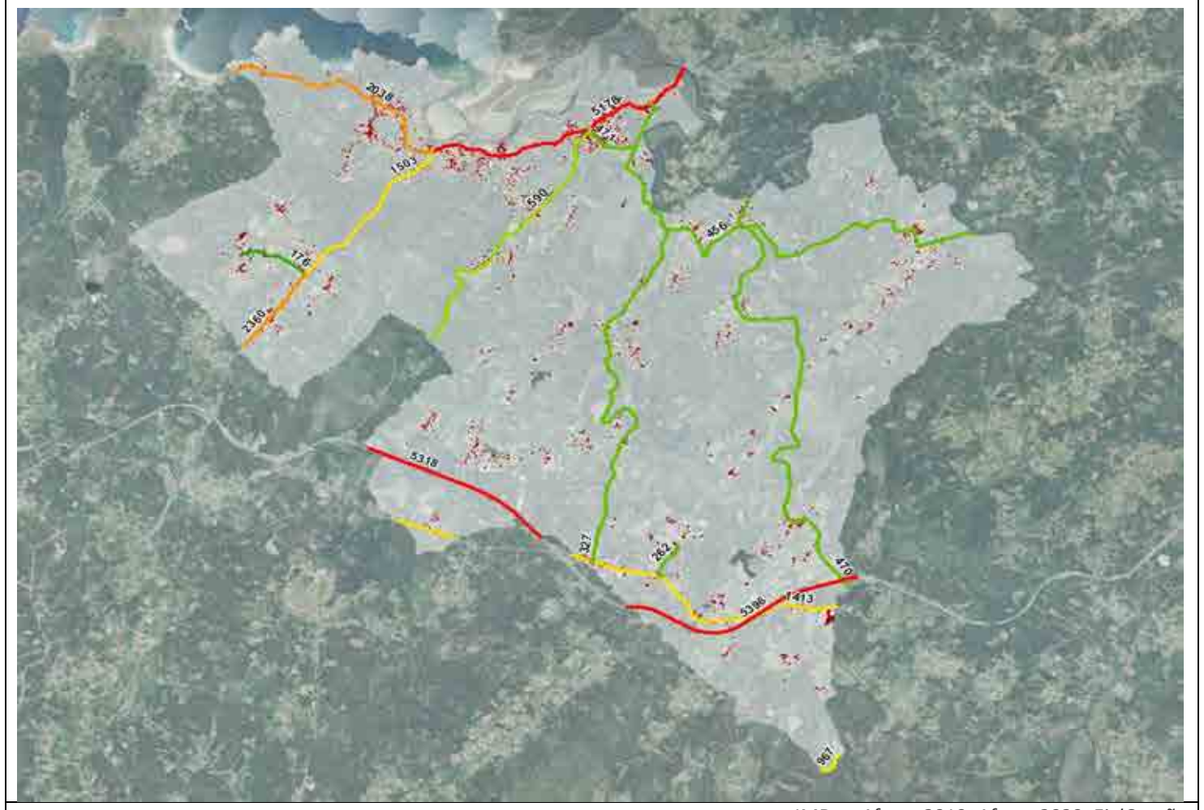
Sistema viario principal / Detalle de inserción na trama urbana

A propia distribución do asentamento, conformando un fronte case continuo que enlazan un conxunto de vales de penetración pon sobre a pista da propia xerarquía viaria, establecendo un modelo de peite, cun gran condensador litoral, que atopou eco na AG-55 inda que cunha escala territorial que soborda os fluxos interiores do concello

Táboa 2H1.1 - Composición da rede viaria principal

MATRÍCULA	DENOMINACIÓN	TITULARIDADE	IMD
AG-55	Autopista Costa da Morte (T1)	AUTONÓMICA	5.396
AG-55	Autopista Costa da Morte (T2)	AUTONÓMICA	5.318
AC-423	Grilloi - Ponteceso	AUTONÓMICA	470
AC-429	Ponteceso – Laxe (T1)	AUTONÓMICA	5.178
AC-429	Ponteceso – Laxe (T2)	AUTONÓMICA	2.038
AC-552	A Coruña - Cee	AUTONÓMICA	1.413
AC-430	Baio - As Grelas (T1)	AUTONÓMICA	1.503
AC-430	Baio - As Grelas (T2)	AUTONÓMICA	2.360
DP-1401	Acceso l Igrexa de Nantón	PROVINCIAL	262
DP-1402	De Ponteceso a Pedra por o Bosque	PROVINCIAL	327
DP-1403	De Balado a Allebe	PROVINCIAL	471
DP-1404	Acceso ao Dolmen de Dombate	PROVINCIAL	176
DP-1405	De Pazos a Leas por Beres	PROVINCIAL	456
DP-1406	De Neaño a Baio	PROVINCIAL	590
DP-2902	De Agualada a Cuns	PROVINCIAL	967

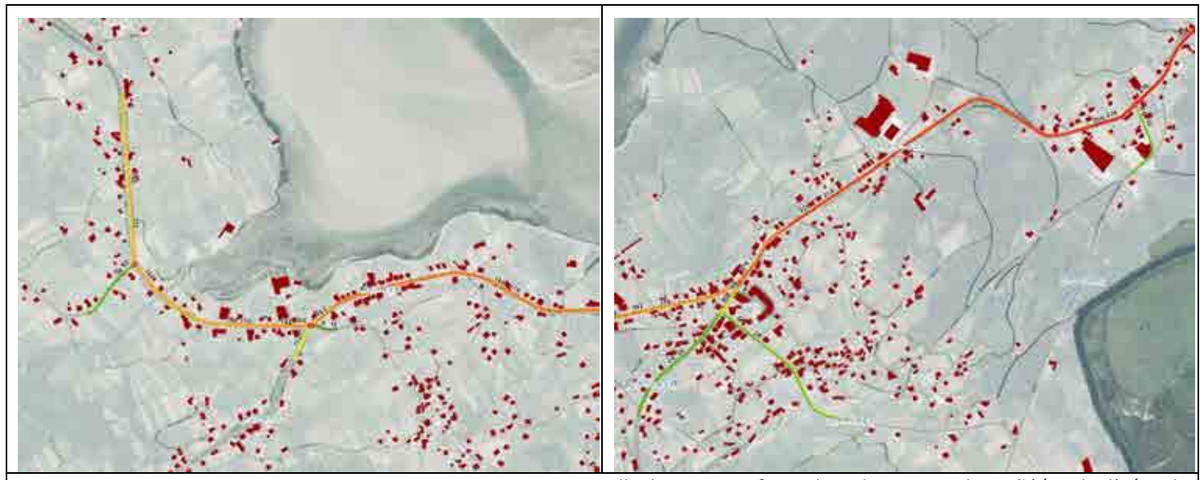
IMDs – Afoxun2019+Afoxun2020+EielCoruña



IMDs – Afoxun2019+Afoxun2020+EielCoruña

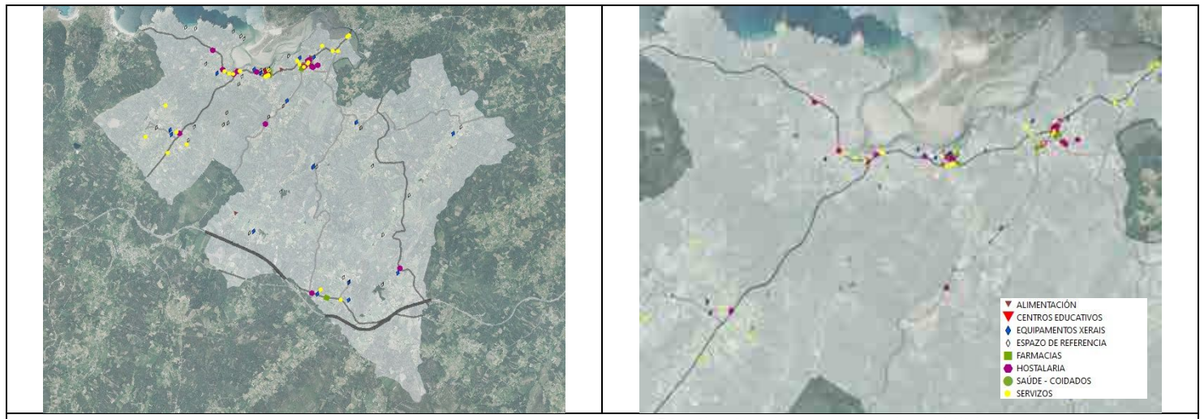
En termos xerais, o fluxos detectados son pequenos, cun máximo 5.178 vehículos ao día na AC-429, no tramo entre a súa intersección coa AC-430 e termo municipal de Ponteceso. Este tramo, duns 5km amosa un pico que ronda os 1.000 vehículos hora, o que supón unha frecuencia de paso de 1 unidade cada 3,6 segundos na situación de máxima demanda, cantidades moi afastadas do que poderíamos considerar un tráfico intenso.

Alén disto, e como resultado das medicións de fluxos realizadas pola equipa durante a toma de datos, vemos como a distribución de intensidades non é uniforme e aumenta tramo a tramo dende a intersección coa AC-430 ate a límite municipal, lugar onde se recolle a medición do sistema de aforamento da Xunta (Afoxun), polo que podemos afirmar que nos tramos centrais da estrada, entre As Grelas e A Carballa, e dende A Carballa a Neaño, os picos se sitúan entre os 700 e os 850 v/h.



Detalle das IMDs na fronte litoral – Horario de Mañá/Mediodía/Tarde

A forte caída de volume da AC-429 en dirección a Laxe, pon de manifesto a baixa vinculación de Cabana con esa vila como centro de servizos. Así mesmo a relación de fluxos coa AC-430 da a pista da preponderancia de Ponteceso como principal atractor fronte a Baio. Pese a isto, o incremento de fluxo da AC-430 no tramo sur, manifesta unha desvinculación operativa dos veciños de Borneiro, Dombate ou As Pías do centro de Cabana en favor de Baio.



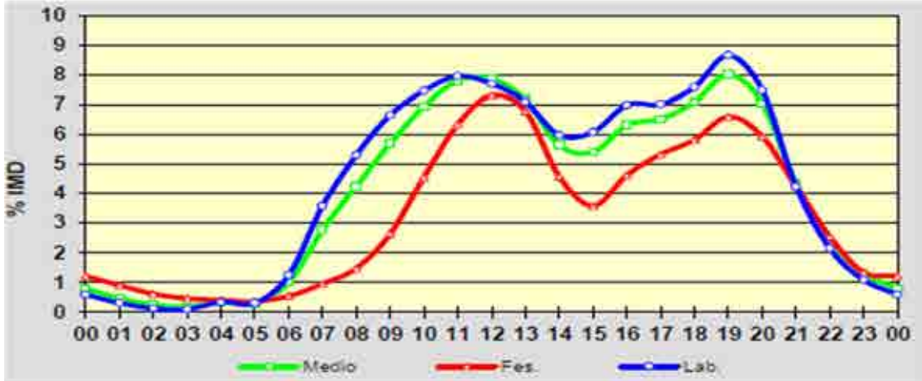
Distribución de atractores de mobilidade no termo municipal

Por outra banda, a distribución das dotacións e servizos reflexa de feito mimético a distribución das poboación no territorio, concordando plenamente coa frecuencias de vehículos/dia recollidas polos diferentes medios de prospección e formalizando unha sorte de rosario costeiro ao pé da AC-429.

Ao Oeste, nas Grelas, aparece un primeiro conxunto de servizos e comercios, apoiados tamén na proximidade de Cánduas, un dos principais asentamentos residenciais do concello. Por outra banda A Carballa é o principal condensador de dotacións pública, pese a non concentrar un volume de residentes destacado, condensando centros de ensino, cultura, deporte, saúde a administración. Xa ao Leste, a concentración de vivendas en Neaño é a principal, cuestión reforzada pola presencia de servizos e dotacións públicos e privados, conformando o principal centro de actividade do concello.

No resto do termo municipal aparecen atractores menores ou moi especializados que, salvo datas puntuais, non xeran tensións de circulación destacables no conxunto da rede.

Táboa 2H1.3 - Distribución horaria dos fluxos



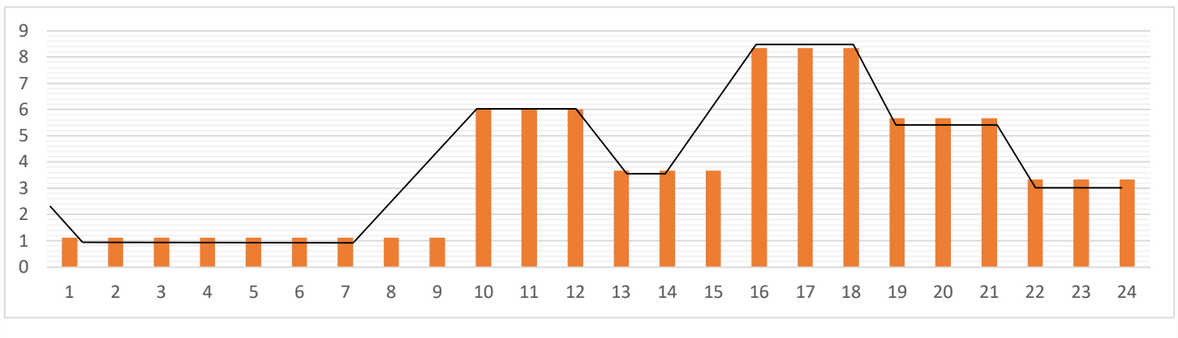
AC-552 ao paso por Cabana (% do total de vehículo diarios). Fonte: Xunta de Galicia

No tocante á distribución horaria dos fluxos, os patróns son os propios dun concello con baixas taxas de vinculación, é dicir, onde un importante número de residentes non traballan no propio municipio. Así mesmo, a dependencia doutros ámbitos para o acceso a certas dotacións e servizos de uso frecuente reforza as mobilidades nos extremos das xornadas laborais tipo. Estas dinámica coincide coas frecuencia recollidas a partir dos datos do Afoxun dos anos 2019 e 2020 para vías autonómicas que pasan polo termo municipal.

2H1.4 - Horario preferente dos desprazamentos.

	MOTORIZADOS	*TRABALLO*	*COIDADOS*	*LECER*
Antes das 9h	19%	*30%*	*16%*	*3%*
9h-12h	18%	*12%*	*23%*	*12%*
12h-15h	11%	*13%*	*13%*	*13%*
15h-18h	25%	*23%*	*31%*	*18%*
18h-21h	17%	*14%*	*11%*	*37%*
despois das 21h	10%	*9%*	*6%*	*18%*

Fonte: enquisas de mobilidade



A pesares disto, a proximidade dalgún dos espazos de referencia, como Ponteceso ou Carballo, permite mobilidade duplas ao longo do día, con residentes traballado fóra, comen na casa no medio da xornada partida, o que, xunto cos horarios dos centro de ensino e a saída dos traballadores funcionarios, concentra os máximos volumes entre as 15h e as 18h. Como resultado, a distribución de fluxos internos e de proximidade, en relación ás dinámicas macro que se reflexan na gráfica da AC-552, muda substancialmente, plantexando o pico máximo na clásica depresión das primeiras horas de tarde.

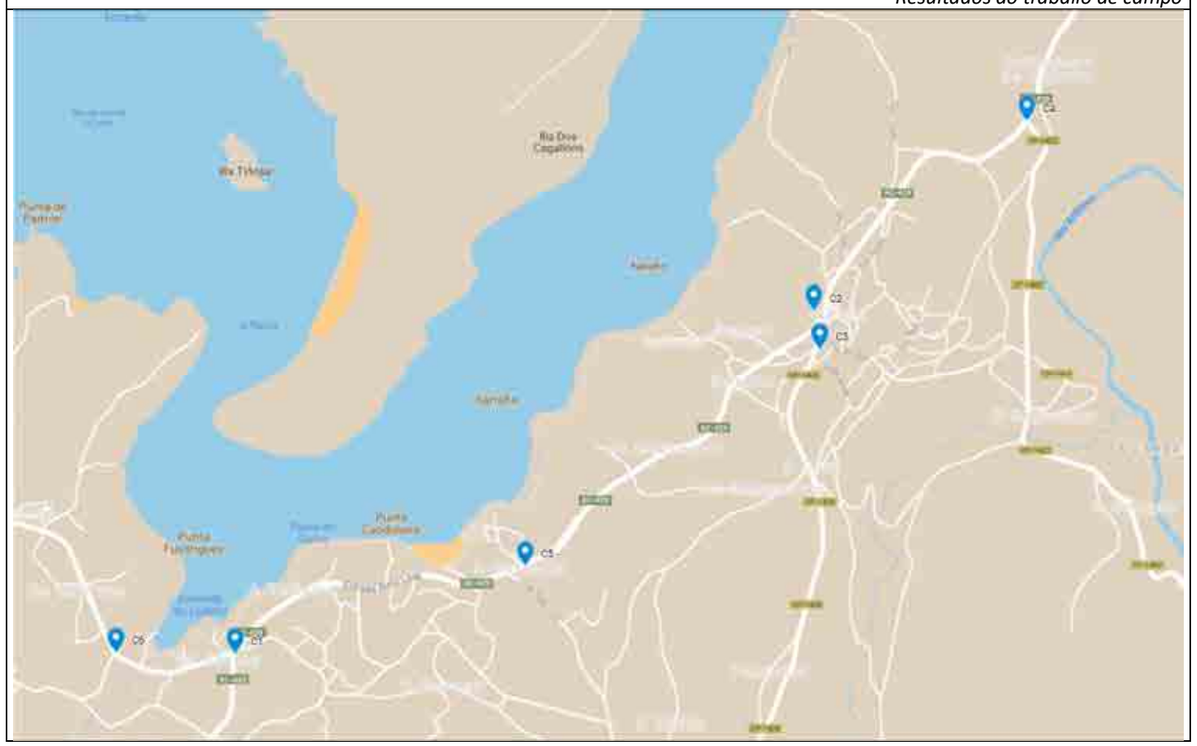
2H2 - MERCADORÍAS

Existe un baixo fluxo de pesados en todo o termo municipal, con valores xeralizados por baixo do 10% de vehículos pesados nas vías aforadas, a excepción da intersección da AC-429 coa DP-1402, na que a presenza na contorna de empresas de construción eleva a porcentaxe até o 11,11% en horario de mañá.

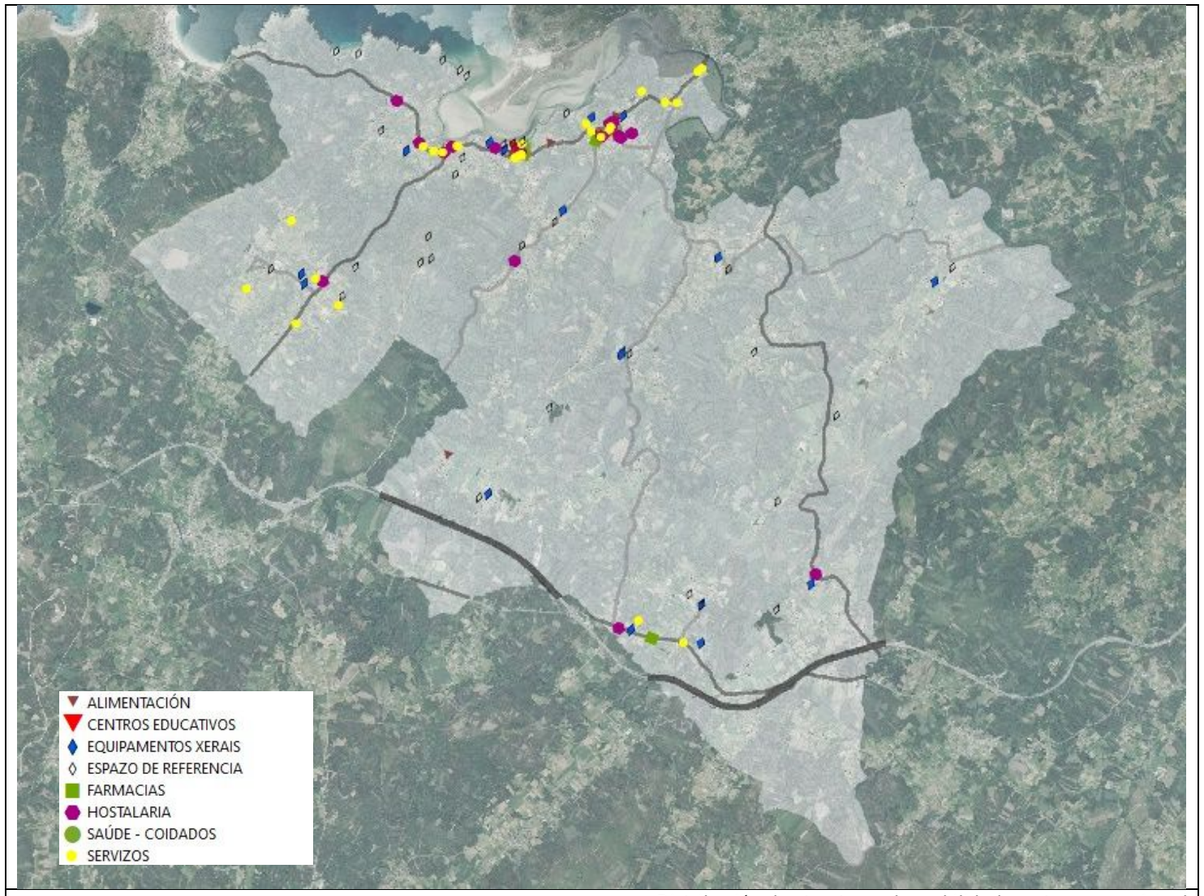
Táboa 2H2.1 - Distribución de pesados

Código	Intersección	% de pesados	
		mañá	tarde
C1	AC-429 con AC-430	4,50	3,80
C2	AC-429 con DP-1406	4,40	4,40
C3	DP-1406 con DP-1403	7,69	5,63
C4	AC-429 con DP-1402	11,11	3,39
C5	AC-429 en Cesullas	2,17	4,35
C6	AC-429 con Camiño de Canduas	-	-

Resultados do traballo de campo



Esta porcentaxe, inda que elevada, debe ser matizada xa que en realidade implica un volume total de vehículos pesados pouco representativa, e que en ningún caso, compromete o normal funcionamento da vía ou pon en risco a seguridade de peóns ou residentes da contorna.



Distribución de atractores de mobilidade no termo municipal

Ao igual que se ten comentado no apartado anterior, a distribución de puntos de servizo en consumo, concentra con claridade os fluxo de pesado na AC-429 e, pola súa conexión coa AG-55, na AC-430, presentando ambas valores en torno ao 5%, polo que de novo a conclusión é a antedita, un fluxo relevante pero perfectamente asumible pola infraestrutura existente.

Así mesmo destacar que nas enquisas e entrevistas realizadas, o fluxo de pesados non foi destacado en ningún circunstancia como problema ou elemento a xestionar de modo prioritario no plan.

Puntos de abastecemento e espazos de carga e descarga:

Non se detectan no concello puntos especializados de carga e descarga vencellados aos establecementos máis aló de prazas cebreadas na contorna da Carballa, de uso un tanto indefinido. A ausencia de grandes áreas comercias, unida á gran dispoñibilidade de prazas non reservadas, así como a abundancia de espazo indiferenciado nas marxes dos viais permite aos vehículos de reparto de mercadorías deterse ou estacionar con facilidade nas proximidades dos puntos e abastecemento.

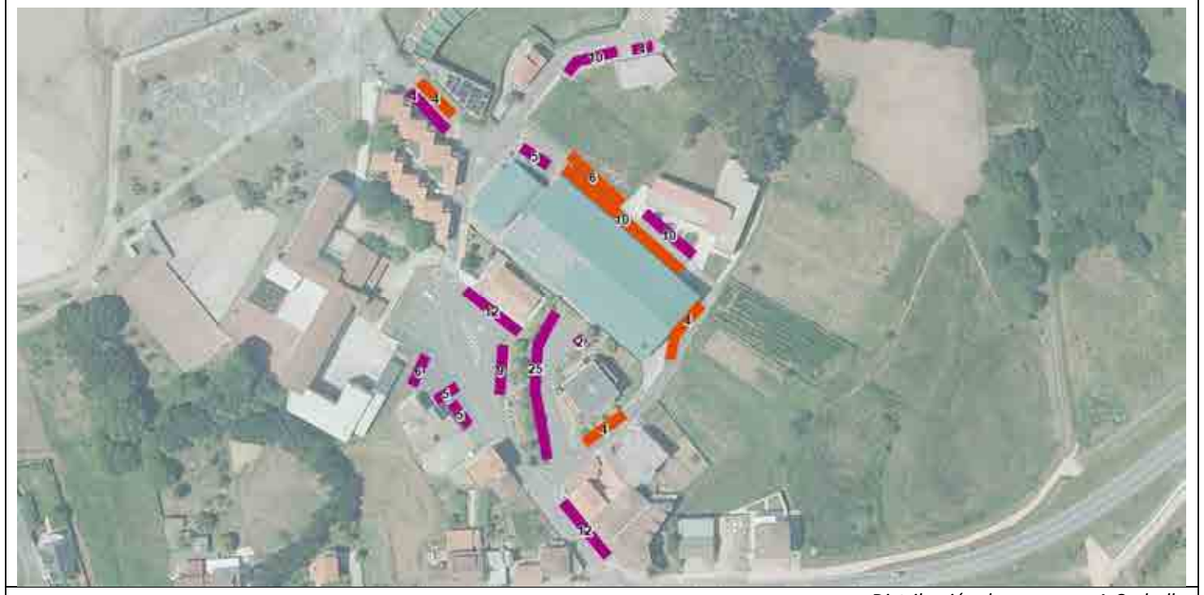
2I - ESTACIONAMENTO

O concello de Cabana conta con espazos de aparcamento suficiente nos seus espazos urbanos, con ampla oferta concentrada en A Carballa, lugar onde se ubican boa parte dos equipamentos municipais. A presión de estacionamento é baixa en xeral, con picos de ocupación do 60%,, o que non evita a malas praxes, especialmente nas inmediacións das oficinas bancarias e o centro de saúde, onde por evitar desprazamentos percorridos de menos de 1 minuto a pé dende prazas formalizadas, o usuarios opta por abandonar o vehículo indebidamente. O período estival, en espacial no espazos de praias, si teñen amosado certo nivel de saturación, en concreto na praia de Rebordelo e San Pedro.

2I1 - DISTRIBUCIÓN E OCUPACIÓN DE PRAZAS DE APARCAMENTO

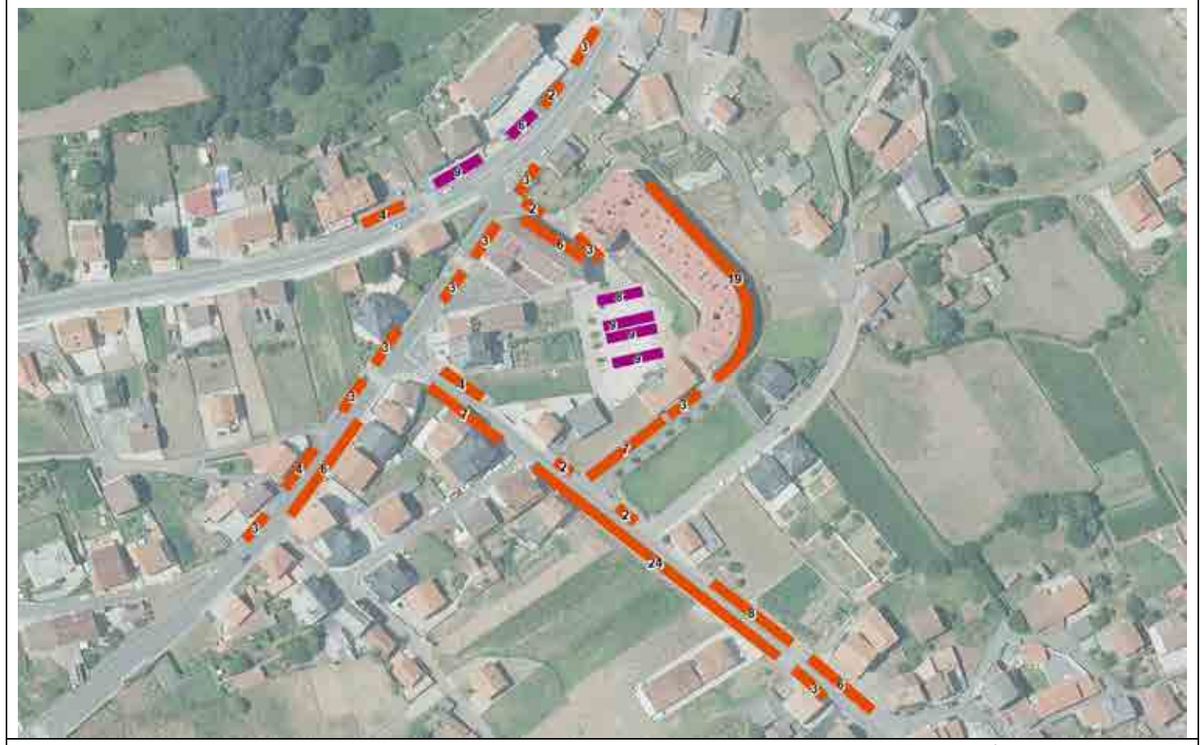
Estacionamento nos espazos urbanos

Existen un total de 320 prazas nas areas urbanas de Cabana, nomeadamente 159 en A Carballa e 161 en Neaño. Ditas prazas distribúense nunha relación 80/20 en batería/liña en A Carballa e 40/60 en Neaño, en consonancia coa configuración espacial de ditos ámbitos.



Distribución de prazas en A Carballo

No ámbito central, vemos como o sistema CEIP-ESMU-Concello, concentran no seu dous niveis o groso das prazas dispoñibles, incluíndo unha dársena para os autobuses escolares. Na contorna inmediata de Polideportivo-Piscina-Centro de Saúde, o número de prazas é menor, e a súa disposición dominantemente en liña.



Distribución de prazas en Neaño

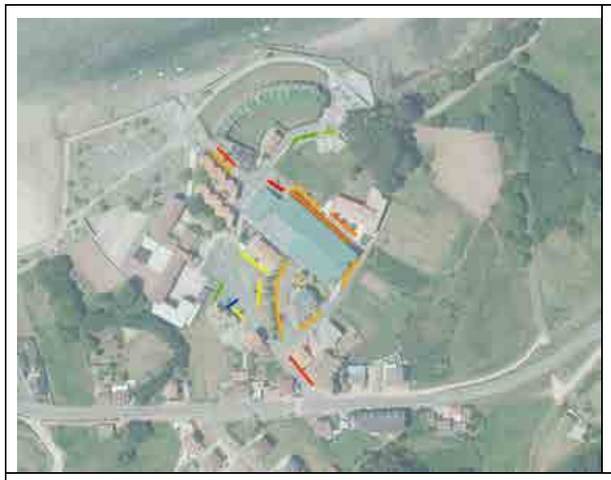
Pola contra en Neaño atopamos as prazas dispostas a ambas marxes da súa estrutura viaria, do conformación máis tradicional, que presenta fieiras continuas de prazas en liña a dúas caras. Ditos espazos son complementados coa praza do Centro de Maiores, que ven sendo utilizada nos últimos tempos como bolsa de estacionamento, concentrando preto de 40 prazas non formalizadas.

Táboa 2I1.1 - Reconto de prazas públicas e ocupación

	BATERÍA			LIÑA			TOTAL		
	PRAZAS	*VEHÍCULOS*	*% OCUPA*	*PRAZAS*	*VEHÍCULOS*	*% OCUPA*	*PRAZAS*	*VEHÍCULOS*	*% OCUPA*
A Carballa	109	49	***44,95***	28	17	***60,71***	137	66	***47,54***
Neaño	50	25	***50,00***	133	72	***54,14***	183	97	***57,79***
TOTAL	159	74	***46,54***	161	89	***55,28***	320	163	***54,03***

Vemos como a presión de estacionamento rexistrada é media, con picos do 61%, pero garantindo en todo caso espazos de estacionamento en ámbolos ámbitos mesmo nas horas centrais de mañá, que son as coincidentes co nivel máximo de actividade do servicios e en especial de Concello, Centros de Ensino, Centro de Saúde e oficinas bancarias.

Resulta especialmente destacable que en A Carballa, que concentra o groso das dotación, a ocupación no momento das medicións non acadase o 50% das prazas totais dispoñibles, cuestión que pode estar vencellada a ausencia de espazos residenciais no ámbito que ocupen de xeito semi-permanente os estacionamentos en superficie.

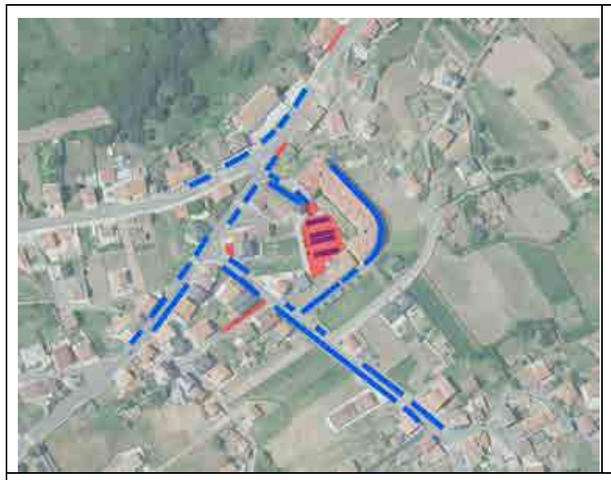
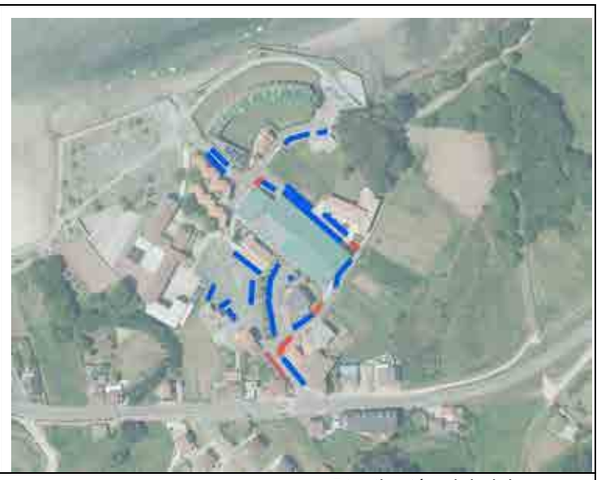


Ocupación de prazas

A pretensión do percorrido mínimo fai que, pese a que en moitos casos, estacionar en certos espazos conleva máis circulación e mesmo certas complexidades de manobra, as prazas máis accesibles dende o punto de vista da circulación, quedan baleiras en favor das de maior proximidade aos accesos dos centros.

Tal é así, que mesmo proliferan as malas praxes en ámbolos dous ámbitos a pesar de existir innumerables prazas dispoñibles nas inmediacións. Esta situación vese tamén reforzada pola ausencia de Policía Municipal no concello que poda exercer medidas sancionadoras que regulen os comportamentos indebidos dos usuarios.

Táboa 2I1.2 - Hábitos de estacionamento: mal estacionamento.	
Dentro do espazo aforado, identifícanse ámbitos con malos hábitos de estacionamento obtidos a traveso das diversas fontes consultadas no proceso participativo: protección civil, mesas veciñais, corporación municipal... e do campo	
Praza do Centro de Día (Neaño)	*Utilización sistemática da praza como espazo de estacionamento. Eliminouse a sinalética que prohibía o acceso, pero a súa configuración indefinida fomenta os malos usos, a falta de seguridade e limitacións ás condicións de accesibilidade.*
Estrada do Bosque (Neaño)	*Disposición de vehículos sobre a beirarrúa nas inmediacións dun taller mecánica*
Camiño da Agriña (Neaño)	*Estacionamento nun vial estreito sen prazas formalizadas*
AC-429 (Neaño)	*Estacionamentos breves nas marxes da vía para a asistencia a comercios e servizos, como Correos.*
Contorna do Concello (A Carballa)	*Mala disposición de vehículos buscando a máxima cercanía, inda que existan prazas libres a escasos metros.*
Accesos ao Centro de Saúde (A Carballa)	*Mala disposición de vehículos buscando a máxima cercanía, inda que existan prazas libres a escasos metros.*

Distribución global de prazas

No concello non existen prazas de estacionamento reguladas e os espazos de carga e descarga (ou reservados) son escasos, con certa presenta no ámbito da Carballa, pero representado en todo caso un volume mínimo do total. Esta situación concorda con baixo número de comercios e servizos privados presentes no termo municipal.

No total de prazas aforadas recolléronse un total de 10 unidade de uso especial, que se reparte do modo seguinte:

Táboa 2I1.3 - Inventario de prazas de aparcamento especiais no espazo urbano	
ESTACIONAMENTO REGULADO	-
MOBILIDADE REDUCIDA	Nº DE PRAZAS: 15
CARGA /DESCARGA	Nº DE PRAZAS: 5

Estacionamento vencellados ao turismo

Mención a parte merece a distribución de prazas vencelladas aos elementos turísticos. No conxunto do concello existen un total de 228 prazas en bolsas, destacando as 75 no castro de Borneiro, as 39 no Dolmen de Dombate (ao que se engade unha dársena de autocares), as 72 repartidas en 4 bolsas na senda litoral ou as 30 da praia de Rebordelo.

Estas bolsas, afastadas na súa meirande parte do espazo urbanos, presentan unha ocupación nula agás nos momentos de afluencia turística, resultando en xeral suficientes no seu conxunto, a excepción das existentes en Rebordelo e San Pedro, especialmente nesta última, onde a vía de acceso, estreita en de dimensión case constante, non permite e aparición de bolsas ou ensanchamento.

Como resultado do anterior, os usuarios destas praias tende a concentrarse nas marxes da vías, invadindo espazos privados, cercenando os percorridos peonís e dificultando todo tipo de circulación rodada, especialmente o acceso de vehículos de emerxencia aos areais en caso de emerxencia.

Distribución de prazas vencelladas aos espazos turísticos / Malas praxes neste espazos

Indicadores de evolución

Finalmente comentar que, dentro da análise global da oferta e distribución de estacionamentos elaboráronse un conxunto de indicadores que deber servir para a avaliación e seguimento da implantación das medidas que, derivadas do desenvolvemento do presente plan se vaian producindo.

Táboa 2I1.4 - Indicadores de evolución	
Superficie (m^2) con regulación e tarifación de aparcamento na vía pública	0m2
Número de prazas de aparcamentos para vehículos eléctricos	0
Número de prazas de aparcamentos de proximidade	En espazo urbanos: 97 En aparcamento turísticos: 228
Grao de saturación do aparcamento en bolsa (Libres, ilegais, legais).	En torno ao 54% das prazas formalizadas no punto de máxima demanda, con distribución moi variable en función da localización, acadando picos de ocupación plena en espazos de máxima centralidade.
Porcentaxe de aparcamentos ilegais.	No pico de máxima demanda establécese entre o 10% e o 20% do total de vehículos estacionados nos ámbitos aforados.
Porcentaxe de aparcamento informais	De igual modo estímase até un 20% de estacionamentos en espazos non regulados, onde resulta complicado certificar a súa legalidade.
Dotacións en edificios esixidas por normativa	1 praza cada 100m^2 construídos ó por vivenda.

2I2 - DIAGNOSE DA OFERTA E A DEMANDA DE APARCAMENTO

As estatísticas de ocupación das prazas indican con claridade a suficiencia das prazas de estacionamento ubicadas no espazos urbanos, tanto en Neaño como na Carballa. Esta percepción está reforzadas polos resultados das enquisas realizadas polo traballo de campo, que indican que a meirande parte dos participante afirman estacionar na rúa, ata un 68%, porcentaxe superior á media en espazos de marcada matriz rural, como é conxunto do termo municipal, polo que non é previsible un aumento substancial da demanda de utilización das prazas situadas en espazo público.

Táboa 2I2.1 - Hábitos de estacionamento en enquisas		
Onde Estaciona Principalmente?	Durante o DÍA	Durante a NOITE
Na rúa	68%	64%
Nun garaxe	25%	23%
Nun parking privado	5%	9%
Nun parking público	2%	2%
Fóra do concello	0,0%	2%
Total	100,0%	100%

Por todo isto enténdese suficiente a oferta existente, non prevendo no presente plan, a ampliación ou a modificación dos sistemas de estacionamento nos núcleos urbanos de Cabana.

Por outra banda, comentar a necesidade plantexar reforzos e alternativas para as praias de San Pedro e Rebordelo, reforzando ou xerando as plataformas de aparcamento na marxe da AC-429 e limitando o acceso a residentes e persoas con mobilidade reducida nas vías rodadas que levan aos areais, garantindo así os percorridos a pé e moi especialmente o de vehículos de emerxencias.

Así mesmo deberán mellorarse os percorridos peonís a ambas praias a fin de reducir no posible a afluencia de vehículos durante o verán, limitando por tanto a situación de saturación existente na actualidade.

2J - SEGURIDADE VIARIA

A accidentalidade e a percepción de inseguridade concéntrase en poucos puntos do concello (en torno ás estradas, sobre todo na AC-429). O resto de vías ("as pistas") son eidos de convivencia habitual de coches e peóns. Pódese concluír que a veciñanza convive coa inseguridade dalgúns dos viais, dando por aceptables as eivas nesta materia, e considerándoas inevitables pola configuración do concello e o alto uso do coche. Sen embargo recoñécea como unha das razóns para non camiñar máis ou ir máis en bicicleta. Faise necesario crear cruces seguros para persoas nas estradas autonómicas que estruturan a mobilidade do concello, especialmente nos espazos máis densamente poboados e en zonas de cruce de persoas. Estes cruces seguros deberan servir tamén para axudar a moderar a velocidade nestes tramos, nos que existe certa presencia de accidentes por alcances ou saídas de vía.

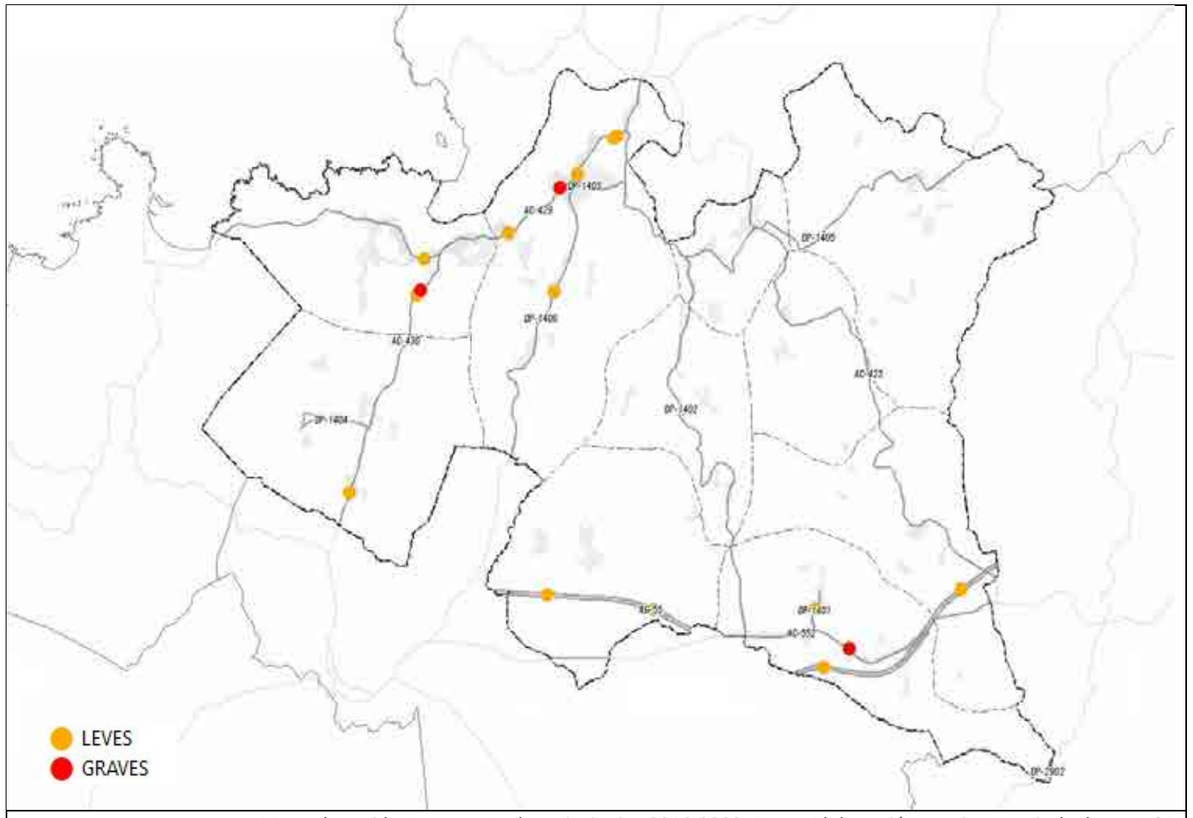
2J1 - ACCIDENTES E PUNTOS PERIGOSOS

Inclúese a continuación un resumo da información máis relevante extraída das bases de datos da DGT en canto á evolución recente da siniestralidade viaria. Recóllese en primeiro lugar a distribución xeográfica dos accidentes acontecidos nas estradas principais do concello, para o período máis recente (2016-2020), clasificándoos por tipo e segundo a gravidade e o número de vítimas. A análise cínguese aos accidentes nas estradas principais dado que os microdatos da DGT non permiten identificar os accidentes acaecidos nas vías sen matrícula dos concellos de menos de 5000 habitantes, e os datos desagregados a nivel municipal atópanse desactualizados.

Táboa 2J1.1 - Accidentalidade con vítimas (2014-2018)

ACC_NUM	ANO	ESTRADA	PK	TIPO	FA*	HG*	HL*
201937070	2019	AC-429	**1,2**	Saída da vía pola dereita outro tipo	0	0	1
201837698	2018	AC-429	**1,2**	Lateral	0	0	2
201738479	2017	AC-429	**1,3**	Caída	0	0	1
201738477	2017	AC-429	**2,2**	Frontal	0	0	1
201837700	2018	AC-429	**2,6**	Saída da vía pola dereita outro tipo	0	1	0
01738478	2017	AC-429	**3,7**	Fronto-lateral	0	0	1
201638170	2016	AC-429	**5,3**	Saída da vía pola esquerda, outro tipo	0	0	1
201837699	2018	AC-430	**3,6**	Atropello a personas	0	0	1
201937071	2019	AC-430	**7,2**	Saída da vía pola esquerda, outro tipo	0	1	0
201937073	2019	AC-430	**7,3**	Saída da vía pola esquerda, outro tipo	0	0	1
201638169	2016	AC-552	**48,95**	Saída da vía pola dereita con vuelco	0	1	1
201638171	2016	AG-55	**48**	Saída da vía pola dereita outro tipo	0	0	1
201937074	2019	AG-55	**51**	Saída da vía pola esquerda con colisión	0	0	1
201837704	2018	AG-55	**54,2**	Por alcance	0	0	3
201837702	2018	AG-55	**56**	Fronto-lateral	0	0	2
201937072	2019	DP-1401	**0,53**	Saída da vía pola esquerda con colisión	0	0	1
201837701	2018	DP-1406	**2,1**	Saída da vía pola dereita outro tipo	0	0	3

Fonte: DGT. Microdatos de accidentalidad con víctimas. (*) : FA: persoas falecidas como consecuencia do accidente no acto ou nos seguintes 30 días.; HG: persoas feridas hospitalizadas durante máis de 24h nos seguintes 30 días.. HL: persoas feridas que non precisaron hospitalización máis de 24h nos seguintes 30 días.



Mapa de accidentes en estradas principais - 2016-2020. Fonte: Elaboración propia a partir de datos DGT (en vermello: accidentes con vítimas: feridas graves ou mortais)

Diagnose da accidentalidade

Prodúcense unha media de 3 accidentes ao ano nas estradas principais do concello, ningún dos rexistrados neste período presentou vítimas mortais, pero si promediaron entre 4 e 5 vítimas anuais de diferente gravidade. O maior número de accidentes produciuse na estrada autonómica AC-429, e foron de tipos diferentes (choques, saídas de vía…). Chama a atención que varios deles concentrados en torno ao punto quilométrico PK-1,2 (entre os núcleos de O Picón e Ponteceso de Cabana) sen vítimas e gravidade nin mortais, e outro na zona de Neaño que si se saldou con feridos graves. A AC-430 rexistra tamén accidentes de distintos tipos, con un atropelo saldado cunha vítima leve á altura de A Cochadiña, xa na contorna da concentración residencial costeira. Os viais pasantes pola marxe sur do concello (viais estruturantes como a AG-55 ou a AC-552) presentan un número elevado de accidentes en proporción á pouca proporción dos mesmos que atravesa o concello, cifras que son propias de viais con IMDs e velocidades elevadas como é o caso.

Os datos de accidentalidade revelan a insuficiencia dos puntos de cruce seguros nas estradas autonómicas AC-429 e AC-430, e a AC-552, fan recomendable unha liña de actuación que permita reducir os atropelos nas zonas poboadas polas que pasa a infraestrutura, e reducir o número de colisións derivadas .

2J2 - PERIGOSIDADE CIRCULATORIA PERCIBIDA E A SÚA INFLUENCIA

Complementariamente aos datos de accidentalidade, dáse conta a continuación dos puntos detectados nas actividades de participación como máis proclives a xerar accidentes, froito das entrevistas con axentes locais implicados nas labores de asistencia e control de tráfico, e no resto de preguntas da participación. A maiores das zonas nas que se producen accidentes, recóllense tamén as zonas que presentan unha maior perigosidade e inseguridade percibida.

Espazos inseguros, indicados na participación veciñal (entrevistas a axentes informados)

Non se sinalan grandes preocupacións en torno á accidentalidade dentro do concello. A percepción de inseguridade relacionada coa mobilidade nas entrevistas é moi baixa, non tanto pola seguridade dos viais ou pola escasa accidentalidade, senón polo hábito e o costume das persoas, que adoitan ter precaución nos seus desprazamentos diarios. Cabe sinalar que, a pesares disto, a inseguridade dos viais é un dos principais argumentos da poboación para non ir máis a pé ou en bicicleta na súa mobilidade cotiá.

Sinálanse como puntos inseguros, vencellados á accidentalidade:

Táboa 2J2.1 - Zonas de inseguridade percibida

ZONA	MODOS	Causa da inseguridade
AC-429 A Carballa	Coches. Peóns. Pesados.	Cruce na estrada autonómica co vial único que da acceso e saída ao tráfico rodado da concentración de equipamentos e servizos de A Carballa (colexio, concello, banco, centro de saúde...). Sinálase o fluxo constante de coches nas horas punta, a falta de visibilidade na incorporación (coches estacionados nas esquinas) e as dificultades dos pesados para frear tras longa recta.
AC-429 con DP-1406 Neaño	Coches. Peóns. Bus.	Inseguridade no entronque da DP-1406 coa AC-429, fronte ao hotel Costa Verde: conflitos peón-coche (itinerario peonil incompleto), en punto de paso habitual dos nenos do núcleo de Neaño e das persoas maiores que suben ao equipamento (Centro cívico, biblioteca, centro de maiores). Xiro do bus invadindo a vía neste mesmo cruce.
AC-429 - DP-1403. Neaño (Hotel Monte Blanco)	Coches, Peóns	Zona de cruce habitual de peóns na estrada, non materializados con pasos peoniles: entronque de dúas vías de certa importancia. Problemas tamén de xiro de bus que afecta á falta de visibilidade. Historial de accidentalidade.
AC-429 - (entre Neaño e Ponteceso de Cabana)	Coches, Peóns	Zona de cruce de peóns na estrada, non materializado con pasos peoniles, en recta longa (non problema visibilidade, máis por velocidade). Historial de accidentalidade.
Contornas das Escolas Rurais	Coches. Peóns.	Nos accesos das escolas rurais (zona de paso habitual de persoas nos núcleos, hai actividades….) suxírese reforzar a sinalización para aumentar a precaución dos vehículos que circulan pola vía, e reforzar así a seguridade.
Accesos ás praias	Coches. Emerxencias .	Nos días de praia, sinálanse varios conflitos pola imposibilidade de baixar vehículos de emerxencia ás praias, dadas as malas praxes habituais de estacionamento nos viais que dan acceso ás mesmas, tanto de residentes como de visitantes.
Todo o concello	Coches. Animais.	Sinálase un aumento recente da accidentalidade relacionada con choques con animais en varios puntos do concello, sen consecuencias graves ata a data..
AC-430	Coches. Pesados	A estrada é zona de paso habitual de vehículos relacionados coa agrícola e forestal. A presencia de tractores e o escaso tráfico fai que sexan habituais os adiantamentos, incluso en zonas nas que non está permitido.
Varios	Moto	Varias fontes indican un uso habitual da moto como medio de transporte da xuventude, e accidentalidade (con rexistro de accidentes mortais) vencellada a este feito.

A accidentalidade e a percepción de inseguridade concéntrase en poucos puntos do concello (en torno ás estradas, sobre todo). O resto de vías ("as pistas") son eidos de convivencia habitual de coches e peóns. Pódese concluír que a veciñanza convive coa inseguridade dalgúns dos viais, dando por aceptables as eivas nesta materia, e considerándoas inevitables pola configuración do concello e o alto uso do coche. Sen embargo recoñécea como unha das razóns para non camiñar máis ou ir máis en bicicleta.

2K - ENERXÍA E MEDIO AMBIENTE

Os principais retos no eido do aforro enerxético e da calidade ambiental para o concello pasan por promover hábitos máis sustentables de desprazamento cotiá, favorecendo os desprazamentos a pé e en bici con medidas que reforcen a seguridade e a comodidade dos mesmos. A principal estratexia que dende a mobilidade se pode propoñer para atallar os posibles problemas medioambientais que pode ter o concello no futuro é o entretecido da rede peonil e ciclista existente (viais menores, camiños tradicionais, sendas, pontes e pontellas…) coa rede natural, facendo que sexan ao mesmo tempo soporte da mobilidade cotiá e de lecer, e corredores naturais que preserven a continuidade das matrices verde e azul. A exposición da poboación á contaminación acústica derivada da circulación é moi baixa. As emisións de gases contaminantes e de gases de efecto invernadoiro derivadas da mobilidade non derivan en niveis perigosos de calidade do aire.

2K1 - RUÍDO NA CIRCULACIÓN

Identifícanse a continuación as principais vías ruidosas no concello, a partir de datos de ruído nas estradas, e considerando ademais, naquelas máis próximas ás zonas residenciais con maior concentración de vivendas ou a equipamentos sensibles ao ruído como hospitais, colexios ou residencias de persoas maiores, os problemas vencellados ás altas intensidades de tráfico. Segundo os criterios do SICA (Sistema de Información sobre Contaminación Acústica), os valores a partir dos cales se consideran grandes eixos viarios con impacto na contaminación acústica (con máis de 3.000.000 de vehículos ao ano) non se superan en ningunha das vías, non existindo polo tanto mapas estratéxicos de ruído que cubran o territorio deste concello.

Ao mesmo tempo, o modelo de asentamento no concello caracterízase por unha gran dispersión e unha baixa densidade da poboación, sen que existan grandes aglomeracións urbanas sobre o as cales os impactos negativos das infraestruturas poidan supoñer un problema significativo.

Sinálanse a continuación as vías do concello que poden xerar maior contaminación acústica debido ás súas características.

Táboa 2K1.1 - Vías ruidosas pasando por concentracións urbanas	
Tipo de causa do ruído	Casos no concello
Vías ruidosas identificadas nos mapas de ruído estatais/autonómicos.	Non
Vías con IMD por riba de 12.000 vehículos (ou 1.000 na hora punta).	Non
Vías con máis dun 10% de pesados	Non
Vías principais con velocidades de circulación superiores aos 50 Km/h. **(o marco legal limita a velocidade nos tramos urbanos de vía a a 20km/h en plataforma única, a 30km/h nos tramos dun so carril por sentido , e a 50 km/h o resto)*	*AG-55 e AC-429 (IMD > 5000 veh/día)* *AC-552, AC-430*
Vías de dous ou máis carrís sen pasos peonís nin semáforos (vías rápidas, etc.)	AG-55
Vías con anchuras superiores a catro carrís.	-

Fonte: mapas de ruído da comunidade autónoma de Galicia, datos de campo.

O vial cuns datos de fluxo circulatorio máis elevados é a AG-55, a cal presenta un índice de pesados do 6,7% en 2020 (por debaixo do 10% preciso para considerala vía ruidosa), e unha IMD de 5.318 vehículos diarios no ano 2020, moi inferior aos 12.000, polo que non se pode considerar vía ruidosa. Esta estrada atravesa ademais o vértice sur do concello, unha zona moito menos poboada que a franxa costeira, e sen grandes superficies de tecido residencial, nin sequera unifamiliar, en contacto coa mesma, por tanto as repercusións sobre a poboación da contaminación acústica que poida provocar son moi pequenas.

O outro vial cunha IMD alta é a estrada autonómica AC-429 (Laxe-Ponteceso), que conta cunha IMD de entorno aos 2000 vehículos ao día no tramo oeste do concello (cara Laxe) e de máis de 5000 vehículos ao día no tramo leste (cara o veciño concello de Ponteceso). A porcentaxe de pesados sitúase no 7% (no punto aforado máis próximo ao concello, en Ponteceso), polo que tampouco se pode considerar vía ruidosa. Este vial si atravesa zonas poboadas, en especial a concentración residencial que vao dende A Carballa ate Neaño, pero dado que a maioría das son residencias unifamiliares con retranqueos ao vial, e que non existen equipamentos asistenciais nin doutro tipo a pé de vía, **o impacto da contaminación acústica sobre a poboación é moi limitado.**

En definitiva, o principal foco de ruído da circulación no concello é a AC-429, sen embargo **a baixa exposición da poboación a esta contaminación acústica non fai necesario tomar medidas para mellorar a convivencia da veciñanza cos viais que poden provocar molestias**.

2K2 - EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADOIRO

Tras a análise das medias de desprazamentos diarios das diferentes vías autonómicas e provinciais aforadas dentro do concello, xunto coas medicións técnicas feitas a propósito da elaboración deste plan, podemos obter unha estimación da media de quilómetros percorridos no concello a diario para vehículos lixeiros e pesados, nos distintos tipos de estrada:

Táboa 2K2.1 - Media diaria de quilómetros percorridos nas vías de Cabana de Bergantiños, por tipo de vehículo e de tramo

Tramo	**Km (lixeiros)**	**%**	**Km (pesados)**	**%**
Interurbano(>102km/h)	38.148,05	33%	2.817,12	50%
Interurbano(<102km/h)	48.106,10	42%	1.927,82	34%
Urbano	20.892,71	18%	671,66	12%
Rural	7.179,22	6%	222,04	4%
Total	114.326,09	100%	5.638,63	100%

Fonte: elaboración propia a partir de IMDs e aforos nas vías do concello.

A cada un destes tipos de desprazamento correspóndelle unhas emisións, que varían en función do tipo de carburante, sendo o reparto dos distintos tipos de carburante para a provincia de Pontevedra tal e como se expresa na seguinte táboa:

Táboa 2K2.2 - Distribución de vehículos segundo tipo de carburante na provincia de A Coruña (2019)

Tipo de vehículo	**GASOLINA**	**GASOIL**	**OUTROS**
CAMIÓN	1,43%	98,52%	0,05%
FURGONETA	11,79%	87,85%	0,36%
AUTOBÚS	0,18%	99,17%	0,65%
TURISMO	35,06%	64,75%	0,18%
MOTOCICLETA	99,56%	0,28%	0,16%
TRACTOR	0,00%	100,00%	0,00%
OUTROS * *(non se computan para os cálculos de emisións)*	25,64%	67,11%	7,25%

Fonte: Elaboración propia a partir " V.4.1. Parque de vehículos, distribuídos por provincias, tipos y carburantes. Año 2019. " Dirección General de Tráfico.

As emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI) contemplan o CO_2 equivalente (CO_2 eq), o cal inclúe os seis tipos de gases de efecto invernadoiro recollidos no Protocolo de Kioto: dióxido de carbono (CO_2), metano (CH_4), óxido de nitróxeno (N_2O), hidrofluorocarburos (HFC), perfluorocarburos (PFC) y hexafluoruro de xofre (SF_6). Calcúlanse a continuación as emisións de CO_2 producidas por este tipo de transporte:

Para caracterizar os tipos de consumo calcúlase a distribución dos percorridos diferenciando en primeiro lugar entre os feitos en turismo e os feitos en motocicleta / ciclomotor, (estes últimos supoñen unha parte moi minoritaria do total de desprazamentos en medios motorizados en base ao reparto modal detectado para o concello nas matrices orixe-destino, dado que a pesares de seren unha porcentaxe significativa do parque total de vehículos matriculados, o seu uso é maioritariamente recreacional e moi ocasional).

Pormenorizase tamén en base aos datos da DGT no seu anuario estatístico de 2017, para establecer unha distribución dos distintos tipos de turismos segundo a súa cilindrada para a provincia de Pontevedra (cos datos ponderados para adaptar as cilindradas):

Táboa 2K2.3 - Distribución de turismos en función da cilindrada na provincia de A Coruña (2019).

A CORUÑA (prov.)	< 0,8 l	0,8 - 1,4 l	1,4 l - 2,0 l	> 2 l	TOTAL
turismos	49.748	248.422	271.867	58.030	49.748
turismos %	7,92%	39,55%	43,29%	9,24%	7,92%

Fonte: elaboración propia a partir de "Tabla 71.- V.4.4 Parque nacional de turismos distribuídos por provincia y cilindrada. Año 2017" e "Tabla 73.- V.4.5 Parque de motocicletas por provincia y cilindrada". Anuario estatístico da DGT.

A Axencia Europea do Medio Ambiente establece as seguintes emisións para os distintos tipos de cilindrada:

Táboa 2K2.4 - Emisións para os distintos tipos de cilindrada segundo o tipo de combustible e a velocidade

COMBUSTIBLE			EMISIÓNS EN FUNCIÓN DA VELOCIDADE (gCO_2eq/km)		
		CILINDRADA	URBANA (21 km/h)	MEDIA (69 km/h)	ALTA (102 km/h)
Turismos e motocicletas	Gasolina	< 0,8 l	153,52	105,54	125,53
		0,8 - 1,4 l	188,82	121,26	133,44
		1,4 - 2,0 l	227,53	142,02	150,02
		> 2,0 l	307,46	177,07	186,82
	Diésel	< 0,8 l	118,18	97,24	112,36
		0,8 - 1,4 l	203,29	129,55	145,68
		1,4 - 2,0 l	203,29	129,55	145,68
		> 2,0 l	255,84	165,33	188,00
PESADOS	Diésel	(*1)	1.173,515	417,12	426,83

*Fonte: Elaboración propia a partir dos datos da Axencia Europea do Medio Ambiente: "EEA Report - No 21/2016. - EMEP/EEA airpollutantemissioninventoryguidebook 2016; Technicalguidance to prepare nationalemissioninventorie" - (*1) - Os datos de emisións de pesados fíxanse para transportes ríxidos (entendendo que os articulados teñen unha frecuencia pouco significativa) e empregando como dato de emisións unha media dos distintos tipos de tonelaxe.*

En base a estes datos, xunto cos datos do apartado Nivel e caracterización da motorización, e tendo en conta tamén a distribución de vehículos da táboa 2K2.1, estímanse as emisións diarias de CO_2 equivalente no concello, debido ao transporte, en 16,82 toneladas:

Táboa 2K2.5 - Estimacións de emisións diarias de CO2eq debido ao transporte, no concello

		Emisións diarias (gCO2eq)	Emisións diarias (tCO2eq)
LIXEIROS	Gasolina	6.242.557,81	6,24
	Diésel	8.801.654,68	8,80
PESADOS	Diésel	1.774.647,71	1,77
TOTAL		16.818.860,20	16,82

Estímase tamén o consumo enerxético, en toneladas de petróleo equivalentes, debido ao transporte, no concello, resultando nun total de 6,54 tep/día.

Táboa 2K2.6 - Estimación do gasto enerxético (en TEP) debido ao transporte, no concello

		km percorridos diarios	Consumo (l/100km)	Consumo total (litros diarios)	TEP/día
VELOCIDADES MEDIAS e ALTAS (tramos rurais e interurbanos)	GASOLINA	35.666,80	8,39	2.993,37	2,04
	GASOLEO	49.850,80	7,15	3.563,09	3,03
VELOCIDADES BAIXAS (tramos urbanos)	GASOLINA	7.975,48	11,36	905,94	0,62
	GASOLEO	11.291,11	8,94	1.009,52	0,86
TOTAIS				**8.471,91**	**6,54**

*Fonte: elaboración propia a partir de datos IDAE. * para calcular os TEP/DÍA emprégase un factor de conversión contempla as densidades da gasolina (680 g/l), e do gasóleo (850 g/L) e os distintos valores enerxéticos das toneladas equivalentes de petróleo: 1 tonelada de gasolina: 1,070 tep; 1 tonelada de gasóleo: 1,035 tep;*

É importante sinalar que estas cifras contemplan tamén as emisións derivadas do tráfico pasante polos tramos de autoestrada que atravesan o concello, que non obedecen na súa maioría a desprazamentos da veciñanza.

conxestión na circulación

A conxestión da circulación é unha fonte de contaminación nas concentracións urbanas, e en torno aos centros de servizo onde a densidade de vehículos é alta. Neste caso, atendendo aos aforos e ás IMD's rexistradas, así como á participación, detéctase que os problemas de atasco ou conxestión de circulación son moi minoritarios ou inexistentes, agás en momentos puntuais do día, polo que non se estima que o seu efecto no volume total das emisións poida ser significativo.

2K3 - CALIDADE DO AIRE

Os limiares para os diferentes contaminantes atmosféricos así como os criterios para as súa medición baséanse principalmente nos establecidos no *Plan Nacional de Mejora de la Calidad del Aire (PNMCA)*, e no Real Decreto de 2011 de mellora da calidade do aire, que establece no seu anexo I os "*Objetivos de calidad del aire para los distintos contaminantes*".

Os valores miden a presenza de gases e partículas contaminantes no aire, que poden ser perigosas para a saúde humana e da vexetación: *Dióxido de Xofre (SO_2), Monóxido de Carbono (CO), Óxidos de Nitróxeno (NOx), Ozono (O_3), Partículas (PM), Benceno (C_6H_6), Sulfuro de Hidróxeno (SH_2), Fluoruro de Hidróxeno (FH), Metais Pesados, e Benzo(a)pireno*.

Dado que Cabana de Bergantiños non conta cunha densidade urbana que obrigue ao control pormenorizado da calidade do aire, inclúense a continuación unha valoración da calidade do aire sobre tendo en conta os datos dispoñibles. Os datos responden a unha zonificación específica para cada axente contaminante, que aglutina os datos das diferentes estacións da contorna. O código da zona corresponde coa identificación nacional da mesma, coa que se informa ao Ministerio para a Transición Ecolóxica e Reto Demográfico. A efectos deste plan de mobilidade, recóllense os casos nos que os limiares dalgún destes contaminantes foron superados nos lugares e datas para as que se teñen datos completos.

Táboa 2K3.1 - Resumo da presenza de contaminación no aire

CONTAMINANTE	ZONA	AVALIACIÓN con respecto á PROTECCIÓN DA SAÚDE
Dióxido de Xofre (SO_2)	ES1226 (SO_2 Rural)	Os valores de concentración de SO_2 atópanse por debaixo do limiar inferior de avaliación para a protección da saúde humana, e por debaixo do valor crítico para a protección da vexetación.
Óxidos de Nitróxeno (NOx) e Dióxido de Nitróxeno (NO_2)	ES1227 (NO2 CO Rural)	Non se supera o limiar de alerta á poboación, nin o valor límite horario, nin o valor límite para a concentración de NO2. Tampouco se superou o nivel crítico de NOx para a protección da vexetación (aínda que non é de aplicación). Non se supera o limiar inferior de avaliación do NO_2 para a protección da saúde humana nin de NOx para a vexetación
Partículas (PM)	ES1228 (PM10, PM2,5 Rural)	Concentración de PM10: Non se superou o valor límite da media anual, nin o valor límite para a media diaria. Avaliación de PM10 en aire ambiente: a zona ES1228 *"atópase entre o valor límite e o limiar superior de avaliación xa que en máis de 35 ocasións no ano a media diaria supera os 35 µg/m3 na estación Sur. Esta zona está composta por moitas estacións que presentan niveles de concentración de PM10 máis baixos, polo tanto este comportamento destacable da estación Sur indica a necesidade de revisión da zonificación deste contaminante*.". Concentración de PM2,5: Non se superan os valores límite anuais Avaliación de PM2,5: a zona atópase por debaixo do limiar inferior de avaliación
Ozono (O_3)	ES1222 (NORTE)	CONCENTRACIÓN DE OZONO NO AMBIENTE: non se supera o limiar de información. Tampouco se supera o valor obxectivo para a protección da saúde humana, nin como promedio dos últimos anos. Tampouco o valor obxectivo para a protección da vexetación. AVALIACIÓN DA CALIDADE DO AIRE PARA O OZONO: entre o valor obxectivo e o obxectivo a longo prazo, e non se supera o valor obxectivo para a protección da saúde humana. Tampouco o valor obxectivo para a protección da vexetación.
Monóxido de Carbono (CO)	ES1227 (NO_2, CO Rural)	CONCENTRACIÓN: Non se alcanza o valor límite. AVALIACIÓN: Por debaixo do limiar de avaliación.
Benceno (C_6H_6)	ES1218 (TODA GALICIA)	CONCENTRACIÓN: Por debaixo do valor límite AVALIACIÓN: por debaixo do limiar de avaliación
Benzo(a)pireno, (B(a)P)	ES1218 (TODA GALICIA)	CONCENTRACIÓN: non se supera o valor obxectivo AVALIACIÓN: entre o limiar superior de avaliación e o valor obxectivo
Metais Pesados (As, Cd, Ni e Pb)	ES1218 (TODA GALICIA)	CONCENTRACIÓN: non se superan os valores límite anuais establecidos AVALIACIÓN: por debaixo do limiar inferior de avaliación
Sulfuro de Hidróxeno (SH_2)	ES1218 (TODA GALICIA)	Non se supera o valor límite para a media diaria, nin para a concentración media en 30min
Fluoruro de Hidróxeno (FH)	ES1218 (TODA GALICIA)	Non se supera o valor limite para a media diaria nin para a concentración media en 30 min,

Fonte: Informe Anual de Calidade do Aire de Galicia (2019). Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda.

En definitiva pódese afirmar que en base aos datos dispoñibles sobre presenza de contaminación medidos pola Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda, a calidade do aire do concello é boa, sen que se rebasen en ningún caso os limiares establecidos para a protección da saúde das persoas. Soamente os niveis de Ozono atópanse entre o valor obxectivo e o obxectivo a longo prazo, e para o Benzo(a)pireno atópanse valores entre o limiar de avaliación e o valor obxectivo, porén hai que ter en conta que as estacións de medición atópanse distribuídas polo territorio en base a unha zonificación xeral, sen que se recollan datos específicos do concello.

2K4 - MEDIO AMBIENTE E AFORRO ENERXÉTICO

Como se viu na análise xeográfica, o conxunto de equipamentos ubicados en A Carballa da servizo a unha área ampla de vivendas espalladas polo territorio, a meirande parte unifamiliares, e pequenas concentracións residenciais como a de Neaño, que son propias dunha hibridación do hábitat galego disperso coas dinámicas residenciais costeiras. A área que presta servizo á poboación local expándese máis aló do propio concello, aos concellos veciños de Ponteceso ou Zas, pero chega a expandirse ate Carballo e a área urbana de A Coruña. Todo isto introduce un problema fundamental na cuestión medioambiental, e dificilmente salvable se se actúa exclusivamente dende o eido infraestrutural: os servizos básicos non están a unha distancia camiñable para a meirande parte da poboación.

Tendo en conta este factor, e o papel fundamental das estradas, as expectativas de aforro enerxético e de aforro de emisións de gases contaminantes derivadas do PMUS deben ser moderadas con respecto aos resultados que se poden obter en espazos de maior concentración urbana.

Este é, en todo caso**, un territorio cun enorme potencial medioambiental, e calquera práctica que se consolide destinada a implantar uns hábitos de mobilidade máis sustentables dentro do mesmo vai repercutir moi positivamente na calidade de vida da veciñanza e no coidado da natureza no medio e longo prazo**.

No eido do medio ambiente, deberase continuar a traballar na preservación dos valores naturais en harmonía coa explotación económica do territorio, fomentando actividades turísticas sustentables e prácticas forestais e agropecuarias respectuosas coa natureza, en especial co mantemento dos eidos patrimoniais e paisaxísticos como recurso de valor. Estes espazos serven de fío condutor para a conexión peonil entre natureza e bens patrimoniais, nos que se debe traballar para a súa recuperación e integración na rede de espazo público. As principais ameazas do mesmo derivadas da mobilidade son o espallamento indiscriminado do tecido residencial e o crecemento das infraestruturas viarias, que poden chegar a cortar a continuidade dos corredores ecolóxicos territoriais, poñendo en perigo a misticidade e a riqueza dos ecosistemas.

Por iso faise importante o cambio de paradigma no deseño da rede de mobilidade, pasando a entendela como un espazo continuo e xerarquizado, no que algunhas vías (as menos) teñen prioridade rodada, e outras vías son, principalmente, o espazo de circulación habitual para os peóns e ciclistas, e ao mesmo tempo corredores medioambientais para as especies vexetais e animais. Esta segunda malla de mobilidade debe conformar unha rede continua, ben conectada, capaz de permitir percorrer o concello tanto para os desprazamentos cotiás como para o paseo e o desfrute da natureza, aproveitando que no concello existe un bo hábito de paseo e de uso saudable e recreativo do territorio.

É interesante sinalar o potencial de conexión dos espazos con valor natural, patrimonial e paisaxístico entre eles e cos centros urbanos de actividade mediante unha rede peonil e ciclista de calidade. A mobilidade recreacional nun entorno natural como o do concello fai recomendable permitir que os visitantes poidan cambiar o coche pola bicicleta ou por ir a pé, e poder desprazarse comodamente entre diferentes puntos de interese do concello.

Como queda reflexado en apartados anteriores, tense levado a cabo unha análise enerxética na cal se fixo un estudo das emisións de gases de efecto invernadoiro, así como a repercusión do tráfico rodado na contaminación acústica a partires da medición do ruído. Aínda que as problemáticas detectadas neste eido son menores, e non xeran molestias aparentemente nos residentes, faise necesario manter un control periódico das emisións, e do ruído nas zonas urbanas, para que estes factores ambientais non cheguen a supoñer problemas graves para a saúde da veciñanza.

Determinadas as emisións xeradas polos desprazamentos dentro do concello, e identificados os percorridos habituais e os centros atractores e xeradores de mobilidade, as tensións de mobilidade que poderían producir problemas derivados do tráfico, a nivel medioambiental ou de emisións, provirían esencialmente de:

a) a presencia da AG-55 (altas IMD, tráfico de pesados, ruído), a cal "toca" o municipio polo sur, nas súas partes menos poboadas, e cuxo control soborda a escala do PMUS e as capacidades de actuación local.

b) as dinámicas vacacionais (vencelladas aos altos índices de segunda residencia e a desprazamentos longos periódicos…), para as que se fai recomendable facilitar as conexións peonís e en bicicleta entre os principais atractores de mobilidade, tanto as áreas funcionais (as cales compre reforzar) como as das actividades recreativas: as praias e as sendas. É dicir, promover que a poboación residente e a poboación flotante poida facer unha parte dos seus desprazamentos a pé ou en bicicleta, e que os visitantes estacionen o coche de xeito ordeado, e poidan desprazarse aos puntos de interese a pé ou en bicicleta a través dun percorrido seguro, accesible e agradable.

A principal estratexia que dende a mobilidade se pode propoñer para atallar os posibles problemas medioambientais que pode ter o concello no futuro é, polo tanto, a **promoción do uso da rede peonil e ciclista** (viais menores, camiños tradicionais, sendas, pontes e pontellas…) **e o seu entretecido coa rede natural, facendo que sexan ao mesmo tempo soporte da mobilidade cotiá e de lecer, e corredores naturais que preserven a continuidade das matrices verde e azul.** Isto supón integrar o arborado e a vexetación en determinados viais, e dar prioridade aos percorridos peonís e ciclistas en varios puntos, aumentando a seguridade dos mesmos.

A mellora das condicións dos viais para a circulación de peóns e ciclistas en pequenas redes que conecten nodos de actividade entre eles (especialmente os espazos residenciais máis densos e os espazos funcionais entre eles, así como coas coas praias), dotando os percorridos habituais de seguridade e accesibilidade suficiente, así coma a mellora e a incentivación do uso do transporte público con medidas que favorezan a intermodalidade no acceso ao mesmo ofrécense como as liñas máis axeitadas para reducir o consumo enerxético e as emisións de gases contaminantes derivados da mobilidade diaria.

En canto á conservación dos valores medioambientais, a dispersión do concello e a falta de continuidade dos tecidos urbanos fai que aumenten as posibilidades de continuidade biolóxica. As mallas urbanas non pechadas como as do concello son máis permeables para a diversidade biolóxica, e unha oportunidade para a comunicación e o intercambio entre espazos naturais.

Deberase prestar atención ao deseño dos espazos e dos viais nas proximidades dos entornos patrimoniais e dos espazos naturais costeiros, pero tamén nos núcleos máis afastados cunha rica diversidade natural. Deberase favorecer a conectividade biolóxica dos diferentes ecosistemas illados a través dos eixos de mobilidade, permitindo a existencia de corredores ecolóxicos con intervencións caracterizadas pola incorporación de elementos naturais e o emprego de sistemas construtivos máis sostibles e ecolóxicos, baseadas na permeabilidade e no auto-mantemento.

En definitiva, **os principais retos no eido do aforro enerxético e da calidade ambiental para o concello de Cabana de Bergantiños pasan por promover hábitos máis sustentables de desprazamento cotiá, favorecendo os desprazamentos a pé e en bici con medidas que reforcen a seguridade e a comodidade dos mesmos**. Tamén supón un reto a futuro o mantemento dos valores ecolóxicos dos espazos naturais e patrimoniais dos que dispón o concello, especialmente nos espazos adicados aos desprazamentos peonís por lecer, como son as zonas vencelladas aos sendeiros tanto pola costa como polo monte, o acceso aos mesmos en medios non motorizados a través de viais que poidan conservar a complexidade e a diversidade biolóxica, e ao mesmo tempo servir para o artellamento territorial.

3. DIAGNOSE RELACIONAL

3A - RESUMO DE CONCLUSIÓNS DA DIAGNOSE TÉCNICA

ESTRATEXIAS, PLANS E NORMAS CON PESO NA MOBILIDADE

Cabana de Bergantiños forma parte da comarca de Bergantiños, con cabeceira urbana en Carballo; as súas dinámicas locais están fortemente integradas cos concellos dos arredores, especialmente Do veciño Ponteceso. As infraestruturas de orde supramunicipal artellan en grande medida o asentamento e a mobilidade cotiá. A ampla extensión do concello, o alto grao de dispersión incluso nas zonas máis densas do litoral, fan especialmente importantes as repercusións derivadas do P.O.L., que ten como obxectivo protexer o entorno natural e promover as comunicacións de menor impacto ambiental e menos centradas no transporte rodado. Así, deben ser accións de orde local as que articulen estes grandes conectores co asentamento e modifiquen a realidade do concello a nivel interno, incidindo na calidade e potencialidade dos valores ambientais e patrimoniais.

ANÁLISE XEOGRÁFICA DO TERRITORIO

O amplo territorio do concello está fortemente definido pola dispersión do asentamento, mailas pequenas concentracións de poboación na franxa litoral, cunha accesibilidade boa neste borde, mais unha accesibilidade complicada no resto debido ás pendentes e a distancia. O conxunto de equipamentos ubicados en A Carballa da servizo a unha área ampla de vivendas espalladas polo territorio, a meirande parte unifamiliares, e tamén a pequenas concentracións residenciais con certos servizos como a zona de Neaño. Estas áreas de residencia e actividade esténdense paralelamente á costa, apoiándose na infraestrutura principal: a estrada AC-429, eixo costeiro Ponteceso- Laxe. A área funcional que presta servizo á poboación local expándese máis aló do propio concello, aos concellos veciños de Ponteceso ou Zas, pero chega a expandirse ate Carballo e incluso a área urbana de A Coruña. Todo isto introduce un problema fundamental na cuestión medioambiental, dificilmente salvable se se actúa exclusivamente dende o eido infraestrutural: os servizos básicos non están a unha distancia camiñable para a meirande parte da poboación.

ANÁLISE SOCIO - ECONÓMICA E DEMOGRÁFICA

Cabana de Bergantiños é un exemplo máis do proceso de estancamento-recesión que están a sufrir as cabeceiras comarcais de Galicia. Enmarcada nunha tendencia clara de despoboamento (-26% en 20 anos), presenta indicadores de avellentamento por riba da media provincial, á par que se dá un aumento de peso relativo da poboación das concentracións urbanas na franxa litoral (a cal acusa un decrecemento máis lento que o resto do concello). Isto vai da man dunha terciarización progresiva, cos servizos concentrados en torno a actividades turísticas a través dunha rede de microoempresas que supoñen máis do 96% do total. En síntese: unha poboación minguante e concentrada na vila, de idade máis avanzada, dependente economicamente ada vez máis dos servizos e cun peso crecente do turismo e os coidados en detrimento dos sectores tradicionais, cuestións que disparan a mobilidade cara o exterior en busca de empregos non-estacionais, e a interna para a obtención na vila dos servizos que minguan no resto do territorio.

HÁBITOS DE MOBILIDADE

Predomina moito o uso do coche no concello, cun 84% dos desprazamentos diarios, mentres que os desprazamentos a pé son moi minoritarios (14%). O uso do transporte público e da bicicleta é case inexistente, e non chega a sumar o 2% dos desprazamentos. O grao de auto-contención da mobilidade cotiá é moi baixo, xa que unha parte moi importante dos desprazamentos diarios obedecen a conexións con outros concellos (Case o 40%) e, do resto, so unha proporción moi pequena ten lugar en distancias curtas e camiñables (Dentro das concentracións urbanas principais). As estratexias de mobilidade encamiñadas a favorecer o cambio modal cara modos menos contaminantes deberan apoiarse na compleción e mellora de accesibilidade e seguridade dentro dos eidos camiñables entre as zonas funcionais de A Carballa e Neaño, para promocionar os hábitos saudables de desprazamento nas distancias curtas e medias por motivos non recreativos, e fornecer a autocontención dos desprazamentos intermunicipais con políticas encamiñadas a crear oportunidades laborais, especialmente as situadas próximas aos espazos residenciais máis densos.

REDE PEONIL

O espazo público do concello está adicado principalmente ao vehículo privado, que ten preferencia sobre o peón. Especialmente nos entornos máis rurais dos núcleos ao sur, onde os desprazamentos a pé teñen lugar por pistas e estradas de escasa sección pensadas para o automóbil. Dentro dos núcleos urbanos, os espazos peonís máis funcionais concéntranse nas beirarrúas, diluíndose a medida que se afastan das áreas de poboación máis densas. En xeral, os percorridos de exclusividade peonil quedan relegados aos camiños recreativos do paseo marítimo e as sendas como as fluviais. A principal carencia é a discontinuidades ou total ausencia de dos percorridos peonís accesibles e seguros nalgunhas destas zonas máis densificadas da costa, por falta de tramos completos, de puntos de cruce ou por anchos insuficientes. Máis difícil de abordar son as pendentes nos percorridos que discorren perpendiculares á costa. Os principais retos no eido do peonil serán mellorar e ampliar a senda peonil paralela á AC-429, así como a mellora da continuidade da rede interna nos núcleos máis urbanos, en especial o de A Carballa, que presenta problemas de accesibilidade nun nodo funcional e estancial moi utilizado; haberase de traballar tamén en mellorar os accesos ás praias, facilitando bolsas de aparcamento especializadas comunicadas cos areais de maneira accesible, e en crear zonas seguras para o tránsito peonil no resto do territorio, especialmente en torno aos pequenos centros de actividade que poidan existir nas parroquias.

REDE CICLISTA

A día de hoxe, o concello non conta con espazos segregados para a circulación de bicicletas, máis aló do carril do paseo marítimo, e as matrices orixe-destino indican un uso de carácter máis deportivo ou de lecer que cotiá. Porén, e a pesar da baixa demanda actual, constátase unha potencialidade no uso da bicicleta e os VMP como alternativa para determinados desprazamentos diarios (especialmente para a xente moza/estudantes) e por lecer, ademais de para a práctica deportiva. Esta potencialidade observase na aceptación das medidas adicadas á mellora da rede ciclista detectada nas enquisas, así como na propia configuración dos núcleos do concello, cun eixo ligado a costa onde se concentran equipamentos e espazos de lecer, e coas conexións a potenciar coas localidades de Laxe e Ponteceso, poboacións lindeiras coas que conforma unha costa dun valor patrimonial e medioambiental moi importante.

TRANSPORTE PÚBLICO

O concello conta con servizo de transporte regular de pasaxeiros por estrada. As liñas de autobús conectan os espazos máis poboados da franxa costeira cos principais nodos da mobilidade cotiá. As paradas cubren principalmente á poboación concentrada no borde litoral, e as liñas de bus con máis frecuencias son as que enlazan coas cidades de A Coruña e Carballo (con duracións do percorrido de en torno a 1h), aínda que o fan tamén con destinos habituais máis próximos como Ponteceso ou Laxe.

TRANSPORTE PRIVADO E CIRCULACIÓN

A AC-429 (a estrada autonómica Ponteceso - Laxe) articula o groso da mobilidade municipal, incluso nos picos horarios de maior circulación ten como mínimo o dobre de vehículos que a segunda estrada con máis circulación (a AC-430). A dinámica de conexión dominante é cara o leste, en dirección a Ponteceso (e cara Carballo, A Coruña…). Este vector aglutina máis movementos que a conexión cos os polos opostos (Baio, e Laxe) ao oeste. O pico absoluto de máxima circulación rodada non ten lugar durante as mañás, senón polas tardes, e o momento no que hai máis coches circulando é ao mediodía (unha vez que os servizos decaen, o polo central de equipamentos de A Carballa baixa, e sube a circulación na zona con certa actividade hostaleira e comercial (e residencial) de Neaño.

ESTACIONAMENTO

O concello de Cabana conta con espazos de aparcamento suficiente nos seus espazos urbanos, con ampla oferta concentrada en A Carballa, lugar onde se ubican boa parte dos equipamentos municipais. A presión de estacionamento é baixa en xeral, con picos de ocupación do 60%, o que non evita a malas praxes, especialmente nas inmediacións das oficinas bancarias e o centro de saúde, onde por evitar desprazamentos percorridos de menos de 1 minuto a pé dende prazas formalizadas, o usuarios opta por abandonar o vehículo indebidamente. O período estival, en espacial no espazos de praias, si teñen amosado certo nivel de saturación, en concreto na praia de Rebordelo e San Pedro.

SEGURIDADE VIARIA

A accidentalidade e a percepción de inseguridade concéntrase en poucos puntos do concello (en torno ás estradas, sobre todo na AC-429). O resto de vías ("as pistas") son eidos de convivencia habitual de coches e peóns. Pódese concluír que a veciñanza convive coa inseguridade dalgúns dos viais, dando por aceptables as eivas nesta materia, e considerándoas inevitables pola configuración do concello e o alto uso do coche. Sen embargo recoñécea como unha das razóns para non camiñar máis ou ir máis en bicicleta. Faise necesario crear cruces seguros para persoas nas estradas autonómicas que estruturan a mobilidade do concello, especialmente nos espazos máis densamente poboados e en zonas de cruce de persoas. Estes cruces seguros deberan servir tamén para axudar a moderar a velocidade nestes tramos, nos que existe certa presencia de accidentes por alcances ou saídas de vía.

ENERXÍA E MEDIO AMBIENTE

Os principais retos no eido do aforro enerxético e da calidade ambiental para o concello pasan por promover hábitos máis sustentables de desprazamento cotiá, favorecendo os desprazamentos a pé e en bici con medidas que reforcen a seguridade e a comodidade dos mesmos. A principal estratexia que dende a mobilidade se pode propoñer para atallar os posibles problemas medioambientais que pode ter o concello no futuro é o entretecido da rede peonil e ciclista existente (viais menores, camiños tradicionais, sendas, pontes e pontellas…) coa rede natural, facendo que sexan ao mesmo tempo soporte da mobilidade cotiá e de lecer, e corredores naturais que preserven a continuidade das matrices verde e azul. A exposición da poboación á contaminación acústica derivada da circulación é moi baixa. As emisións de gases contaminantes e de gases de efecto invernadoiro derivadas da mobilidade non derivan en niveis perigosos de calidade do aire.

3B - PRINCIPAIS DATOS EXTRAÍDOS DA PARTICIPACIÓN CIDADÁ INICIAL

Neste punto móstranse as principais conclusións da análise dos datos recollidos durante o proceso de participación cidadá, cuxa metodoloxía se explica no ANEXO 2 desta memoria, onde se fundamenta e detalla o proceso levado a cabo

A estratexia de participación do PMUS basease en contar coa veciñanza para definir as súas necesidades, detectar problemáticas e intereses en relación á mobilidade e o espazo público do concello. Trátase de ter en conta os diferentes axentes e as diferentes sensibilidades non só para ter unha visión ampla e participada senón tamén como paso previo para definir un modelo de convivencia e de cidade que permita facer propostas de mellora respondendo ás realidades da comunidade.

Para conseguir un resultado satisfactorio, a implantación das medidas do PMUS debe partirse da base dunha ampla concertación entre diferentes actores. Ademais da equipa de goberno, existe un amplo rango de persoas e grupos diversos que poden estar interesadas neste estudo, e é preciso abrirlles a posibilidade de participar na toma de decisións; estes grupos constitúen os denominados axentes clave. O estudo está tamén aberto á participación de calquera habitante a través da enquisa e das canles de comunicación municipais. Ditos actores pódense agrupar nestas categorías: goberno, servizos e equipamentos públicos, axentes económicos, asociacións locais e veciñais, axentes relacionados directamente coa mobilidade, e cidadanía en xeral.

3B1 - RESUMO DE CONCLUSIÓNS DA PARTICIPACIÓN CIDADÁ

CONCLUSIÓNS DA PARTICIPACIÓN

Os resultados da enquisa, na que participaron 46 persoas (o 1% da poboación do concello) desvelan **un certo equilibrio entre os tres grandes grupos de motivos de desprazamentos** (traballo / coidados / lecer), destacando lixeiramente os coidados (saúde, coidados familiares, compra diaria..) e o traballo por riba do lecer (paseo, deporte, hostalaría...). Os desprazamentos **concéntranse nas primeiras horas da mañá, pero sobre todo durante a primeira metade da tarde,** acadando un pico entre as 15 e as 18h.

Hai un acusado predominio do uso do coche, que é o modo preferente para o 84% dos desprazamentos cotiás, sobre todo para desprazamentos individuais. Unha parte importante destes desprazamentos diarios (o 40%) son cara outros concellos, especialmente os da contorna, pero tamén cara A Coruña e Carballo. A auto-contención da mobilidade (o número de desprazamentos que se producen en distancias curtas sobre o total) é baixa. O**s desprazamentos a pé non son moi abundantes (menos da quinta parte), a maioría relacionados co uso recreativo do espazo público**. **O bus e a bicicleta apenas se empregan**. Existe unha alta autonomía para a mobilidade rodada, e moitas persoas manteñen a ocupación da rúa para estacionar pola noite

As distancias aos centros de actividade principais e a inseguridade dos viais para camiñar son as principais causas que reducen a mobilidade a pé. A falta de costume no uso da bicicleta explicase en parte pola insuficiencia e a inseguridade dos percorridos habilitados. A falta de frecuencias e de variedade nos destinos son as razóns que explican o baixo uso do transporte público. Os niveis de aceptación das medidas de mobilidade son entre moderados e altos, polo que non se prevé grande oposición ás mesmas, sendo preferidas as encamiñadas a mellorar a accesibilidade para persoas maiores e con problemas de mobilidade, en igual grao que a mellora do transporte público e a mellora da rede de camiños e beirarrúas.

As entrevistas a axentes clave mostran que non existen conflitos salientables na mobilidade cotiá, e unha asunción do uso do coche para todas as mobilidades diarias. Á hora de sinalar os atascos que se xeneran a determinadas horas do día, fálase dunha moderada conxestión vencellada ás entradas e saídas dos colexios e das actividades, pola concentración de equipamentos con acceso único rodado na zona de A Carballa.

Como punto de inseguridade, sinálase ese mesmo punto no entronque coa estrada AC-429, no que se produce a entrada e saída para os colexios e o resto de equipamento municipais. Indícase falta de visibilidade (coches estacionados nas esquinas) nunha recta longa. Sinálase tamén como zona de accidentalidade, nesa mesma estrada, a zona xa próxima a Ponteceso de Cabana ("A outrabanda") porque é un punto de cruce habitual de persoas non materializado nun paso peonil. suxírese a mellora da sinalización (indicacións redución velocidade) na contorna das escolas rurais. En xeral estímase que a convivencia entre peóns e vehículos é boa porque a xente está concienciada.

Indícase a obrigatoriedade do uso do coche derivada da dispersión e da falta de servizos (sobre todo os relacionados coas compras diarias, xa que non hai establecementos de comercio ou son moi pequenos e espallados) dentro do propio concello. Non se contempla en xeral outra opción para os desprazamentos diarios, o cal dificulta o cambio modal. A descontinuidade nos percorridos peonís (na senda existente) e os cambios de nivel fan que sexa incómoda.

Como zonas e estancia e de paseo indícase o paseo marítimo, aínda que a veciñanza pasea indistintamente polas pistas preto das casas, sen que se sinalen problemas de convivencia cos vehículos privados.

3B2 - CONCLUSIÓNS AGRUPADAS SEGUNDO A ACTIVIDADE

ENQUISAS DE MOBILIDADE

Responderon principalmente residentes dos núcleos alleos á concentración urbana (Neaño / A Carballa) cunha preponderancia de respostas de mulleres sobre as dos homes. Hai representatividade de todos os grupos de idade, pero moi minoritaria dos grupos de idade máis avanzada. Varias persoas afirman ter a mobilidade reducida (o 4%) ou alguén do seu entorno (o 24%). Recóllense distintas relacións co concello, predominando as respostas dos residentes permanentes (72%) sobre visitantes de todo tipo ou residentes vacacionais.

A maioría das persoas enquisadas (máis do 92%) manifesta unha **alta autonomía para a mobilidade rodada**, sen embargo unha porcentaxe das persoas enquisadas afirma non dispor de vehículo propio, dependendo doutras persoas para desprazamentos longos (o 4%), ou sen posibilidade de dispor doutras persoas que as leven aos sitios (4%). Entre as persoas que dispón de vehículo, a maioría afirma usalo so/soa.

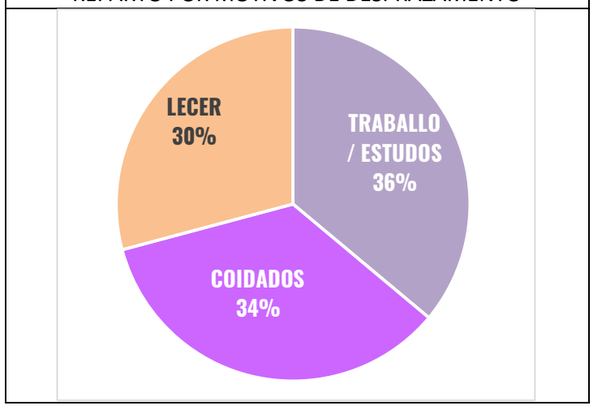
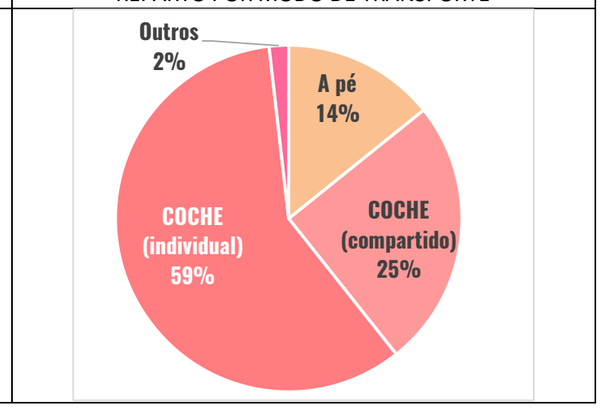
Estímase unha media diaria de desprazamentos de 3,56 por persoa, sendo as persoas de maior idade e as persoas adicadas ás tarefas do fogar as que máis desprazamentos diarios protagonizan. **Durante a primeira metade da tarde concéntrase a maior parte dos desprazamentos**, aínda que existe un pequeno pico cara durante as primeiras horas da mañá.

A meirande parte dos desprazamentos polo concello realízanse en coche (o 84%), menos da metade dos mesmos son compartidos. Os **desprazamentos laborais fanse exclusivamente en coche,** máis da metade dos mesmos (o 62%) son a outros concellos, o que supón que unha parte significativa dos desprazamentos diarios son mobilidade laboral intermunicipal.

Os desprazamentos a pé son moi minoritarios (14% do total), en grande medida **relacionados co uso recreativo do espazo público**. **O bus e a bicicleta apenas se empregan**, sumando en conxunto menos do 1% dos desprazamentos diarios detectados.

Os diferentes grupos de motivos de desprazamento teñen un peso equilibrado na mobilidade cotiá. É o traballo e os estudos o grupo que máis desprazamentos provoca, pero moi á par cos relacionados cos coidados (familiares,

persoais, saúde, compra diaria…), e o lecer (paseo, deporte, hostalaría…), motivando cada grupo preto da terceira parte dos desprazamentos diarios.

REPARTO POR MOTIVOS DE DESPRAZAMENTO	REPARTO POR MODO DE TRANSPORTE
	

En torno ao 60% dos desprazamentos ten lugar dentro do propio concello, pero dada a amplitude e a dispersión do mesmo, poucos deles danse nunhas condicións que permitan realizarse en modos non contaminantes. Case a cuarta parte do total de desprazamentos diarios ten lugar nun entorno camiñable (na concentración urbana paralela á costa dos ámbitos de Neaño, Lodeiro e A Carballa). Son percorridos relativamente curtos, a cota e con itinerarios habilitados para o peón, polo que se poden facer a pé ou en bicicleta. Sen embargo **máis da metade destes desprazamentos curtos mesmos fanse igualmente en coche**.

Os desprazamentos repártense durante o día con certa homoxeneidade, pero identifícanse un pico de actividade cara á metade da tarde (entre as 15 e as 18h, momento no que teñen lugar case a cuarta parte dos desprazamentos diarios). Este pico de actividade esténdese cara o final da tarde, até as 21h, momento a partir do cal o número de desprazamentos redúcese considerablemente. A densidade de desprazamentos parece manterse constante durante a mañá, con baixadas de actividade en torno ao mediodía.

O escenario previsible en base a proxeccións demográficas prevé unha redución natural dos desprazamentos diarios nun 24%, que no caso dos desprazamentos en coche sería incluso algo maior (unha redución do 25%).

Os principais impedimentos que argumenta a poboación para non usar modos de transporte máis sustentables son importantes para decidir as estratexias de mobilidade a futuro: **as razóns para non ir máis a pé son as distancias dos centros de actividade pero tamén a inseguridade dos viais para camiñar. A falta de costume no uso da bicicleta explicase en parte por esta inseguridade dos percorridos. A falta de frecuencias e de variedade nos destinos son as razóns que explican o baixo uso do transporte público**.

As medidas de mobilidade mellor valoradas pola veciñanza son as relacionadas coa mellora da accesibilidade para persoas coa mobilidade reducida, e as encamiñadas a mellorar os servizos do transporte público. As que se consideran menos necesarias son as relacionadas coa redución de tráfico de pesados ou da velocidade, pero con niveis de aceptación moderados, polo que non se prevé unha grave oposición en xeral a estas medidas.

O estacionamento durante o día, por parte dos residentes, prodúcese principalmente na rúa (o 68%) e en garaxes privados (o 25%). De noite **moitas persoas manteñen a ocupación da rúa para estacionar** (o 64%).

ENTREVISTAS A AXENTES CLAVE

CPI As revoltas (dirección e ANPA)

Problemas moderados nos horarios de acceso, coincidencia de moitos fluxos en torno aos equipamentos. Moitos alumnos en bus (máis da metade, discordancia na apreciación da cantidade), poucos andando, o resto en coche privada. A senda por si mesma non resolve acceso a pe ou en bici ao colexio (limitada, pouco accesible / incómoda, tramos sen senda inseguros). Non se percibe moita inseguridade nin grandes conflitos entre peóns e coches, agás pola confluencia de fluxos rodados e de crianzas en A Carballa. Zonas de estancia da xuventude/infancia: en torno ao colexio (actividades), Neaño, Ponteceso. Inseguridade no entronque da DP-1406 coa AC-42, na zona de Neaño (fronte ao hotel Costa Verde): punto de cruce habitual de nenos e maiores que se dirixen aos equipamentos (biblioteca, centro de maiores) da parte superior.

CRA Nosa Señora do Faro (dirección e ANPA)

Inseguridade: entronque AC-429 con acceso a equipamentos (A Carballa), cruzan nenos. Zonas de paseo/estanca: paseo marítimo e paseo da ría. Demándase bus para as escolas rurais (non hai servizo). Sinálase a necesidade de mellorar a seguridade para aumentar a precaución dos vehículos nos proximidades dos accesos ás escolas.

Hostalaría / comercio

Poucos locais de hostalaría e espallados (algo de concentración en Neaño). Poucos locais de comercio diario, pequenos (a xente sae do concello para mercar: Ponteceso, Baio…). A xente vai en coche á hostalaría e a mercar. Non se aprecian problemas de aparcamento, nin derivado do reparto de mercadorías, nin de seguridade nin para camiñar.

Asociación deportiva

Equipa de fútbol, varias idades e categorías. Pouco costume de andar. Inseguridade no cruce do bar París. Algo de concentración para aparcar nos eventos deportivos, sobre todo a finais de xullo (evento último domingo) en torno ao campo de fútbol, pero soluciónano coa colaboración de o concello habilitando e limpando unhas leiras próximas. Paseo marítimo como zona principal para andar, e a senda que une Neaño coa telleira. Sinálase que hai pouco costume de camiñar, e que moita da xente traballa en Ponteceso (no polígono), e que moita da poboación residencial é esporádica (vive en Coruña a meirande parte do ano)

Asociación parroquial / de montes

Non se aprecian problema para estacionar, nin para camiñar (valórase positivamente a senda, e sinalase que se están a ampliar as plataformas de varias das sendas, ao mesmo tempo que se renovan ou implantan os servizos de abastecemento). Sinálase como zona de paseo para visitantes Borneiro, que ten sendas, e outra de uso máis local en A Mata. Relaciónase o uso do coche con todos os motivos de desprazamento, so se camiña por lecer. Todas as parroquias teñen un local propiedade do concello (agás a de Cundíns que é propiedade da asoc. veciñal), e teñen algunhas actividades. Relación diaria con Baio (na súa parroquia) ou Ponteceso (outras parroquias).

Traballo social

Sinálase o paseo da ría como zona de paseo adaptada e moi usada pola veciñanza en xeral, pero a dispersión impide que existan outros percorridos concorridos e adaptados. Non se indican outras problemáticas específicas de colectivos vulnerables. Indícase que o centro social e centro de día (comparten edificio) organiza certo número de actividades sobre todo para persoas maiores.

Sector transporte (bus e taxi)

Problemas na circulación diaria: entradas e saídas dos coles e do centro médico - sobre todo saída porque saen tamén traballadoras dos equipamentos.... Márcase como punto máis conflitivo (concentración horaria nas entradas e saídas de vehículos privados, pouca visibilidade, paso de pesados con dificultades para prear, paso de nenos, xiros dos buses…). Sinálase que moitas persoas levan ás crianzas ao colexio a pesar da proximidade das paradas de bus do transporte escolar. Inseguridade no cruce da AC-429 co acceso aos equipamentos (farmacia, banco, taxis…). Non problemas graves de seguridade nin relacionados co transporte pesado / de mercadorías. Algún problema menor específico, pola invasión de calzadas no interior do concello por parte de vehículos da actividade madeireira, e tamén agrícola na época do enfiado do millo. A senda á altura de Neaño é incómoda para ir a pé/en bici porque ten moitos cambios de nivel. Sinálanse problemas nos servizos de bus (adiantos e atrasos nos horarios). Pesados na AC-429 pero sen xerar problemas. Problemas no verán en días puntuais nos accesos ás praias (malas praxes estacionamento, atasco, imposibilidade de acceso de vehículos de emerxencia)

Policía Local

Non se sinalan problemas polo tráfico de mercadorías /pesados, e pouco problema de conxestión (nin sequera nas entradas e saídas, dura pouco tempo a conxestión). Tampouco problemas graves de estacionamento en xeral, agás malas praxes ocasionais: na praia de Rebordeiro ou Pendón (impedindo acceso a ambulancias), no punto de detención do helicóptero de emerxencias, e algunha mala praxe ocasional por invasión das PMR. Indícanse a ubicación das prazas de mobilidade reducida (unhas 15). Proponse promover o uso do bus escolar (baixos índices de uso con respecto ao uso potencial). Accidentalidade baixa no concello, sobre todo na AC-429 (vial de maior tráfico) en Cesullas, e apréciase un repunte nos choques con xabarís en todo o concello, en Canduas, A Ermida, Borneiro, Repentín, incluso en A Carballa (en Aoutrabanda)… nas proximidades da costa.

3C - DIAGNOSE RELACIONAL E CONCLUSIÓNS

3C1 - ANÁLISE DAFO

DEBILIDADES	
D1	ALTO GRAO DE DISPERSIÓN DA POBOACIÓN
D2	MALA ACCESIBILIDADE PEONIL CARA O INTERIOR DO CONCELLO (PENDENTES E DISTANCIA ENTRE NÚCLEOS)
D3	SERVIZOS FUNDAMENTAIS E CENTROS LABORAIS UBICADOS A DISTANCIAS NON CAMIÑABLES
D4	POUCA OFERTA DE HOSTALARÍA E COMERCIO NO CONCELLO
D5	ALTA DEPENDENCIA DO VEHÍCULO PRIVADO PARA TODA A MOBILIDADE COTIÁ
D6	BAIXA AUTOCONTENCIÓN DE MOBILIDADE - GRAN DISTANCIA A CENTROS DE ACTIVIDADE PRINCIPAIS
D7	ESTACIONALIDADE (ALTA PORCENTAXE DE VIVENDA VACACIONAL)
D8	DISCONTINUIDADES E DEFICIENCIAS DOS PERCORRIDOS PEONÍS SEGUROS AO LONGO DA AC-429
D9	A ABUNDANCIA DE VIAIS COMPARTIDOS POR PEÓN E COCHE PODE SUPOR CONFLITOS NO FUTURO
D10	INSEGURIDADE VIARIA NO ENTRONQUE DA AC-429 Á ENTRADA E SAÍDA DOS COLEXIOS E RESTO DE EQUIPAMENTOS NA ZONA DE A CARBALLA, TAMÉN COA DP-1406 EN NEAÑO, E NALGÚNS PUNTOS DO TERRITORIO
D11	PROBLEMAS PUNTUAIS DE ESTACIONAMENTO E BLOQUEO DE ACCESO DOS VEHÍCULOS DE EMERXENCIA ÁS PRAIAS
D12	OS SERVIZOS DE BUS NON TEÑEN MOITA ACEPTACIÓN ENTRE A POBOACIÓN

AMEAZAS	
A1	DESPOBOAMENTO ACELERADO FAI MÁIS CUSTOSO O MANTEMENTO DOS SERVIZOS
A2	O AVELLENTAMENTO ACELERADO PRONOSTICA UN INCREMENTO DAS NECESIDADES DE ACCESIBILIDADE
A3	A TERCIARIZACIÓN PROGRESIVA E PERDA DE INDUSTRIAS PODE AUMENTAR A ESTACIONALIDADE
A4	O AUMENTO DA ESTACIONALIDADE PODE PRODUCIR UNHA DEPENDENCIA ECONÓMICA DO TURISMO
A5	A AMPLA OFERTA DE ESTACIONAMENTO REDUCE A NECESIDADE DE IMPLANTAR MODOS MÁIS SAUDABLES E MENOS CONTAMINANTES DE DESPRAZAMENTO
A6	A FALTA DE OPORTUNIDADES LABORAIS DENTRO DO CONCELLO PODE SEGUIR A DISPARAR A MOBILIDADE INTERMUNICIPAL E EN COCHE
A7	DETERMINADOS TIPOS DE INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE E ESTACIONAMENTO PODEN CONLEVAR ALTOS CUSTOS DE MANTEMENTO

FORTALEZAS	
F1	ABUNDANTE PATRIMONIO NATURAL E CULTURAL, VENCELLADO Á MOBILIDADE SAUDABLE
F2	BOA MOBILIDADE INTERURBANA AO LONGO DA COSTA E MENOS DE DEZ MINUTOS ATA UNHA V.A.P. (PLAN MOVE)
F3	BOA ACCESIBILIDADE POLA COSTA, NAS ZONAS MÁIS DENSAMENTE POBOADAS (MENOR PENDENTE)
F4	BAIXA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA E BOA CALIDADE DO AIRE PESE Á DEPENDENCIA DO AUTOMÓBIL
F5	IMPORTANCIA ECONÓMICA DO SECTOR FORESTAL, COMO SUMINISTRADOR DE MATERIA PRIMA E COMO INDUSTRIA TRANSFORMADORA DA COMARCA
F6	PASEO MARÍTIMO EN BOAS CONDICIÓNS QUE PERMITE PERCORRIDOS RECREATIVOS E CONECTA OS DOUS NÚCLEOS URBANOS DO CONCELLO (LODEIRO-A CARBALLA E NEAÑO)
F7	PASEO FLUVIAL (REGO DOS MUIÑOS) QUE CONECTA DOUS DOS VECTORES DE ATRACCIÓN PRINCIPAIS DO CONCELLO (DOLMEN DE DOMBATE E CASTRO DE BORNEIRO) COA COSTA E A SENDA DOS MUÍÑOS.

OPORTUNIDADES	
O1	PROTECCIÓN E POSTA EN VALOR DO PATRIMONIO NATURAL DESDE ORGANISMOS SUPRAMUNICIPAIS (P.O.L.)
O2	O CONTEXTO NACIONAL E INTERNACIONAL FAVORECE A FINANCIACIÓN DE MEDIDAS DE SUSTENTABILIDADE
O3	SUFICIENTE OFERTA DE ESTACIONAMENTO NOS NÚCLEOS FUNCIONAIS
O4	BOA PREDISPOSICIÓN POR PARTE DA VECIÑANZA Á ADOPCIÓN DAS MEDIDAS DE MOBILIDADE
O5	POSIBILIDADE DE CONTINUAR A INTERNACIONALIZACIÓN DA INDUSTRIA TÉXTIL, CONSERVEIRA E FORESTAL
O6	OPORTUNIDADE DESAPROVEITADA DE PARADAS EN ARTEIXO DAS LIÑAS DE AUTOBÚS NO EIXO CORUÑA-FISTERRA

3C2 - CONCLUSIÓNS E VISIÓN GLOBAL DA MOBILIDADE

A configuración urbanística e o trazado das infraestruturas supoñen un reto á introdución dunha mobilidade sustentable en Cabana de Bergantiños. As características do asentamento, no que predomina a dispersión en vivendas de tipoloxía unifamiliar, xeran unha dependencia da comunicación rodada en vehículo privado. Os desprazamentos diarios dentro do concello diríxense principalmente aos equipamentos educativos e sanitarios. Sen embargo existe unha cantidade considerable de desprazamentos diarios cara outros concellos, moitos por motivos laborais ou relacionados coas compras diarias, pero tamén co uso dos equipamentos, da hostalaría e do comercio de núcleos máis densos e urbanos que os de cabana. Tamén protagonizan os desprazamentos intermunicipais os dos visitantes e as persoas coa súa segunda residencia no concello, durante os períodos vacacionais. Estes desprazamentos pivotan en gran medida en torno ás praias e espazos do patrimonio natural e cultural do concello. Aínda que o fluxo de vehículos non xera, a priori, atascos relevantes nin graves problemas de mobilidade, si se percibiron certos conflitos ligados á estacionalidade e ás horas punta de entrada e saída dos equipamentos.

As horas punta coinciden coas entradas e saídas dos colexios e postos de traballo, especialmente á saída, na que acostuman a coincidir a saída dos colexios e dos traballadores dos equipamentos de arredor no núcleo de Lodeiro-A Carballa. Neste punto de concentración de actividade existe unha certa saturación de tráfico rodado e do estacionamento da zona, redundando en malas praxes de aparcamento e inseguridade para os peóns (especialmente no caso dos escolares). Esta situación repercute nun maior uso do coche, para evitar a inseguridade e a incomodidade dos percorridos a pé por incomodidade en momentos de axitación.

O groso do tráfico rodado desenvólvese a través de dúas estradas autonómicas: a AC-429 que se estende ao longo da liña de costa conectando as vilas de Ponteceso e Laxe, e que aglutina a meirande parte dos movementos; e a AC-430, que atricula a mobilidade do concello de forma perpendicular á costa, conectando Cabana desde As Grelas con Baio, e que da acceso á AG-55. Outra estrada relevante do concello, alternativa á AC-430, é a estrada da deputación DP-1406, que conecta directamente Neaño coa AG-55 a través de Cesullas e as parroquias dos arredores. É relevante comentar as pretas conexións coa AG-55, e a alternativa da AC-552, que facilitan a mobilidade intermunicipal e a través da provincia, permitindo a conectar as parroquias de Cabana coa súa cabeceira urbana da vila de Carballo, e tamén con nodos rexionais como Arteixo ou A Coruña.

Os puntos máis conflitivos son os entronques entre estas tres vías, que se concentran en dous puntos clave do concello, tanto en densidade urbana como en posición relativa aos equipamentos. Nestes dous puntos, situados ao longo da AC-429, concéntranse a accidentalidade e a percepción de inseguridade por parte da veciñanza. Desta maneira, e aínda que non se rexistren datos graves de siniestralidade, parece necesaria a creación de cruces seguros e accesibles nestas estradas, que non só terá un efecto sobre a mobilidade a pé senón que, a través da moderación da velocidade nestes puntos, debería axudar a reducir a presenza existente de accidentes por saída da vía.

A tolerancia da poboación para con esta situación é razoablemente boa, non sinalando a veciñanza preguntada nas enquisas graves problemas de seguridade ou de convivencia entre tráfico rodado e peón, máis alá de problemas ocasionais (e estacionais) pola invasión das calzadas do interior do concello por parte de vehículos pesados do sector madeireiro e agrícola. De maneira puntual, os diferentes axentes sociais enquisados manifestaron preocupación pola seguridade viaria en varios cruces do concello (especialmente ao longo da AC-429), estes son: o entronque da AC-429 na zona de A Carballa, nas horas puntas de acceso e saída dos equipamentos; e o entronque da DP-1406 coa AC-429, á altura do hotel Costa Verde e cafetería París. Tamén se apunta dende a participación a necesidade de mellorar a seguridade na contorna das escolas rurais.

Existe nos núcleos urbanos do concello suficiente oferta de estacionamento, que nos seus picos de ocupación alcanza unha ocupación do 60%, polo que a presión neste aspecto considérase baixa. No núcleo de A Carballa onde se concentra o maior número de prazas para o estacionamento, o cal coincide coa demanda esperada, xa que é neste núcleo no que se ubica a maior parte dos equipamentos municipais. Sen embargo, esta ampla oferta non conseguir evitar as malas praxes, que se concentran en torno ás oficinas bancarias e o centro de saúde.

A oferta de estacionamento cubre a posible demanda existente dos residentes, sendo o principal problema de estacionamento o ligado á estacionalidade, xa que no verán é cando se rexistra saturación no estacionamento nas praias de Rebordelo e San Pedro, e que segundo o recollido nas enquisas realizadas á policía local dificulta o acceso dos vehículos de emerxencia, tanto en tráfico rodado coma en helicóptero, no caso da praia do Pendón. Será precisa a planificación de bolsas de estacionamento que poidan cubrir estas demandas puntuais, sempre integradas na paisaxe e seguindo as directrices marcadas polo Plan de Ordenación do Litoral de Galicia, que establece que estas se deben realizar en solo urbano, provendo de itinerarios naturais e accesibles de maneira peonil.

O concello conta con servizo de transporte regular de pasaxeiros por estrada. As liñas de autobús conectan os espazos máis poboados da franxa costeira cos principais nodos da mobilidade cotiá. As paradas cubren principalmente á poboación concentrada no borde litoral.

Destaca nas entrevistas sobre mobilidade realizadas a demanda de percorridos en bus para os alumnos das escolas rurais, así como da sensación de inseguridade nas inmediacións das mesmas. Tamén se observou nas enquisas unha certa predisposición de cara á adopción das medidas de mobilidade, especialmente nas referentes á mellora da accesibilidade (un 4% dos enquisados afirmaron ter problemas de mobilidade e un 24% ter a alguén do seu entorno que os ten), o cal soa razoable nun municipio que está a experimentar un avellentamento acelerado da súa poboación.

A diagnose sobre os hábitos de mobilidade da poboación pon de manifesto a dependencia do vehículo privado, e fai recomendable desenvolver políticas específicas encamiñadas a crear postos de traballo dentro do concello, para así reducir os desprazamentos laborais a outros concellos (que son o grupo maioritario dos desprazamentos en coche). A densificación e compactación dos núcleos urbanos, dentro da medida do posible, ligada a percorridos que conecten de maneira segura e accesible ditos núcleos internamente e despois cos centros educativos e equipamentos axudaría a reducir o segundo maior motivo de desprazamentos, que é o dos coidados (levar aos cativos ao colexio, ir á farmacia, centro de saúde...). En canto aos desprazamentos de lecer, se ben se fai complicado reducir estes desprazamentos en coche dada a distancia da poboación aos locais de hostalaría e ás áreas recreativas, pódese establecer bolsas de estacionamento preto das praias e distintos vectores de atracción que conecten cos mesmos a través de recorridos peonís naturais (sempre mantendo a accesibilidade).

4. ESTRATEXIA

4A - LIÑAS ESTRATÉXICAS DE PLANIFICACIÓN

LIÑA ESTRATÉXICA 1

LE1 Mellora conectiva nos espazos urbanos municipais

DESCRICIÓN:

Esta liña estratéxica vai encamiñada á mellora da rede peonil existente nos espazos urbanos de maior centralidade e o eixo vertebrador que os une, aumentando a seguridade e a accesibilidade e completando os tramos non continuos, de tal xeito que as áreas máis densamente poboadas e as zonas nas que se concentran usos e actividades queden entretecidas, permitindo así os percorridos peonís nas mellores condicións e a extensión desta rede peonil ao longo do eido da costa.

ACCIÓN		PRAZO	ORZAM (€)
LE1.1	Tecido dos itinerarios peonís accesibles en torno á concentración de equipamentos de A Carballa	CURTO	73.153 €
LE1.2	Tecido de intinerarios peonís en Neaño	MEDIO	49.937 €
LE1.3	Creación de senda peonil (e ciclable) na marxe norte da AC-429 entre A Carballa e As Grelas	CURTO	83.698 €
LE1.4	Rotonda na AC-429 á altura da Carballa	CURTO	10.000 €
LE1.5	Rotonda na intersección da AC-429 coa AC-430	CURTO	10.000 €
TOTAL LIÑA ESTRATÉXICA 1			**226.788 €**

LIÑA ESTRATÉXICA 2

LE2 Conexións territoriais e mobilidade de proximidade

DESCRICIÓN:

Esta liña estratéxica comprende un grupo de accións encamiñadas á creación de conexións no resto do territorio municipal, entre os pequenos espazos de actividade (areais, áreas recreativas ou entornos patrimoniais, locais comunitarios ou antigas escolas unitarias…) e os eidos residenciais máis inmediatos, de tal xeito que se fomenten os pequenos percorridos cotiás a pé dentro dos núcleos poboacionais nos casos nos que son posibles. Así mesmo, inclúe conexións no interior das áreas residenciais de maior concentración nos núcleos que non forman parte da concentración urbana da costa, á fin de favorecer os modos de desprazamentos sostibles nas tarefas de coidados e evitar no posible os tránsitos rodados nas áreas de maior carácter residencial.

ACCIÓN		PRAZO	ORZAM (€)
LE2.1	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Regueira	MEDIO	52.982
LE2.2	Compleción e mellora dos percorridos peonís en O Briño	MEDIO	42.493
LE2.3	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Borneiro	LONGO	2.184
LE2.4	Conexión peonil entre Borneiro e O Briño	MEDIO	32.793
LE2.5	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Canduas, Arnela e Ures	CURTO	16.904
LE2.6	Compleción e mellora dos percorridos peonís en As Grelas, Sinde, As Revoltas e O Buzaco	CURTO	28.979
LE2.7	Creación de senda peonil (e ciclable) na marxe norte da AC-429 entre O Picón e Ponteceso de Cabana	MEDIO	12.100
LE2.8	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Ponteceso de Cabana	MEDIO	55.472
LE2.9	Pasos de peóns na AC-429 na contorna da ponte sobre o Anllóns	MEDIO	8.000
LE2.10	Compleción e mellora dos percorridos peonís en O Burgo (Cesullas)	LONGO	26.126
LE2.11	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre O Carballal, Ternande e A Balsa	LONGO	74.141
LE2.12	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Cabana	LONGO	2.209
LE2.13	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre Leas, A Parrocha, Cundíns, A Caixeira, Iñaño e A Gándara	LONGO	241.542
LE2.14	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Silvarredonda	LONGO	19.213
LE2.15	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Millán, O Lugar e Cures	LONGO	72.567
LE2.16	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre O Piñeiro e A Medoña e Boancho	LONGO	8.304
LE2.17	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre A Fontiñas, Os Martices e Nantón	CURTO	201.041
LE2.18	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Mata, Folgoso e Meixoeiro	LONGO	19.436
LE2.19	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Cazón e Camafreita	LONGO	3.429
LE2.20	Reformulación dos accesos á Praia de San Pedro	MEDIO	55.885
LE2.21	Roteiro Paisaxístico entre a Praia de Rebordelo e Borneiro-Dombate	LONGO	197.081
LE2.22	Roteiro de acceso á Praia das Vacas	MEDIO	42.207
LE2.23	Roteiro de acceso á Praia das Maceiras e a Punto do Taboído	MEDIO	37.395
LE2.24	Roteiro Paisaxístico Castro de Borneiro, Banco dos Picotiños, Castro de Sinde, Capela de Fátima, Senda Litoral	LONGO	128.984
LE2.25	Roteiro de conexión Neaño-Senda Litoral	MEDIO	30.913
LE2.26	Roteiro de conexión Norte da Senda Litoral	LONGO	20.382
LE2.27	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Beres	LONGO	29.716
LE2.28	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Pedra e Exipto	LONGO	5.026
LE2.29	Compleción e mellora dos percorridos peonís na Fontefría	LONGO	1.353
LE2.30	Compleción e mellora dos percorridos entre Bello e O Castro	LONGO	4.063
LE2.31	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Baneira, Penela e Riobó	LONGO	2.776
LE2.32	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Margando, O Outeiro e Os Anles	LONGO	13.553
		TOTAL LIÑA ESTRATÉXICA 2	**1.489.251 €**

5. PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS

OBXECTIVOS XERAIS E ESPECÍFICOS

O conxunto de accións contidas nas liñas estratéxicas propostas para o concello atenden ao desenvolvemento dun total de 8 obxectivos xerais que desagregan nos seus correspondentes obxectivos específicos, os cales integran os establecidos pola guía do IDAE para a redacción dos plans de mobilidade sustentable.

5A - CORRESPONDENCIA DAS ACCIÓNS E OS OBXECTIVOS DO PMUS

OBXECTIVOS XERAIS		OBXECTIVOS ESPECÍFICOS		ACCIÓNS DESTINADAS A CUMPRIR CADA OBXECTIVO
O-1	FOMENTO DA MOBILIDADE NON MOTORIZADA	1.1	Crear, mellorar e conectar itinerarios peonís ou en bicicleta	LE1.1+LE1.2+LE1.3 LE2.1+LE2.2+LE2.3+LE2.4+LE2.7+LE2.8+LE2.9+LE2.10+LE2.11+LE2.12+LE2.13+LE2.14+LE2.15+LE2.16+LE2.17+LE2.18+LE2.19+LE2.20+LE2.21+LE2.22+LE2.23+LE2.23+LE2.24+LE2.25+LE2.27+LE2.28+LE2.29+LE2.30+LE2.31+LE2.32
		1.2	Reducir as molestias de coches a peóns/bicis	
		1.3	Favorecer a permeabilidade peonil no casco	
		1.4	Crear zonas urbanas libres de coches ou de acceso restrinxido	
		1.5	Reducir a necesidade aparcar nas inmediacións dos centros de actividade	
		1.6	Facer as vías atractivas e cómodas e accesibles	
O-2	FOMENTO E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO	2.1	Reducir a necesidade de usar o coche	LE1.1+LE1.2+LE1.3 LE2.5+LE2.6+LE2.23+LE2.24+LE2.25+LE2.26
		2.2	Favorecer a mobilidade en transp. público	
		2.3	Mellorar a accesibilidade transporte público	
		2.4	Desenvolvemento e mellora da oferta dos diferentes modos máis sostibles.	
		2.5	Liñas, traxectos e estacións de transporte público.	
		2.6	Mellorar a conectividade dos puntos turísticos e/ou de servizos	
O-3	ESTRATEXIA DE APARCAMENTO	3.1	Situación de novos aparcamentos disuasorios ou mellora dos existentes	LE2.20
		3.2	Distribución de aparcamentos na vía, cargas descargas, etc. no casco urbano	
		3.3	Xestión de políticas de estacionamento en urbano	
O-4	DEFINICIÓN DO MODELO DE FLUXOS CIRCULATORIOS	4.1	Reducir os atascos e a conxestión nas horas/días punta	LE1.4+LE1.4 LE2.1+LE2.2+LE2.3+LE2.4+LE2.7+LE2.8+LE2.9+LE2.10+LE2.11+LE2.12+LE2.13+LE2.14+LE2.15+LE2.16+LE2.17+LE2.18+LE2.19+LE2.27+LE2.28+LE2.29+LE2.30+LE2.31+LE2.32
		4.2	Reducir os conflitos nos cruces	
		4.3	Reducir as interferencias modais que provocan atascos	
		4.4	Favorecer a o uso eficiente e ordeado da rede viaria	
		4.5	Regular e controlar o acceso e estacionamentos en núcleos de poboación	
		4.6	Alternativas a vías conxestionadas	
		4.7	Limitar o tráfico nas zonas de máis conxestión	
		4.8	Incorporar sistemas de calmado de tráfico	
O-5	ESTRATEXIA DA REDE VIARIA FUTURA	6.1	Coordinar o PMUS co planeamento urbanístico existente	LE2.1+LE2.2+LE2.3+LE2.4+LE2.7+LE2.8+LE2.9+LE2.10+LE2.11+LE2.12+LE2.13+LE2.14+LE2.15+LE2.16+LE2.17+LE2.18+LE2.19+LE2.27+LE2.28+LE2.29+LE2.30+LE2.31+LE2.32
		6.2	Desprazar os fluxos cara aos eixos estruturantes	
		6.3	Garantir o acceso de vehículos de emerxencia a zonas	
O-6	FOMENTO DA SEGURIDADE VIARIA	7.1	Reducir a accidentalidade	LE1.1+LE1.2+LE1.3 LE2.1+LE2.2+LE2.3+LE2.4+LE2.7+LE2.8+LE2.9+LE2.10+LE2.11+LE2.12+LE2.13+LE2.14+LE2.15+LE2.16+LE2.17+LE2.18+LE2.19+LE2.20+LE2.27+LE2.28+LE2.29+LE2.30+LE2.31+LE2.32
		7.2	Mellorar a seguridade viaria	
O-7	MEDIOAMBIENTE E CALIDADE URBANA	8.1	Determinar zonas de protección ambiental	LE1.1+LE1.2+LE1.3 LE2.20+LE2.21+LE2.22+LE2.23+LE2.24+LE2.25+LE2.26
		8.2	Determinar zonas cos niveles de contaminación / conxestión elevados	
		8.3	Medidas de protección para cada zona	
O-8	INTEGRACIÓN DOS CENTROS DE ACTIVIDADE	9.1	Integración de lugares de interese ou potencial turístico e zonas de ocio	LE1.1+LE1.2+LE1.3 LE2.3+LE2.4+LE2.20
		9.2	Fomentar o acceso fluído aos centros de actividade	

ACCIÓN		OBXECTIVOS XERAIS QUE ABORDA
LE1.1	Tecido dos itinerarios peonís accesibles en torno á concentración de equipamentos de A Carballa	OX.01+OX.02+OX.06+OX.07+OX.08
LE1.2	Tecido de intinerarios peonís en Neaño	OX.01+OX.02+OX.06+OX.07+OX.08
LE1.3	Creación de senda peonil (e ciclable) na marxe norte da AC-429 entre A Carballa e As Grelas	OX.01+OX.02+OX.06+OX.07+OX.08
LE1.4	Rotonda na AC-429 á altura da Carballa	OX.04
LE1.5	Rotonda na intersección da AC-429 coa AC-430	OX.04
LE2.1	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Regueira	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.2	Compleción e mellora dos percorridos peonís en O Briño	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.3	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Borneiro	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06+OX.08
LE2.4	Conexión peonil entre Borneiro e O Briño	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06+OX.08
LE2.5	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Canduas, Arnela e Ures	OX.02
LE2.6	Compleción e mellora dos percorridos peonís en As Grelas, Sinde, As Revoltas e O Buzaco	OX.02
LE2.7	Creación de senda peonil (e ciclable) na marxe norte da AC-429 entre O Picón e Ponteceso de Cabana	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.8	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Ponteceso de Cabana	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.9	Pasos de peóns na AC-429 na contorna da ponte sobre o Anllóns	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.10	Compleción e mellora dos percorridos peonís en O Burgo (Cesullas)	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.11	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre O Carballal, Ternande e A Balsa	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.12	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Cabana	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.13	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre Leas, A Parrocha, Cundíns, A Caixeira, Iñaño e A Gándara	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.14	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Silvarredonda	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.15	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Millán, O Lugar e Cures	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.16	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre O Piñeiro e A Medoña e Boancho	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.17	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre A Fontiñas, Os Martices e Nantón	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.18	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Mata, Folgoso e Meixoeiro	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.19	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Cazón e Camafreita	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.20	Reformulación dos accesos á Praia de San Pedro	OX.01+OX.03+OX.06+OX.07+OX.08
LE2.21	Roteiro Paisaxístico entre a Praia de Rebordelo e Borneiro-Dombate	OX.01+OX.07
LE2.22	Roteiro de acceso á Praia das Vacas	OX.01+OX.07
LE2.23	Roteiro de acceso á Praia das Maceiras e a Punto do Taboído	OX.01+OX.07
LE2.24	Roteiro Paisaxístico Castro de Borneiro, Banco dos Picotiños, Castro de Sinde, Capela de Fátima, Senda Litoral	OX.01+OX.07
LE2.25	Roteiro de conexión Neaño-Senda Litoral	OX.01+OX.07
LE2.26	Roteiro de conexión Norte da Senda Litoral	OX.01+OX.07
LE2.27	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Beres	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.28	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Pedra e Exipto	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.29	Compleción e mellora dos percorridos peonís na Fontefría	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.30	Compleción e mellora dos percorridos entre Bello e O Castro	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.31	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Baneira, Penela e Riobó	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
LE2.32	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Margando, O Outeiro e Os Anles	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06

5B - PROPOSTAS ESPECÍFICAS

As propostas de cada liña estratéxica detállanse no ANEXO 4: FICHAS DE PROPOSTA, no que se inclúe o seu orzamento, a súa descrición pormenorizada, e a descrición gráfica de cada unha.

6. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

6A - PREFERENCIAS DECLARADAS PARA A MELLORA DA MOBILIDADE

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

Táboa 6A.1 - Valoración dos distintos tipos de medidas pola veciñanza do concello

Grupos de medidas valoradas pola veciñanza	(Todas)	IDADE		SEXO		RELACIÓN	
		18-40	+ de 40	HOME	MULLER	RESIDENTES	VISITANTES
Mellorar accesibilidade persoas con mob. reducida /maiores	4,3	4,5	4,1	4,3	4,3	4,3	4,3
Mellora do transporte público	4,3	4,5	4,0	4,5	4,1	4,2	4,4
Mellorar e completar a rede peonil as beirarrúas e os camiños	4,2	4,1	4,3	4,5	4,1	4,3	4,0
Mellorar a rede ciclista, creación de carrís bici, etc	3,7	3,9	3,6	4,1	3,5	3,6	4,2
Mellorar a calidade urbana, peonalización de rúas …	3,4	3,5	3,3	4,1	3,0	3,3	3,6
Creación de novos aparcadoiros na contorna da vila	3,0	3,1	3,0	2,9	3,0	3,1	2,8
Reducir as molestias do tráfico de camións…	2,8	2,8	2,7	3,0	2,6	2,7	2,9
Medidas para reducir a velocidade do tráfico zonas 30, etc	2,6	2,1	3,0	2,7	2,6	2,8	1,9
PROMEDIO DE VALORACIÓN DE TODAS AS MEDIDAS →	3,5	3,6	3,5	3,8	3,4	3,5	3,5

Como se pode observar, case ningún dos grupos de medidas atopa unha oposición frontal (todas puntúan por riba do 2,5 sobre 5), sen embargo os índices de aprobación son entre medios e baixos para moitas das medidas, cun promedio de aprobación para as medidas de mobilidade de entorno ao 3,5%.

As medidas que se estiman como máis necesarias son as encamiñadas mellorar a accesibilidade para as persoas coa mobilidade reducida e persoas maiores, e as destinadas a mellorar o transporte público (puntúan de media un 4,3 sobre 5, moi por riba do resto de medidas). Tamén as medidas destinadas a completar e mellorar a rede peonil, as beirarrúas e os camiños acadan bos niveis de aceptación, cun 4,2 sobre 5.

O resto de grupos de medidas acadan valores moderadamente positivos, sendo as medidas menos valoradas as destinadas a reducir a velocidade e as molestias do tráfico, e as de reducir as molestias dos camións ao paso polo concello, aínda que acadan ambas unha valoración superior ao 2,5 sobre 5, polo que non existe unha gran oposición a este tipo de medidas.

En canto ás variacións entre grupos poboacionais: non existen grandes diferencias nas valoracións dos distintos grupos sociais (nin por xénero nin por lugar de residencia), sendo os homes de menor idade os que maior valoración media lle dan, en xeral, ás medidas de mobilidade.

6B - POSIBLES CAUCES DE FINANCIACIÓN DAS MEDIDAS

Indícanse a continuación posibles cauces de financiamento das medidas contempladas no PMUS:

- A UE entrega o Premio de Plans de Mobilidade Urbana Sustentables (PMUS), premio para cidades e rexións que mostran excelencia para desenvolver e aplicar os seus plans de mobilidade urbana sostible; ten como obxectivo fomentar a adopción deste tipo de plans por parte das autoridades locais de toda Europa e premiar os logros sobresaíntes na área temática prioritaria de cada ano.

- Manifestacións de interese ou propostas específicasenmarcadas dentro do marco de obxectivos do *"Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia",* do *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.*

- Como por exemplo proxectos presentados no PROGRAMA DUS 5000. AYUDAS PARA INVERSIONES A PROYECTOS SINGULARES LOCALES DE ENERGÍA LIMPIA EN MUNICIPIOS DE RETO DEMOGRÁFICO ou programas análogos, no el marco do Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

- Fondo Nacional de Eficiencia Energética

- Plan de recuperación para Europa (fondo Next Generation) - e programas derivados, nos anos sucesivos

- "Programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y uso más eficiente de los modos de transporte (FNEE) ("*subvencionarán los planes de transporte sostenible al centro de trabajo, la gestión de flotas de transporte de mercancías y viajeros por carretera y los cursos de conducción eficiente para condutores de vehículos industriales")"*

- Plan MOVES III de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible - (axudas á compra de vehículos, e tamén á instalación de infraestruturas de recarga tanto para privados como para entidades locais)

- Outros programas do IDAE (Instituto para a diversificación e o aforro enerxético), que aparezan no futuro en torno á mellora medioambiental das infraestruturas para a mobilidade e do parque de vehículos (as anteriores convocatorias do plan MOVALT vehículos e MOVALT infraestrutura remataron en 2018)

- Plan HURBE

- Fondo de Compensación Ambiental da Xunta de Galicia

- Convocatorias esporádicas de axuda da Xunta de Galicia como a recente "ORDE do 5 de marzo de 2021 pola que se establecen as bases reguladoras e se convocan subvencións, en réxime de concorrencia non competitiva, destinadas á creación ou mellora de infraestruturas nos concellos de Galicia con poboación inferior a 20.000 habitantes, para o ano 2021 (código de procedemento MT300A)".

- Posibles fondos derivados do Plan de Mobilidade Alternativa de Galicia, que contempla a mellora e creación de roteiros ciclistas que poden ter un grande interese para facilitar os desprazamentos en modos non motorizados dentro do concello.

- FEDER - ACCIÓNS INNOVADORAS URBANAS : Axudas para afrontar retos múltiples e interconectados relacionados co emprego, a migración, a demografía, a contaminación da auga e do solo ... nas zonas urbanas. Orzamento 2018: 80-100mill de euros. Poden aspirar directamente autoridades locais e rexionais, e relaciónase coas áreas de planificación urbana, desenvolvemento local, medio ambiente e transporte.

- Financiación de iniciativas innovadoras a través da Urban Innovative Actions (UIA), de la Unión Europea

- Iniciativas e proxectos financiados por INTERREG Europa (2014-2020), que apoia a cooperación interrexional. Co-financia proxectos onde as autoridades públicas de distintas rexións traballan xuntos durante 3 a 5 anos nunha cuestión de política compartida. Tamén cofinancia plataformas temáticas onde as autoridades públicas poden atopar información para axudar a implementar as súas políticas nos catro temas do programa, incluíndo a **eficiencia baixa en carbono** e a eficiencia dos recursos.

- URBACT III apoia a cooperación interrexional. Co-financia a creación de redes de cidades para desenvolver **solucións integradas aos desafíos urbanos comúns**, aprendendo uns dos outros. A primeira convocatoria para a creación de ata 20 redes de planificación de accións foi aberta en 2015; outras convocatorias abriranse nos anos seguintes.

- Programa “VIDA”. LIFE é o instrumento de financiamento da UE para o medio ambiente e a acción climática. As liñas de traballo dos proxectos financiados entre 2014 e 2017 inclúen unha prioridade temática sobre "A calidade do aire e as emisións, incluído o ambiente urbano". O programa de traballo 2018-2020 foi aprobado recentemente. As convocatorias para proxectos publícanse regularmente.

O Fondo Europeo para Investimentos Estratéxicos (FEIS, ou EFSI nas siglas orixinais): Esta é a ferramenta creada para o "Plan de Investimentos de Juncker". Consiste nun aumento da capacidade de préstamo subvención para proxectos máis arriscados. A capacidade total de investimento extra na economía da UE ascende así a 315 millóns de euros. As cidades deben asociarse e agrupar os seus proxectos para que sexan máis atractivos en termos de escala. Os promotores de cidades e proxectos deberán relacionarse co BEI e os bancos promocionais nacionais para beneficiarse do FEIS. Creouse un Centro de Orientación e é probable que no futuro se creen centros rexionais: http://www.eib.org/eiah/index.htm. Tamén hai servizo de asesoramento FI-Compass: http://www.fi-compass.eu..

Dado o peso que teñen nas liñas estratéxicas as medidas encamiñadas á mellora medioambiental vencellada á mobilidade, cobra especial importancia para este caso particular , complementar estas liñas de financiamento con outras relacionadas coa mellora dos espazos naturais, de mellora medioambiental, de mellora na rede hidrolóxica, e de axudas para o turismo. Sinálanse en particular que o financiamento de proxectos cun compoñente ecolóxico ten unha particular cabida nos obxectivos do Programa das Nacións Unidas para o Medio Ambiente (PNUMA), que promove e apoia proxectos e medidas como as que este PMUS plantexa. Cabe sinalar asimesmo que moitas das actuacións do Plan de Mobilidade están dirixidas ou contribúen á redución das emisións de CO_2, o cal é enmarcable dentro do Pacto das Alcaldías para o Clima e a Enerxía, que a nivel europeo propón a elaboración de PACES (Plans de Acción polo Clima e a Enerxía Sustentable) para afianzar o cumprimento de obxectivos para a transición enerxética e medioambiental.

6C - CRONOGRAMA ORZAMENTADO DE MEDIDAS

De cara á implementación das medidas propostas nas liñas estratéxicas establécense dous baremos: por un lado o prazo de execución (en función dos criterios establecidos polo prego de cláusulas técnicas que regula a redacción dos planes de mobilidade) e por outro lado a prioridade (en función do criterio da equipa técnica que elabora o presente documento).

O baremo para o prazo de execución das medidas é o seguinte:

- Curto prazo: medidas que poden ser tomadas polo goberno municipal, sen intervención de outras administracións e sen un investimento elevado. Período estimado de 2 anos dende a aprobación do plan.

- Medio prazo: medidas que poden ser tomadas polo goberno municipal, sen intervención de outras administracións pero que dependen dunha planificación do investimento ou da execución previa de outras medidas. Período estimado de 2-3 anos dende a aprobación do plan.

- Longo prazo: medidas que dependen da aprobación ou investimento de outras administracións, da aprobación de outros planeamentos ou da execución previa de outras medidas. Período estimado de 4-10 anos dende a aprobación do plan.

De cara priorizar as intervencións previstas nas distintas liñas estratéxicas, e para facilitar unha visión conxunta da implementación do Plan de Mobilidade no tempo, precísanse a continuación os gastos estimados derivados de cada liña estratéxica e o seu reparto a curto, medio e longo prazo.

Táboa 6C1.1 Reparto temporal do orzamento para as distintas liñas estratéxicas

		PRAZO			TOTAL
		CURTO	MEDIO	LONGO	
Le1	Mellora conectiva nos espazos urbanos municipais	176.851 €	49.937 €	- €	176.851 €
Le2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade	246.924 €	370.240 €	872.087 €	246.924 €
	TOTAL	**423.775 €**	**420.177 €**	**872.087 €**	**1.716.039 €**

Notas respecto do orzamento:

Este orzamento non inclúe os custos de redacción dos proxectos executivos ou estudos específicos precisos para levar a cabo as medidas descritas, nin os custes de execución de instalacións urbanas non imprescindibles para mobilidade. Trátase dunha estimación orientativa do orzamento de licitación das actuacións (incluíndo gastos xerais, beneficio industrial e o IVE). Esta estimación non inclúe os gastos derivados da consecución dos terreos precisos, pois este dependerá de que sistema se use para iso. Ademais evítase estimar orzamento para varias das medidas debido ós motivos que se explica nas fichas correspondentes, especialmente cando existe a necesidade de intervención e investimento por parte de administración supralocais.

Para maior detalle inclúese a continuación o cronograma para a implementación das medidas propostas do PMUS, especificando o orzamento estimado para cada unha das accións previstas e o reparto en anualidade.

LIÑA ESTRAT	ACCIÓN	NOME DA ACCIÓN	ORZAMENTO	CURTO	MEDIO	LONGO	TOTAL	PRAZO	OBXECTIVOS
1	LE1.1	Tecido dos itinerarios peonís accesibles en torno á concentración de equipamentos de A Carballa	73.153	73.153			226.788	CURTO	OX.01+OX.02+OX.06+OX.07+OX.08
	LE1.2	Tecido de intinerarios peonís en Neaño	49.937		49.937			MEDIO	OX.01+OX.02+OX.06+OX.07+OX.08
	LE1.3	Creación de senda peonil (e ciclable) na marxe norte da AC-429 entre A Carballa e As Grelas	83.698	83.698				CURTO	OX.01+OX.02+OX.06+OX.07+OX.08
	LE1.4	Rotonda na AC-429 á altura da Carballa	10.000	10.000				CURTO	OX.04
	LE1.5	Rotonda na intersección da AC-429 coa AC-430	10.000	10.000				CURTO	OX.04
2	LE2.1	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Regueira	52.982		52.982		1.489.251	MEDIO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.2	Compleción e mellora dos percorridos peonís en O Briño	42.493		42.493			MEDIO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.3	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Borneiro	2.184			2.184		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06+OX.08
	LE2.4	Conexión peonil entre Borneiro e O Briño	32.793		32.793			MEDIO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06+OX.08
	LE2.5	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Canduas, Arnela e Ures	16.904	16.904				CURTO	OX.02
	LE2.6	Compleción e mellora dos percorridos peonís en As Grelas, Sinde, As Revoltas e O Buzaco	28.979	28.979				CURTO	OX.02
	LE2.7	Creación de senda peonil (e ciclable) na marxe norte da AC-429 entre O Picón e Ponteceso de Cabana	12.100		12.100			MEDIO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.8	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Ponteceso de Cabana	55.472		55.472			MEDIO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.9	Pasos de peóns na AC-429 na contorna da ponte sobre o Anllóns	8.000		8.000			MEDIO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.10	Compleción e mellora dos percorridos peonís en O Burgo (Cesullas)	26.126			26.126		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.11	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre O Carballal, Ternande e A Balsa	74.141			74.141		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.12	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Cabana	2.209			2.209		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.13	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre Leas, A Parrocha, Cundíns, A Caixeira, Iñaño e A Gándara	241.542			241.542		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.14	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Silvarredonda	19.213			19.213		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.15	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Millán, O Lugar e Cures	72.567			72.567		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.16	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre O Piñeiro e A Medoña e Boancho	8.304			8.304		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.17	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre A Fontiñas, Os Martices e Nantón	201.041	201.041				CURTO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.18	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Mata, Folgoso e Meixoeiro	19.436			19.436		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.19	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Cazón e Camafreita	3.429			3.429		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.20	Reformulación dos accesos á Praia de San Pedro	55.885		55.885			MEDIO	OX.01+OX.03+OX.06+OX.07+OX.08
	LE2.21	Roteiro Paisaxístico entre a Praia de Rebordelo e Borneiro-Dombate	197.081			197.081		LONGO	OX.01+OX.07
	LE2.22	Roteiro de acceso á Praia das Vacas	42.207		42.207			MEDIO	OX.01+OX.07
	LE2.23	Roteiro de acceso á Praia das Maceiras e a Punto do Taboído	37.395		37.395			MEDIO	OX.01+OX.07
	LE2.24	Roteiro Paisaxístico Castro de Borneiro, Banco dos Picotiños, Castro de Sinde, Capela de Fátima, Senda Litoral	128.984			128.984		LONGO	OX.01+OX.07
	LE2.25	Roteiro de conexión Neaño-Senda Litoral	30.913		30.913			MEDIO	OX.01+OX.07
	LE2.26	Roteiro de conexión Norte da Senda Litoral	20.382			20.382		LONGO	OX.01+OX.07
	LE2.27	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Beres	29.716			29.716		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.28	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Pedra e Exipto	5.026			5.026		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.29	Compleción e mellora dos percorridos peonís na Fontefría	1.353			1.353		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.30	Compleción e mellora dos percorridos entre Bello e O Castro	4.063			4.063		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.31	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Baneira, Penela e Riobó	2.776			2.776		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
	LE2.32	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Margando, O Outeiro e Os Anles	13.553			13.553		LONGO	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06
		TOTAL	**1.716.039**	**423.775**	**420.177**	**872.087**	**1.716.039**		

6D - PLAN DE PARTICIPACIÓN E COMUNICACIÓN POSTERIOR

Importancia do Plan de Comunicación e Participación

Este plan adquire unha especial importancia se temos en conta que para alcanzar os obxectivos xerais do PMUS é fundamental que a veciñanza entenda a necesidade dun cambio de modelo cara territorios máis sustentables e se implique nas accións que se leven a cabo para a súa consecución. O papel que ten a participación cidadá vencellada á redacción do plan tivo que ser adaptada ás circunstancias sanitarias derivadas da pandemia, impedindo a normal celebración de actos presenciais, polo que este plan de participación posterior adquire unha especial relevancia.

Para acadar o obxectivo de sensibilización e corresponsabilización da cidadanía necesario para a sustentabilidade no tempo, espírito deste PMUS, faise preciso sentar as bases do proceso de comunicación e de participación cidadá que deberá seguir á propia elaboración deste estudo. Neste sentido, compre sinalar que o PMUS debe de ser unha ferramenta para planificar e tomar decisións, e polo tanto, debe de poder adaptarse ós cambios que vaian xurdindo na realidade deste territorio nos próximos anos.

Polo tanto, considérase fundamental a continuidade da proposta de participación levada a cabo durante a redacción do PMUS, implicando aos habitantes do concello na toma de decisións e na posta en marcha das medidas propostas polo mesmo, buscando o maior consenso posible arredor das accións que se vaian a emprender.

Obxectivos

O obxectivo deste plan de comunicación e participación non é outro que simultanear a comunicación das propostas do PMUS coa promoción da cultura da mobilidade sustentable, a implicación da cidadanía na toma de decisións e a avaliación dos resultados das accións que se poñan en marcha, todo elo en paralelo á implementación do PMUS. Podemos resumir este obxectivo en 4 ideas principais:

-Informar das medidas propostas no PMUS, permitindo un espazo para o debate sobre as mesmas, valorando aspectos clave a traballar coa poboación que incidan no consenso cidadá en torno os principios de mobilidade sustentable (protección do medio ambiente, cohesión social e desenvolvemento económico).

- Sensibilizar cara a progresiva mellora da sustentabilidade no eido da mobilidade e a calidade ambiental.

- Acadar unha resposta positiva e a implicación da cidadanía nos cambios propostos polo PMUS.

- Avaliar os resultados das medidas que se leven a cabo.

Polo tanto, en todo este proceso faise imprescindible comunicar de maneira comprensible as vantaxes da mobilidade sustentable e do espazo público de calidade. Para elo considerase necesario o deseño, unha vez valorado o PMUS polos organismos competentes e acordada a súa posta en marcha, dunha estratexia creativa de comunicación. Deberanse seleccionar as vantaxes e os beneficios que máis valora a comunidade, decidir sobre a mellor maneira de transmitir estas vantaxes, e identificar as barreiras que a comunidade pode poñer ao desenvolvemento das medidas do PMUS antes de que supoñan un obstáculo.

Metodoloxía proposta para a consecución dos obxectivos: Proceso de Participación Continuado.

A participación plantéxase no PMUS como o elemento clave, debendo ser un proceso activo antes, durante e despois da implantación das propostas. Para elo, proponse traballar en catro liñas que se desenvolvan en paralelo:

1. Comunicación das estratexias propostas no PMUS e os obxectivos que se pretenden alcanzar, e comunicación das medidas que se vaian pondo en marcha. Para elo deseñarase unha estratexia de comunicación de cara a toda a veciñanza. Nesta comunicación poderanse aproveitar os medios dispoñibles e os contidos xerados no plan, tanto a cartografía técnica como, moi especialmente o mapa dixital de participación realizado a partir das diferentes respostas das entrevistas con axentes clave, e que pode servir de base ser completado pola veciñanza nun acto de participación aberto, destinado a incluír novas sensibilidades alén das dos axentes seleccionados.

2. Traballo en torno á importancia dunha mobilidade e espazos públicos sustentables co alumnado dos centros educativos do concello, deseñando unha estratexia educativa en colaboración co persoal dos centros e as ANPAS. Pódense idear diferentes dinámicas como debates na aula ou roteiros polo concello localizando problemáticas e identificando os lugares máis perigosos do concello a nivel de seguridade viaria. Podendo, por exemplo, marcar os espazos perigosos con sinais feitas en pintura, que poden dar lugar a actuacións concretas como parte da implementación do PMUS. Para elo terase en conta que hai centros educativos que xa están traballando sobre o tema, existindo iniciativas como os camiños escolares seguros ou o bica e arrinca iniciadas polo concello, que deberan ter continuidade cunha boa carga de diálogo cos centros escolares, polo que as estratexias do PMUS deberán de coordinarse e contribuír ó proceso xa iniciado para evitar duplicidades que confundan ou cansen á veciñanza, desanimando á participación.

3. Deberase de crear un espazo de debate social en torno á sustentabilidade na mobilidade e a calidade ambiental. Neste espazo deberanse deseñar os mecanismos que permitan producir os cambios de actitude cara ós obxectivos do PMUS e que se perciban as melloras como logros colectivos. Por medio de diferentes ferramentas como entrevistas, talleres, mesas redondas, eventos, accións nos medios e na rede, caixas de correo físico ou electrónico de suxestións... dar sucesivos pasos para crear un foro de debate estable en torno á mobilidade e espazo público sustentable. Este foro debe ser un espazo de busca de consensos entre a veciñanza e os grupos políticos, colaboración dos axentes sociais afectados e toma de decisións, pero tamén de comunicación e difusión das medidas. Este espazo poderá ter forma de encontros repetidos no tempo (trimestralmente, semestralmente...) no que recolleranse as opinións sobre as diferentes fases de implementación das propostas, e ao mesmo tempo informarase aos asistentes dos seguintes pasos a tomar.

Isto permitirá recadar datos e informacións fundamentais para retroalimentar o plan de comunicación e para a execución das medidas propostas, e tamén abrirá a porta a mellorar e adaptar o propio PMUS, adecuándoo con máis precisión as necesidades dos habitantes do concello.

O maior desafío para chegar a este punto será nun primeiro momento detectar e atraer aos posibles implicados que formen un grupo motor inicial. Poderán ser motivados a participar polo propio interese que moitos xa teñen manifestado no proceso de elaboración do PMUS (transportistas, comerciantes...), ou polos beneficios que poden obter en canto á seguridade viaria (asociacións de pais e nais, de maiores...), á calidade ambiental (comercio e hostalaría), ás estratexias innovadoras vencelladas ao turismo, á saúde e ao deporte (asociacións deportivas...). Pero o verdadeiro acelerador do proceso, o que pode atraer ás persoas a quedarse e seguir adiante, será a capacidade de decisión real que poden chegar a ter sobre o espazo que habitan, sentíndose partícipes das melloras que lles afectan directamente e sentíndoas como unha consecuencia do diálogo e do traballo conxunto.

As estratexias para formar este primeiro grupo motor deberán vencellar xa dende o primeiro momento a participación coa consecución de melloras, creando debate na cidadanía, e fomentando a pedagoxía. Esta estratexia pode integrarse con algunha estratexia de fomento da participación e colaboración veciñal xa existente, ou englobada dentro dunha temática máis ampla como pode ser a busca dun territorio máis sustentable, traballando entorno a temas de mobilidade, espazo público, instalacións e servizos urbanos, xestión de residuos, equipamentos de proximidade, conservación do patrimonio, medio ambiente, etc.

4. Procesos ou consultas puntuais para a toma de decisións respecto dalgunhas das accións concretas que se deriven do PMUS, ven sexa pola importancia do espazo a intervir ou polas reticencias detectadas na veciñanza cara o tipo de medidas que se van a aplicar nese espazo.

En todas estas liñas de traballo convén recordar a utilidade que pode ter enlazar este proceso con estruturas de participación e procesos xa existentes, tendo en conta o tecido asociativo do concello e as súas dinámicas. Neste mesmo sentido tamén é útil ter en conta o posible uso de ferramentas que poidan aportar unha visión de conxunto da

problemática existente e as propostas, estando dispoñibles para a súa consulta por parte de toda a veciñanza e que poidan irse actualizando, como unha ferramenta de participación e comunicación respecto de temas de mobilidade e espazo público. Referímonos a ferramentas web como pode ser Google Mymaps, onde poden colgarse xeolocalizados os resultados das análises do PMUS para irse completando e actualizando, pudendo construírse mapas temáticos de problemas, posibles solucións, etc.

Por último, como se pode ver a comunicación é unha estratexia transversal nun proceso participativo e un xeito de implicar á comunidade nas diferentes fases do proceso. Por iso debemos de ter sempre en conta tres factores á hora de concretar as estratexias e accións a levar a cabo:

- Suxeitos / actores: Estudar a quen queremos dirixir as estratexias comunicativas. Podemos recoñecer actores máis activos e implicados e actores máis xeneralizados. As propostas de comunicación poden ser máis específicas para chegar a menos xente pero con maior profundidade, ou ser máis xeneralistas.

- Lugares / escenarios: Estudar onde queremos facer chegar as estratexias comunicativas segundo obxectivos e segundo os actores que queremos convocar. Espazos públicos, equipamentos, espazos sectoriais, espazos de toma de decisións colectiva xa existentes (reunións de asociacións de veciños/monte en man común...), etc.

- Instrumentos / soportes: A forma que lle imos dar as estratexias de comunicación ten moito que ver cos actores implicados e os lugares/escenarios onde se vaia levar a cabo. Definir os contidos segundo os obxectivos plantexados para cada estratexia.

7. SEGUIMENTO DA MOBILIDADE SUSTENTABLE

7A - INDICADORES DE SEGUIMENTO DA MOBILIDADE SUSTENTABLE

Inclúese a continuación a avaliación inicial de indicadores, co seguimento desexable a facer para cada un deles.

DISTRIBUCIÓN MODAL DO TRANSPORTE (%)*				
INDICADOR:	TOTAL	INTRAMUNICIPAL		INTERMUNICIPAL
		NA FRANXA URBANA	FORA DA FRANXA URBANA	
nº de viaxes a pé / nº total de viaxes xerados	14%	42%	12%	1%
nº de viaxes en bicicleta / nº total de viaxes xerados	0%	0%	0%	0%
nº de viaxes en vehículo privado /nº total de viaxes xerados	84%	18%	88%	99%
nº de viaxes en transporte público / nº total de viaxes xerados	2%	52%	0%	0%
nº de viaxes en transp. **Compartido**** / nº total de viaxes xerados	26%	34%	26%	22%
Subindicadores	Intramunicipal e intermunicipal			
Fontes de información	Enquisas			
Periodicidade desexada	Cuadrienal			
Tendencia desexable	< 20% viaxes en vehículo privado en zona urbana < 50% viaxes en vehículo privado en zona interurbana			

** Nota: contabilízanse os desprazamentos das persoas residentes permanentes e vacacionais do concello*
***Nota: o nº de viaxes en transporte **compartido** inclúe viaxes en transporte público e en coche compartido; o nº de viaxes en coche privado inclúe os feitos por unha persoa soa e os viaxes acompañado/a.*

Sub-indicador: Tempo e distancia percorrida segundo o motivo do desprazamento	min
Traballo ou estudos	34,7
Lecer	21,5
Coidados	21,5

ENVELLECEMENTO DA POBOACIÓN		
Fórmula de cálculo	poboación > 65 anos / poboación entre 0 e 15 anos	3,98
Fontes de información	Padrón municipal	(*2020*)
Periodicidade desexada	Anual	

ESPAZO VIARIO PARA PEÓNS (*NA VILA*)		
Fórmula de cálculo	ml de viario con prioridade peonil / ml totais (*)	2,54%
Subindicadores	nº de rúas con prioridade para peóns	-
Fontes de información	*Rede viaria*	
Periodicidade desexada	*Anual*	
Tendencia desexable	*> 75% de espazo viario en zona urbana con prioridade peonil*	
*	*Contabilízase o paseo marítimo como viario de exclusividade peonil (non así os sendeiros non pavimentados). Compútase como viario aqueles con titularidade declarada (147,38km), non así os de titularidade descoñecida, de todo o concello*	

ESPAZO VIARIO PARA BICICLETAS (*NA VILA*)		
Fórmula de cálculo	ml de carril bici (exclusivo) / ml totais de viario	0 %
Subindicadores	*Proximidade - menos de 300 m - da poboación a un carril bici*	-
Fontes de información	*Rede viaria, Padrón municipal*	
Periodicidade desexada	*Anual*	
Tendencia desexable	*> 80% da poboación dispoña dun carril bici a menos de 300 m*	

Dada a complexidade da xestión das tomas de datos, e tendo en conta as facilidades que proporciona a centralización dos mesmos (ao poderen analizarse e estudarse en conxunto, permitindo facer lecturas transversais das dinámicas de mobilidade…) recoméndase encarecidamente que o seguimento destes indicadores sexa coordinado con ou dende os departamentos ou observatorios da mobilidade dependentes das administracións supralocais, para aunar esforzos e aforrar recursos nas tomas de datos a escala territorial.

ANEXO 1:
RESUMO EXPLICATIVO E PRIORIZACIÓN DAS ACTUACIÓNS

AN-1.1 - CONCLUSIÓN PRINCIPAL DO PMUS

A mobilidade no concello de Cabana de Bergantiños está moi condicionada pola alta dispersión da poboación e a dependencia de nodos urbanos doutros concellos, o que provoca un uso moi intensivo do coche para a mobilidade cotiá, tanto por motivos laborais como por lecer e coidados persoais ou familiares. Detéctase unha intensidade de tráfico rodado moderada derivada do metabolismo interno e concentrada nas infraestruturas principais (sobre todo nas estradas autonómicas, e en especial na AC-429). No tráfico rodado da AG-55 e da AC-552, ao sur, abunda o fluxo pasante, en conexión coa cabeceira comarcal (a vila de Carballo) e con Arteixo e A Coruña. Estes fluxos concéntranse en poucas rúas, e a miúdo dividen e fragmentan o espazo peonil, facendo que os percorridos a pé entre os principais nodos de actividade e as áreas residenciais sexan incómodos ou inseguros. A alta afluencia de coches nas horas punta deriva tamén en pequenos atascos na zona de A Carballa, e nunha alta ocupación dos espazos de estacionamento que quedan baleiros o resto do día, e certos problemas de inseguridade cos que convive a poboación tanto residente como visitante sen presentar queixa.

Debido á morfoloxía do asentamento, coa súa concentración no eixo costeiro, a convivencia entre os fluxos rodados e peonís é inevitable nos eidos de maior centralidade, polo que as estratexias do PMUS deben pasar por mellorar a convivencia e facilitar o uso do espazo público por parte das persoas. Para iso, as liñas estratéxicas deste plan concéntranse en dous vectores de actuación:

1. A mellora da rede peonil existente, aumentando a seguridade e a accesibilidade e completando os tramos non continuos, de tal xeito que as áreas máis densamente poboadas e as zonas nas que se concentran usos e actividades queden entretecidas, permitindo así os percorridos peonís nas mellores condicións e a extensión desta rede peonil ao longo do eido da costa.

2. A creación de conexións no resto do territorio municipal, entre os pequenos espazos de actividade (areais, áreas recreativas ou entornos patrimoniais, locais comunitarios ou antigas escolas unitarias…) e os eidos residenciais máis inmediatos, de tal xeito que se fomenten os pequenos percorridos cotiás dentro dos núcleos poboacionais nos casos nos que son posibles.

Estas tarefas deberan ir en paralelo ás políticas de control da dispersión poboacional e de fomento de creación depostos de traballo a escala local, que a pesares de sobordar con creces o eido de intervención do PMUS, estímanse como transcendentais para acadar os obxectivos de redución da dependencia do vehículo privado que fundamenta a necesidade deste plan.

AN-1.2 - CONCLUSIÓNS DA DIAGNOSE TÉCNICA E PARTICIPADA

A configuración urbanística e o trazado das infraestruturas supoñen un reto á introdución dunha mobilidade sustentable en Cabana de Bergantiños. As características do asentamento, no que predomina a dispersión en vivendas de tipoloxía unifamiliar, xeran unha dependencia da comunicación rodada en vehículo privado. Os desprazamentos diarios dentro do concello diríxense principalmente aos equipamentos educativos e sanitarios. Sen embargo existe unha cantidade considerable de desprazamentos diarios cara outros concellos, moitos por motivos laborais ou relacionados coas compras diarias, pero tamén co uso dos equipamentos, da hostalaría e do comercio de núcleos máis densos e urbanos que os de cabana. Tamén protagonizan os desprazamentos intermunicipais os dos visitantes e as persoas coa súa segunda residencia no concello, durante os períodos vacacionais. Estes desprazamentos pivotan en gran medida en torno ás praias e espazos do patrimonio natural e cultural do concello. Aínda que o fluxo de vehículos non xera, a priori, atascos relevantes nin graves problemas de mobilidade, si se percibiron certos conflitos ligados á estacionalidade e ás horas punta de entrada e saída dos equipamentos.

As horas punta coinciden coas entradas e saídas dos colexios e postos de traballo, especialmente á saída, na que acostuman a coincidir a saída dos colexios e dos traballadores dos equipamentos de arredor no núcleo de Lodeiro-A Carballa. Neste punto de concentración de actividade existe unha certa saturación de tráfico rodado e do estacionamento da zona, redundando en malas praxes de aparcamento e inseguridade para os peóns (especialmente no caso dos escolares). Esta situación repercute nun maior uso do coche, para evitar a inseguridade e a incomodidade dos percorridos a pé por incomodidade en momentos de axitación.

O groso do tráfico rodado desenvólvese a través de dúas estradas autonómicas: a AC-429 que se estende ao longo da liña de costa conectando as vilas de Ponteceso e Laxe, e que aglutina a meirande parte dos movementos; e a AC-430, que atricula a mobilidade do concello de forma perpendicular á costa, conectando Cabana desde As Grelas con Baio, e que da acceso á AG-55. Outra estrada relevante do concello, alternativa á AC-430, é a estrada da deputación DP-1406, que conecta directamente Neaño coa AG-55 a través de Cesullas e as parroquias dos arredores. É relevante comentar as pretas conexións coa AG-55, e a alternativa da AC-552, que facilitan a mobilidade intermunicipal e a través da provincia, permitindo a conectar as parroquias de Cabana coa súa cabeceira urbana da vila de Carballo, e tamén con nodos rexionais como Arteixo ou A Coruña.

A tolerancia da poboación para con esta situación é razoablemente boa, non sinalando graves problemas de seguridade ou de convivencia entre tráfico rodado e peón, máis alá de problemas ocasionais (e estacionais) pola invasión das calzadas do interior do concello por parte de vehículos pesados do sector madeireiro e agrícola. De maneira puntual, os diferentes axentes sociais enquisados manifestaron preocupación pola seguridade viaria en varios cruces do concello (especialmente ao longo da AC-429). Os puntos máis conflitivos son os entronques entre as estradas principais, situados ao longo da AC-429, nos que se concentran a accidentalidade e a percepción de inseguridade por parte da veciñanza. Desta maneira, e aínda que non se rexistren datos graves de siniestralidade, parece necesaria a creación de cruces seguros e accesibles nestas estradas, que non só terá un efecto sobre a mobilidade a pé senón que, a través da moderación da velocidade nestes puntos, debería axudar a reducir a presenza existente de accidentes por saída da vía. Tamén se apunta dende a participación a necesidade de mellorar a seguridade na contorna das escolas rurais.

Existe nos núcleos urbanos do concello suficiente oferta de estacionamento, que nos seus picos de ocupación alcanza unha ocupación do 60%, polo que a presión neste aspecto considérase baixa. No núcleo de A Carballa onde se concentra o maior número de prazas para o estacionamento, o cal coincide coa demanda esperada, xa que é neste núcleo no que se ubica a maior parte dos equipamentos municipais. Sen embargo, esta ampla oferta non conseguir evitar as malas praxes, que se concentran en torno ás oficinas bancarias e o centro de saúde.

A oferta de estacionamento cubre a posible demanda existente dos residentes, sendo o principal problema de estacionamento o ligado á estacionalidade, xa que no verán é cando se rexistra saturación no estacionamento nas praias de Rebordelo e San Pedro, e que segundo o recollido nas enquisas realizadas á policía local dificulta o acceso dos vehículos de emerxencia, tanto en tráfico rodado coma en helicóptero, no caso da praia do Pendón. Será precisa a planificación de bolsas de estacionamento que poidan cubrir estas demandas puntuais, sempre integradas na paisaxe e seguindo as directrices marcadas polo Plan de Ordenación do Litoral de Galicia, que establece que estas se deben realizar en solo urbano, provendo de itinerarios naturais e accesibles de maneira peonil.

Tamén se observou nas enquisas unha certa predisposición de cara á adopción das medidas de mobilidade, especialmente nas referentes á mellora da accesibilidade (un 4% dos enquisados afirmaron ter problemas de mobilidade e un 24% ter a alguén do seu entorno que os ten), o cal soa razoable nun municipio que está a experimentar un avellentamento acelerado da súa poboación.

A diagnose sobre os hábitos de mobilidade da poboación pon de manifesto a dependencia do vehículo privado, e fai recomendable desenvolver políticas específicas encamiñadas a crear postos de traballo dentro do concello, para así reducir os desprazamentos laborais a outros concellos (que son o grupo maioritario dos desprazamentos en coche). A densificación e compactación dos núcleos urbanos, dentro da medida do posible, ligada a percorridos que conecten de maneira segura e accesible ditos núcleos internamente e despois cos centros educativos e equipamentos axudaría a reducir o segundo maior motivo de desprazamentos, que é o dos coidados (levar aos cativos ao colexio, ir á farmacia, centro de saúde...). En canto aos desprazamentos de lecer, se ben se fai complicado reducir estes desprazamentos en coche dada a distancia da poboación aos locais de hostalaría e ás áreas recreativas, pódese establecer bolsas de estacionamento preto das praias e distintos vectores de atracción que conecten cos mesmos a través de recorridos peonís naturais (sempre mantendo a accesibilidade).

AN-1.3 - SÍNTESE DAS LIÑAS ESTRATÉXICAS

LIÑA ESTRATÉXICA 1:

Mellora conectiva nos espazos urbanos municipais

Esta liña estratéxica vai encamiñada á mellora da rede peonil existente nos espazos urbanos de maior centralidade e o eixo vertebrador que os une, aumentando a seguridade e a accesibilidade e completando os tramos non continuos, de tal xeito que as áreas máis densamente poboadas e as zonas nas que se concentran usos e actividades queden entretecidas, permitindo así os percorridos peonís nas mellores condicións e a extensión desta rede peonil ao longo do eido da costa.

LIÑA ESTRATÉXICA 2

Conexións territoriais e mobilidade de proximidade

Esta liña estratéxica comprende un grupo de accións encamiñadas á creación de conexións no resto do territorio municipal, entre os pequenos espazos de actividade (areais, áreas recreativas ou entornos patrimoniais, locais comunitarios ou antigas escolas unitarias…) e os eidos residenciais máis inmediatos, de tal xeito que se fomenten os pequenos percorridos cotiás a pé dentro dos núcleos poboacionais nos casos nos que son posibles. Así mesmo, inclúe conexións no interior das áreas residenciais de maior concentración nos núcleos que non forman parte da concentración urbana da costa, á fin de favorecer os modos de desprazamentos sostibles nas tarefas de coidados e evitar no posible os tránsitos rodados nas áreas de maior carácter residencial.

AN-1.4 - SÍNTESE DO PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

De cara á implementación das medidas propostas nas liñas estratéxicas establécense dous baremos: por un lado o prazo de execución - Curto prazo (2 anos): medidas que poden ser tomadas polo goberno municipal, sen intervención de outras administracións e sen un investimento elevado. Medio prazo (2-3 anos): medidas que poden ser tomadas polo goberno municipal, sen intervención de outras administracións pero que dependen dunha planificación do investimento ou da execución previa de outras medidas. Longo prazo (4-10 anos): medidas que dependen da aprobación ou investimento de outras administracións, da aprobación de outros planeamentos ou da execución previa de outras medidas.

Reparto temporal do orzamento para as distintas liñas estratéxicas

		PRAZO			TOTAL
		CURTO	MEDIO	LONGO	
Le1	Mellora conectiva nos espazos urbanos municipais	176.851 €	49.937 €	- €	176.851 €
Le2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade	246.924 €	370.240 €	872.087 €	246.924 €
	TOTAL	**423.775 €**	**420.177 €**	**872.087 €**	**1.716.039 €**

AN-1.5- SÍNTESE DAS MEDIDAS PROPOSTAS

ACCIÓNS		PRAZO	ORZAM (€)
LE1.1	Tecido dos itinerarios peonís accesibles en torno á concentración de equipamentos de A Carballa	CURTO	73.153
LE1.2	Tecido de intinerarios peonís en Neaño	MEDIO	49.937
LE1.3	Creación de senda peonil (e ciclable) na marxe norte da AC-429 entre A Carballa e As Grelas	CURTO	83.698
LE1.4	Rotonda na AC-429 á altura da Carballa	CURTO	10.000
LE1.5	Rotonda na intersección da AC-429 coa AC-430	CURTO	10.000
LE2.1	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Regueira	MEDIO	52.982
LE2.2	Compleción e mellora dos percorridos peonís en O Briño	MEDIO	42.493
LE2.3	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Borneiro	LONGO	2.184
LE2.4	Conexión peonil entre Borneiro e O Briño	MEDIO	32.793
LE2.5	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Canduas, Arnela e Ures	CURTO	16.904
LE2.6	Compleción e mellora dos percorridos peonís en As Grelas, Sinde, As Revoltas e O Buzaco	CURTO	28.979
LE2.7	Creación de senda peonil (e ciclable) na marxe norte da AC-429 entre O Picón e Ponteceso de Cabana	MEDIO	12.100
LE2.8	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Ponteceso de Cabana	MEDIO	55.472
LE2.9	Pasos de peóns na AC-429 na contorna da ponte sobre o Anllóns	MEDIO	8.000
LE2.10	Compleción e mellora dos percorridos peonís en O Burgo (Cesullas)	LONGO	26.126
LE2.11	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre O Carballal, Ternande e A Balsa	LONGO	74.141
LE2.12	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Cabana	LONGO	2.209
LE2.13	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre Leas, A Parrocha, Cundíns, A Caixeira, Iñaño e A Gándara	LONGO	241.542
LE2.14	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Silvarredonda	LONGO	19.213
LE2.15	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Millán, O Lugar e Cures	LONGO	72.567
LE2.16	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre O Piñeiro e A Medoña e Boancho	LONGO	8.304
LE2.17	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre A Fontiñas, Os Martices e Nantón	CURTO	201.041
LE2.18	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Mata, Folgoso e Meixoeiro	LONGO	19.436
LE2.19	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Cazón e Camafreita	LONGO	3.429
LE2.20	Reformulación dos accesos á Praia de San Pedro	MEDIO	55.885
LE2.21	Roteiro Paisaxístico entre a Praia de Rebordelo e Borneiro-Dombate	LONGO	197.081
LE2.22	Roteiro de acceso á Praia das Vacas	MEDIO	42.207
LE2.23	Roteiro de acceso á Praia das Maceiras e a Punto do Taboído	MEDIO	37.395
LE2.24	Roteiro Paisaxístico Castro de Borneiro, Banco dos Picotiños, Castro de Sinde, Capela de Fátima, Senda Litoral	LONGO	128.984
LE2.25	Roteiro de conexión Neaño-Senda Litoral	MEDIO	30.913
LE2.26	Roteiro de conexión Norte da Senda Litoral	LONGO	20.382
LE2.27	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Beres	LONGO	29.716
LE2.28	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Pedra e Exipto	LONGO	5.026
LE2.29	Compleción e mellora dos percorridos peonís na Fontefría	LONGO	1.353
LE2.30	Compleción e mellora dos percorridos entre Bello e O Castro	LONGO	4.063
LE2.31	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Baneira, Penela e Riobó	LONGO	2.776
LE2.32	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Margando, O Outeiro e Os Anles	LONGO	13.553
	ORZAMENTO TOTAL DO PMUS		**1.716.039 €**

Notas respecto do orzamento: Este orzamento non inclúe os custos de redacción dos proxectos executivos ou estudos específicos precisos para levar a cabo as medidas descritas, trátase dunha estimación orientativa do orzamento de licitación das citadas actuacións (incluíndo gastos xerais, beneficio industrial e o IVE). Esta estimación non inclúe os gastos derivados da consecución dos terreos precisos, pois este dependerá de que sistema se use para iso. Ademais evítase estimar orzamento para varias das medidas debido ós motivos que se explica nas fichas correspondentes, especialmente cando existe a necesidade de intervención e investimento por parte de administración supralocais..

ANEXO 2: PARTICIPACIÓN CIDADÁ

A - METODOLOXÍA

FUNDAMENTACIÓN

Como xa se ten dito nesta memoria, dentro do proceso de redacción do PMUS levouse a cabo un **Plan de Participación Cidadá** co fin non so de recoller información moi valiosa de cara á análise incluída neste estudo, senón de servir de comezo a un posible proceso participativo posterior entorno a temas como a mobilidade, ou os usos e xestión dos diferentes espazos públicos do concello. Este xeito de proceder fundamentase na idea base da necesidade de impulsar procesos participativos dende o inicio de calquera intervención no espazo público, que permitan consensuar as iniciativas plantexadas tendo en conta as diferentes voces da comunidade, para avalar as futuras intervencións con argumentarios reais e propios da cidadanía que convive no municipio. Partimos da base de que a necesidade de establecer un pacto coa cidadanía e os axentes sociais fundaméntase na importancia de chegar a un consenso o máis amplo posible á hora de conseguir un modelo urbano acorde coa realidade social, económica e comunitaria da veciñanza, así como cos seus intereses e con unha visión de futuro como modelo de cambio e de mellora da realidade. Polo tanto, iniciar un proceso participativo que invite á cidadanía a opinar, analizar e escoitar outras realidades non só é unha ferramenta para facer unha análise social, urbanística e comunitaria máis inclusiva e con máis variables de estudo, senón un modelo de construción dunha nova visión cidadá que entende as diferentes realidades, aposta por unha visión de futuro colectiva e defende propostas de mellora para a súa comunidade.

Isto quere dicir que a participación cidadá ten unha tripla función:

- Recoller información
- Xerar incidencia social ó debater sobre o xeito de usar o noso territorio, como nos movemos por el, e como o podemos facer dun xeito máis sustentable.
- Xerar consensos entorno ás estratexias precisas para camiñar cara unha mobilidade e uso territorial máis sustentables.

Estas actividades participativas e as enquisas realizadas, levadas a cabo paralelamente á análise técnica, permiten recoller discurso de diferentes axentes socias en relación a variables medibles cos datos técnicos pero tamén aquelas cuestións que non sempre se recollen nos estudos de mobilidade e que teñen que ver con formas e hábitos de vida, con conflitos de posición dos diferentes sectores, con argumentarios que en moitas ocasións se encontran detrás dos datos e que quedan silenciados polas interpretacións parciais dos mesmos, no relativo ás súas implicacións comunitarias. En definitiva, o estudo apoia o seu peso en dúas ferramentas fundamentais de análise: a análise técnica e a análise socio-relacional, que se complementan para presentar unha diagnose achegada ás sensibilidades da comunidade.

Isto conleva unha serie de elementos metodolóxicos que permiten engadir ó estudo a visión participada que pretende darlle o carácter inicial de proceso participativo. Aínda así é necesario dicir que a elaboración dun estudo non se trata en si mesmo dun proceso participativo, pois este caracterizaríase principalmente por ser aberto a novos cambios e propostas, por ter fases de contraposición de ideas, así como por chegar a unha fase de acordos e accións de cambio. O que supón este estudo en relación á metodoloxía participativa é unha fase de traballo que ten como resultado unha diagnose.

Claves metodolóxicas

A metodoloxía que nos permite que este estudo teña unha visión participada aséntase en dúas fases complementarias e correlativas no tempo.

A primeira fase é a "Etapa de Prediagnose" que ten como unha das primeiras medidas o coñecemento previo do territorio no que se vai a desenvolver o PMUS. Dende o punto de vista metodolóxico, esta tarefa esixe que antes de iniciar as actividades participativas propiamente ditas, se leve a cabo un traballo técnico de recompilación e análise da información dispoñible. Esta etapa é esencial porque é a que permite orientar e limitar o alcance do estudo ao facer unha avaliación inicial de necesidades, problemáticas e potencialidades que permiten situar un marco de actuación inicial para posteriormente definir as cuestións que serán levadas á comunidade nas actividades de participación. No relativo á mobilidade e ao espazo público teríamos como cuestións previas de análise, por exemplo, as principias queixas recollidas en torno á mobilidade peonil e rodada, ás intervencións levadas a cabo, as relacións entre as principais actividades económicas no espazo público, ou os plans de mobilidade e outras iniciativas da xestión municipal ou autonómica.

Os elementos metodolóxicos que inclúe esta etapa son os seguintes:

- Recoller as preocupacións iniciais que levaron á necesidade de desenvolver un estudo (demanda).
- Coñecer os proxectos en curso ou as propostas da xestión municipal, así como outros estudos.
- Facer unha análise dende unha perspectiva global das principais problemáticas e necesidades en relación á mobilidade e o espazo público recollidas polo equipo municipal, así como as potencialidades socioeconómicas e os espazos de referencia do concello.
- Análise e selección dos axentes clave que van participar nas actividades da fase de diagnose.

Este último elemento metodolóxico require unha categoría diferenciada pola importancia que ten na execución da seguinte etapa. Estes grupos, independentemente de ampliarse en futuras etapas, sobre todo en aquelas que teñan que ver coa toma de decisións, son os que chamamos inicialmente a participar. Dada a gran variedade de grupos de axentes involucrados, é posible que entre eles exista diferenzas de intereses, aspecto que debe ser identificado e xestionado coidadosamente como parte do proceso de participación pública. No caso da mobilidade e o espazo público sen dúbida os grupos sociais de interese son a práctica totalidade da comunidade, pero para facer unha selección inicial partimos de grupos que representen unhas características concretas e que podan verse afectados significativamente na súa relación coa mobilidade ou o espazo público do concello. Todo isto posto en relación co análise técnico permite elaborar a prediagnose coa que plantexar as actividades participativas incluídas no PMUS.

Unha segunda fase neste plantexamento é a "Etapa de diagnose", onde se recollen as actividades de participación que nos permiten obter a visión participada do PMUS. Unha vez ben identificado o marco de actuación na fase anterior, a forma máis eficaz de comprobar se as hipóteses avanzadas corresponden ou non á realidade percibida pola veciñanza é mediante o propio proceso de participación, cuxa primeira acción será precisamente a diagnose participativa do PMUS. O que se pretende nesta etapa é desenvolver metodoloxías que permitan unha boa articulación entre a información técnica e o resultado do discurso dos axentes clave, de modo que o conxunto sexa máis rico que a simple suma de ambos, e permita á vez superar a rixidez e a abstracción das formulacións técnicas, e ir máis aló das demandas particulares en pro dunha visión común do modelo de cidade.

Etapa de prediagnose: contextualización

Nesta etapa lévase a cabo unha contextualización do territorio onde se vai a desenvolver o PMUS, na busca das actividades que se dan en el, os sectores poboacionais e as súas organizacións, e os modos de transporte en relación ó seu uso por parte da poboación. Para conseguir que os resultados da participación reflexen a visión dunha ampla variedade de colectivos chámase a participar á cidadanía en xeral e, de xeito particular, a determinados axentes clave.

Polo tanto, nesta etapa búscase determinar que persoas en concreto poden ser estes axentes clave, en función da súa pertenza a un determinado colectivo ou do seu coñecemento sectorial específico, tentando sempre achegarse ós sectores máis vulnerables (infancia, maiores, diversidade funcional, factores de empobrecemento económico…). Ditos axentes pódense agrupar nestas categorías:

GOBERNO	Equipa de Goberno, Grupos municipais
SERVIZOS E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS	Centro de día, Servizos sociais, Centro de saúde, Centro educativo
AXENTES ECONÓMICOS	Sector do transporte (taxistas, compañías de buses, mercadorías, almacenistas), Sector do comercio e a hostalaría-restauración, Sectores produtivos
CIDADANÍA E ASOCIACIÓNS	ANPAs, Asociacións Culturais e deportivas, Asociación de Xubilados, Asociacións parroquiais e montes en man común, Mocidade

Etapa de diagnose: actividades de participación

Nesta etapa lévanse a cabo a meirande parte das actividades e mecanismos de participación cidadá do proceso de redacción do PMUS. Habitualmente plantéxanse unha serie de actividades que combinan ferramentas presenciais e telemáticas, así como recollida de datos estatísticos e discurso, incluíndo actividades colectivas para fomentar o debate e contraste de opinións entre os diferentes colectivos cidadás e entre os grupos políticos da corporación municipal. Mais, a actual situación sanitaria derivada da COVID impediu a realización das actividades presenciais e colectivas, polo que o impacto do proceso levado a cabo durante a redacción do PMUS viuse limitado.

No relativo á proposta de participación son dúas as liñas de acción que se deseñaron co obxectivo de estruturar o discurso dos diferentes axentes participantes: "Análise colectiva" e "Visión de futuro". Así, comezouse cun exercicio de "Análise colectiva" que nos permitise recoller as diferentes realidades sobre a situación do espazo público e a mobilidade dende múltiples perspectivas. Desta forma podemos plantexar un debate amplo sobre o que temos, para dirixirnos a unha "Visión de futuro" que reflexione sobre que podemos facer para mellorar a situación actual e que tipo de espazo público queremos, tratando de buscar que preferencias se teñen en canto ás medidas a aplicar e que medidas presentarían unha maior resistencia a ser postas en marcha.

As ferramentas foron as seguintes:

- Entrevistas a axentes clave seleccionando aqueles que poden aportar un coñecemento específico sobre as problemáticas dun colectivo social ou sector económico, ou sobre problemas específicos de mobilidade. Con estes axentes contáctase persoalmente para entrevistalos e recoller a súa opinión dende o punto de vista do colectivo ou sector que representan, tanto sobre o estado actual como sobre que accións podemos levar adiante no presente para alcanzar unha mobilidade máis sustentable, vendo que tipo de medidas se consideran mellores e cales xeran máis reticencias.

- Enquisas para recoller información cuantitativa de amplitude, xa que é unha ferramenta que permite obter un número considerable de información e chegar á cidadanía en xeral. Trátase dunha enquisa sobre os hábitos da veciñanza en canto á mobilidade. Xa que logo, trátase de recoller entre o conxunto da poboación do concello aquelas cuestións de mobilidade e espazo público necesarias para detectar patróns de comportamento e prioridades. Esta enquisa inclúe tamén apartados que nos permiten recoller preferencias declaradas en torno a diversas medidas para a mellora da mobilidade e os espazos públicos do concello.

B - DOCUMENTACIÓN ACREDITATIVA DA REALIZACIÓN DA PARTICIPACIÓN

Como punto de partida do plan de participación cidadá do PMUS levouse a cabo unha difusión pública do mesmo o 20 de Outubro de 2021, na que se enviou unha nota de prensa ós medios de comunicación na que se lles presentou en que consiste un PMUS, e cal será a súa función e posibles resultados, invitando á veciñanza a participar na enquisa online habilitada. A partir desta presentación comeza o proceso do plan de participación que, na busca dunha visión o máis ampla posible da situación actual e a visión en torno á mobilidade que ten a veciñanza do concello, levou a cabo varias accións de participación cidadá, como se ven describindo ó longo desta memoria. A continuación descríbense en que consistiron estas accións e os seus resultados de participación:

Noticias en prensa

ENTREVISTAS A AXENTES CLAVE

De entre os perfís de axentes clave que se facilitan ó Concello para convocalos a participar, selecciónanse varios que nos poden aportar un coñecemento específico sobre as problemáticas dun colectivo social ou sector económico, ou sobre problemas específicos de mobilidade. Trátase de buscar aqueles axentes que teñan unha especial relevancia na comunidade pola súa involucración social e participación, así como que teñan capacidade de convocatoria e podan chegar a aqueles que representan. Os perfís que se solicitaron foron:

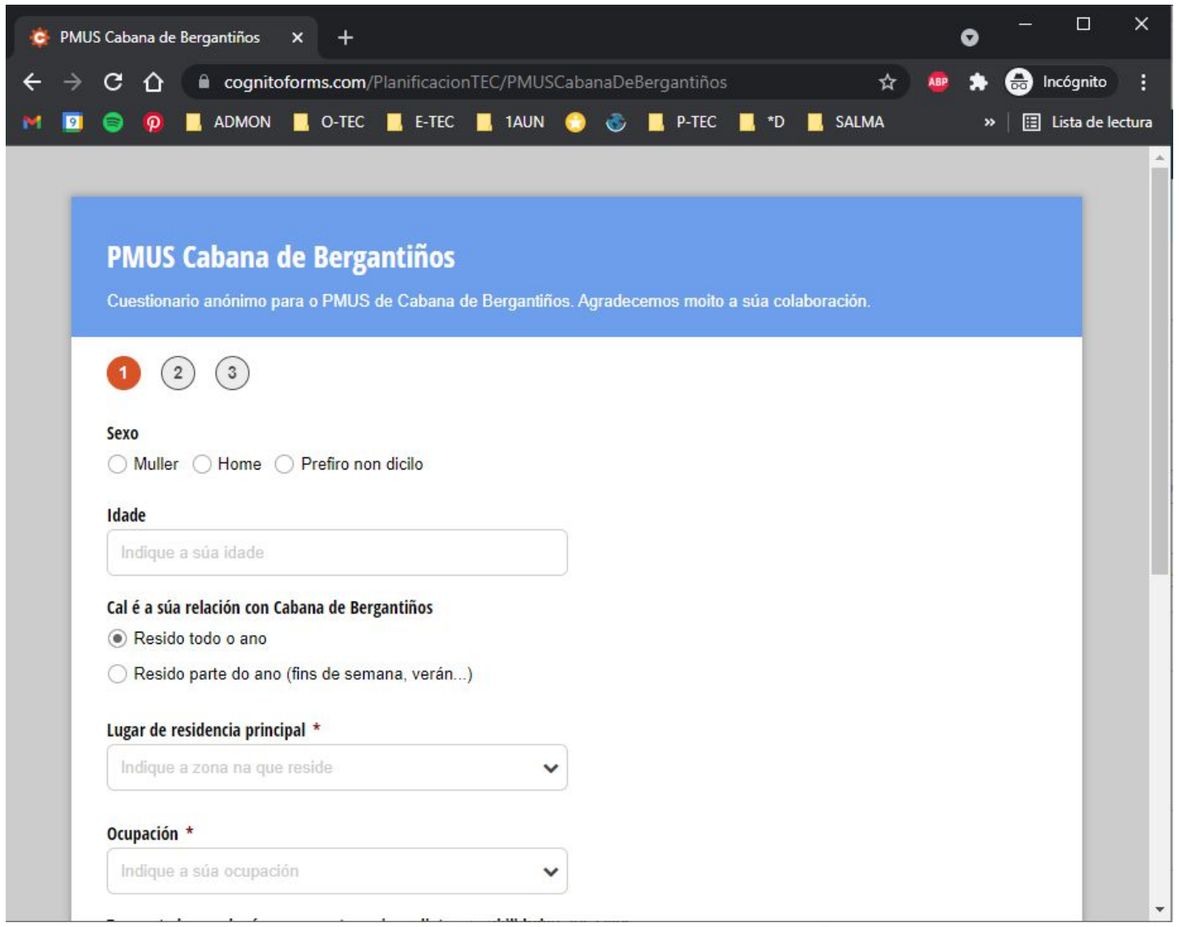
- Traballador/a social, do centro de día ou centro de saúde: aquel que pode proporcionar información sobre a mobilidade dos colectivos máis vulnerables (mobilidade reducida, persoas maiores...).
- Sector educativo (profesorado, ANPA, clubs deportivos...): que poidan achegar as problemáticas específicas de acceso ós centros educativos e a visión das mozas e mozos.
- Sector do comercio, agrupación de empresarios ou similar que sinalen centros de consumo relevantes, tendencias das persoas para desprazarse a estes e posibles necesidades ou melloras para o desenvolvemento da actividade comercial, na súa compatibilidade co resto de usos e transporte das mercadorías.
- Sector do transporte (reparto de mercadorías, empresas de autobuses, taxistas…) que poden aportar unha visión experta sobre a mobilidade rodada cotiá e sobre problemas específicos relacionados co reparto de mercadorías.

- Asociacionismo local (comunidades de montes, de amas de casa, xuvenís e deportivas) que poden aportar coñecemento de problemáticas localizadas ou que afectan a sectores específicos da poboación, contribuíndo a unha visión máis diversa sobre a mobilidade no concello.
- Seguranza varia: policía local, protección civil ou garda civil, en xeral axentes implicados na mobilidade de xeito directo e con coñecemento específico sobre seguranza viaria, accidentalidade, perigosidade e malas praxes habituais.

Dos 12 contactos facilitados polo goberno local, conseguiuse contactar con 11. Ninguén declina facer, e ninguén solicita cuestionario por correo electrónico. En total realízanse 11 entrevistas, todas elas telefónicas ou por videoconferencia. As entrevistas cubren todos os grupos de perfís descritos anteriormente.

ENQUISA

As enquisas consisten nun único formulario tipo online, difundida en prensa e promovéndoa entre as persoas contactadas para entrevista telefónica. Recóllense enquisas durante 21 días, entre finais de outubro e principios de novembro , chegando a un total de 46 formularios. Os resultados das enquisas empréganse como datos para cualificar e cuantificar os hábitos de mobilidade da poboación, formando parte das análises de diversos apartados.



Enquisa online (vista no navegador web)

C - DESCRICIÓN PORMENORIZADA E RESULTADOS DO PROCESO PARTICIPATIVO

TRANSCRICIÓN DAS ENTREVISTAS A AXENTES CLAVE

As seguintes táboas recollen a transcrición, resumida e estruturada, das conversas mantidas cos axentes clave entrevistados para este PMUS.

ANPA - CPI AS REVOLTAS : YOLANDA

XERAL: En CABANA hai 2 ZONAS ESCOLARES para a primaria - UNHA VAI A BAIO (Zas, ao suroeste) ou a AGUALADA (Boimorto, Coristanco - Sureste): aféctalle as parroquias e Nanton, Riobo, a metade da parroquia de Anós. O CPI é un pouco distinto: fan todo aquí, dende infantil ata a secundaria, fan parte da secundaria tamén aquí. A xenta Camiña por ocio, e as zonas de paseo o paseo maritimo e as sendas, e por pistas… non hai conflito cos coches. A praia de rebordelo e praia de areas vacas… horrible no verán , coches mal aparcados, acceso dificil, saída difícil, non etran os bombeiros nin a ambulancia, hai experiencia neste sentido, é perigoso, punto moi quente de atasco… habería q comprar montes para facer aparcamento.

OBXECTIVOS	BUS	Usado,
	SEGURIDADE	Problemas ao deixar ás crianzas
	ATASCOS	Nas entradas ao colexio - coinciden horarios con equipamentos
	Zonas para nenos/xoves (e problemas)	En A Carballa, en torno ao cole. Algo Neaño. Ponteceso
	NÚMERO DE ALUMNOS	200 E PICO
	MODO PREFERENTE (BUS / COCHE / A PÉ)	BUS
	NÚMERO de BUSES	5-6 estimado
	% ALUMNOS en BUS	80-90% e bus, e moitos nenos van andando
	HORARIO/S de ENTRADA	9:00h
	PROBLEMAS na ENTRADA	si
	HORARIO/S de SAÍDA	16-18 - escalonado (moitos quédanse a comer)
	PROBLEMAS na SAÍDA	Menos, escalonado
	ORIXE DOS NENOS (mesmo concello/outros)	Parte do concello / dividido en dúas áreas escolares.
	HAI MAPA DE PARADAS BUS?	
	Prodúcense atascos? Ónde? Cándo?	
	Atascos SI, porque os buses chegan todos xuntos. A forma de deixar os nenos é horrible, fórmase embudo ás nove menos cinco coincide coa entrada no concello, centro e saúde. Saída escalonada - primaria e secundaria e comedor saen en varios grupos	
	Conflitos de seguridade (choques, conflitos entre buses e coches…)	
	Os nenos pasan por diante do concello . Inseguridade no entronque da DP-1406 coa AC-429, conflitos peón-coche (itinerario incompleto), en punto d paso habitual dos nenos do núcleo de Neaño e das persoas maiores que suben ao equipamento (Centro cívico, biblioteca, centro de maiores). Xiro do bus invadindo a vía neste mesmo cruce.	
	Xente a pé no acceso ao cole: fluxo de persoas a pé, problemas de seguridade….	
	Houbera un porxecto de facer unha calle por detrás da casa da cultura para q os buses entraran e saíran por sitios distintos. Era boa idea.	
	Infancia / xuventude: lugares da vila e do concello onde pasan tempo, percorridos que soen facer a pé… PROBLEMAS?	
	En A Carballa, ao lado do colexio, paran os cativos nas actividades polide. Algo de ocio en Neaño diante da biblioteca, pizzería. Van a Ponteceso varias veces á semana a actividades. No campo de fútbol das redondas	

DIRECTOR CPI AS REVOLTAS: JAVIER

Uns 200 alumnos. En bus algo máis da metade. En coche o resto. Andando apenas.
Entrada e saída non hai problemas: hai persoas nos buses axudando aos nenos e tres persoas do colexio atendendo nas entradas e saídas. Non lembra accidentes nin problemas graves nese punto (leva 20 anos no cole).
Seguridade: accidentes, non hai moitos pero cando os hai soen ser mortais, xa houbo varios casos, de ex alumnos, accidentes en moto en concreto.
Seguridade: nalgunha das estradas (sobre todo a que vai ao polígono /cal?/ que ten a ITV, pasan a miudo tractores, e lagún camión grande, o cal deriva en algún adiantamento que pode ser algo inseguro. Ata agora non houbo grandes problemas de seguridade viaria.
Accesibilidade : as persoas que teñen carritos teñen que ir en coche, porque terían problemas para levalo sobre todo polo marxe da estrada... (pero é o normal nun concello disperso).
Bicicleta: o mesmo, circular polo marxe da estrada non é moi seguro, hai algún tramo delimitado pero non é unha boa solución noutras zonas.
Peonil / seguridade: A senda por si mesma non resolve a accesibilidade dos nenos ao colexio, porque moitos veñen de partes de lonxe do concello (custaríalles chegar á senda, a distancia xa o fai difícil) e outros terían que camiñar moi pegados á estrada, e cruzala nalgúns puntos, o cal non é moi seguro.
Peonil: difícil plantexar solucións de promoción de trocar o coche por ir a pe, debido á dispersión do concello.
Zonas de estancia: bastantes dos rapaces quédanse despois do colexio no entorno do mesmo, ás actividades, por alí está o polideportivo, a piscina… é unha zona de estancia.

ANPA NOSA SEÑORA DO FARO: (ARÁNZAZU)

XERAL: Inseguridade no concello con respecto ao tráfico- non hai siniesrtos porque a xente e precavida - pero de sinalar un lugar inseguro, márcase a zona da curva onde está o hotel Monteblanco: non é insegura de todo, pero bueno, hai certa perigosidade é por alí cruzan nenos. En Neaño - que é onde hai máis aglomeración - non hai un problema grave, pero tradicionalmente houbo accidentes preto de Ponteceso: a xente cruzaba por alí e non hai paso peonil, en "Aoutrabanda" , preto de Ponteceso de Cabana.
Zona máis sinalada para o paseo: O PASEO DA RÍA-- é moi empregada e a máis utilizada, pero a xente do concello anda igualmente polas pista, entre as casas, por todo o concello. Onde se xunta a xente: en Neaño… non hai supermercados pero en Neaño hai mais cafeterías, e despois na zona dos equipamentos.
Traballo en Ponteceso. A xente dispón do coche para todo, úsase moito porque non teñen tempo de ir andando a todos os sitios e todo queda lonxe. En Cabana non se compra, non hai nada de comercio… non hai bancos… todo está en Ponteceso.

OBXECTIVOS	BUS	Non hai para as escolas rurais
	SEGURIDADE	Non se indican problemas pero pódese mellorar sinalización diante das escolas
	ATASCOS	Non. Acceso escalonado
	Zonas para nenos/xoves (e problemas)	
	NÚMERO DE ALUMNOS	60-70 (eran 80)
	MODO PREFERENTE (BUS / COCHE / A PÉ)	En veh privado sobre todo- non hai bus. Moi minoritario andando (son nenos máis pequenos), a escola rural colle unha zona ampla. A algunhas outras das escolas pódese chegar andando. Son 7 escolas no concello... o funcionamento da escola rural: ´e unha elección dos pais mandalos alí, pais que prefiren esa escola, o que da pe a que algunha xente se desprace dende máis lonxe para levalos.
	NÚMERO de BUSES	non
	% ALUMNOS en BUS	0
	HORARIO/S de ENTRADA	Entradas progresivas / segue o protocolo COVID

	PROBLEMAS na ENTRADA	non
	HORARIO/S de SAÍDA	
	PROBLEMAS na SAÍDA	tampouco
	ORIXE DOS NENOS	
	HAI MAPA DE PARADAS BUS?	
	Prodúcense atascos? Ónde? Cándo?	
	non	
	Conflitos de seguridade (choques, conflitos entre buses e coches…)	
	non	
	Xente a pé no acceso ao cole: fluxo de persoas a pé, problemas de seguridade….	
	Infancia / xuventude: lugares da vila e do concello onde pasan tempo, percorridos que soen facer a pé… PROBLEMAS?	

DIRECCIÓN CRA : ROSA MARÍA
XERAL: Problemas de SEGURIDADE nas entradas e saídas: Non, nas escolas non hai problemas de seguridade nos accesos e saídas das mesmas. Na de Neaño, que son máis pais, podería haber algo pero teñen unha senda peonil, non debera haber. Porén, fai falta mellorar a sinalización dos entornos das escolas... máis sinais que fomenten a precaución nas inmediacións das mesmas e melloren a seguridade (para aminorar a velocidade…). Faltan pasos de peóns diante das entradas das escolas. Orixe dos nenos; moitos viven cerca, e algún vai dende máis lonxe (dese anos..), que quixeron manter os nenos á escola rural. A xente Camiña por: hai uns poucos pais/nais que levan aos nenos camiñando, pero non sempre, sobre todo polos temporais e o clima. Problemas de inseguridade: "de brantos a campada", non hai arcén para camiñar… Transporte público úsase?: Non hai para os CRA, debera habelo Propostas/ melloras na mobilidade: un minibús para as familias que viven lonxe dos colexios, axudaría a viabilizar os CRA, e o rural.

REPRESENTANTE DO COMERCCIO / HOSTALARÍA (FÉLIX)		
Problemas de mobilidade cos que se atopa á hora de traballar? Por exemplo: problemas de aparcamento, puntos de carga e descarga... e problemáticas da súa actividade económica en relación á mobilidade e ós espazos públicos.		
(Non)		
OBXECTIVOS	ORIXE-DESTINO	DESTINO MERCADORÍAS / FLUXOS / HORAS PUNTA / ÉPOCAS PUNTA
	APARCAR-CARGA	LUGARES / HORAS PUNTA / DATAS PUNTA / PROBLEMAS / CAUSAS
	ACTIV ECONOM-ESP PÚBLICOS	VALORACIÓNS / MELLORAS
APARCARCAMENTOS // CARGA-DESCARGA + ACTIVIDADES	Onde está o seu comercio/servizo hostaleiro?	Parrillada cátering: A pedra, en Antón
	EN QUÉ ZONAS do concello SE MERCA MÁIS? Hai algunha rúa que sexa especialmente comercial?	En Neaño hai máis locales. Na zona de Neaño, Cesullas, veñen rapaces… é moito máis concurrida, máis movemento, máis concentracións…
	HORAS PUNTA	Mediodías, o fin de semana máis repartido todo o día. Pola parte de abaixo xente nova… tardes e incluso noites
	En que medio de transporte vai a xente a mercar?	En coche… porque de un local a outro hai case 2x km… Neaño aínda se vai andando porque hai menos distancia entre negocios.
	Cal é a orixe principal da xente que merca? Ven xente de outras zonas da vila/concello?	Tírase moito para Ponteceso, wue hai supermercados grandes. Tamén van a Baio, (a Laxe non). En Cabana hai comercios moi pequeniños, caseiros….

	¿en qué horarios recibe subministros?	Non hai, faise certo trasbase de mercadorías, en Antón (moi céntrico), no aparcamento do restaurante , os repartidores repártense e cámbianse paquetes
	- ¿En que zonas soe aparcar a xente que ven mercar na vila? ¿Hai problemas?	
	Pouco problema de aparcamento, hai descampados en todos os lados	
	Hai problemas coas prazas reservadas para carga e descarga (Zonas onde non hai ou son insuficientes e teñen problemas para estacionar (con que frecuencia ocorre isto?) Zonas onde os coches particulares as invaden (en que horarios?)	
	- ¿Cales cree que son os principais impedimentos para que a xente merque na vila?	
	Tamaño dos comercios,	
	- ¿Que melloras da mobilidade e do espazo público considera que favorecerían a actividade comercial do vila? (p.ex: + iluminación, terrazas-mostradores na rúa, vexetación-bancos, mellor circulación de vehículos, + aparcamento, + carga/descarga…)	
	Atracción turística (dolmen, castros, sendas…) hai moitas cousas no mesmo concello. Ensinar un pouco máis todo esto… máis turismo mismo de preto, da costa da morte non coñecen cabana.	
	Seguridade: nesta zona non, moita pista pero está todo ben coidado, respétanse os límites…. Camiñar: ruta do colesterol: pistas auxiliares ao lado da autovía, que están moi ben coidadas, van grupiños…. Na parte de abaixo (no litoral) está o paseo... teñen máis cousas.	

ASOCIACIÓN / COLECTIVO SOCIAL (NOME: SOCIEDADE DEPORTIVA - CABANA SD - MIGUEL ÁNGEL)		
OBXECTIVOS	PROBLEMAS / NECESIDADES	/ Atascos - / aparca - / rede peonil - incomo / accesibilidade - / seguridade / accidentes - / falla de conexións… que fai falla? -
	FORTALEZAS	Zonas seguras / agradables como peon - zonas ben conectadas .
	POTENCIALIDADES / PROPOSTAS	Espazos de calidade / percorridos / espazos públicos / propostas veciñais / usos precisos
	ACTIVIDADES / USOS	Cotiás / recreativas / espazos máis apreciados / festa / encontro… identidade
	PERCORRIDOS	A pé / de paseo / bici/ transporte público
PROBLEMAS / NECESIDADES	- ¿Hai algún sitio onde sexa difícil aparcar ou circular ou hai dobres filas? ¿Onde?¿Cando, a que horas?	
	En el campo de fútbol cuando hay evetos deportivos, se aglomera gente y aparcan en las leiras…. el ayuntamiento echa una mano y las limpiamos… por lo demás perfecto, no hay probelema (el campo está en Neaño…), las casas que están cerca se quejan un poco porque la gente deja el coche y tal… pero cunado hacen el torneo de fútbol 7 o fútbol 8 para categorías.. a finales de julio (último domingo)	
	¿Hai zonas polas que é incómodo moverse a pé? ¿Que problemas ten para moverse pola vila alguén con mobilidade reducida? (accesibilidade en rúas, prazas e paradas de bus; zonas peonís invadidas por coches; beirarrúas estreitas ou con mobiliario invadíndoas …)	
	Son poco de andar, en cuanto a movilidad a pie está bastante bien, lo que es entre Neaño e a telleira.	
	¿Que problemas de seguridade detectas no concello? ¿Cómo poderían mellorarse? (p.ex: + iluminación, reducir espazos estreitos, + xente pola rúa, cambiar o tipo de actividade dos baixos…)	
	El mayor problema está en el cruce que está delante del bar parís, la gente va muy ráido y hubo un pa de atropellos hace años, la gente viene de la recta de ponteceso y van rápido, viene después de una ercta muy larga	
	¿Hai algún lugar importante dentro ou na contorna da vila ao que é difícil chegar (a pé/bici ou en transporte público) ou tárdase demasiado tempo?	
	No, no ven problema. Poco ando. En coche tambien está bien comunicado.	
	¿Que cousas farían falta para mellorar a mobilidade do concello? ¿Que cousas faltan? (por exemplo: melloras na accesibilidade, máis seguridade para os peóns, melloras nas liñas de bus…)	
	El cruce más seguro que mencionaba antes y poco más, más sitio para aparacar dnd campo futbol	
FORTALEZAS	¿Paréceche un un concello para vivir? ¿Cales son os aspectos positivos que se deberan conservar ou fomentar?(x.ex: ben conectado, tranquilo, servizos,	

	agradable para pasear, moita actividade na rúa, boas relacións veciñais…)
	¿En que rúas te sentes máis cómodo/a como peón a nivel de seguridade? ¿Onde poden xogar os nenos sen problemas?... que fai que te sintas máis cómodo? (X.ex: ancho das beriarrúas, ausencia de coches, plataforma única…)
	¿Cales son para ti as zonas máis agradables do concello para pasear ou ir en bicicleta? ¿Por qué? (x.ex: vexetación, paisaxe, ausencia de coches, zonas de descanso…)
	Paseo marítimo, y la senda nueva que une Neaño co a telleira
MELLORAS-POTENCIALIDADES	¿Ten o teu colectivo/asociación propostas respecto de melloras na mobilidade/espazos públicos? Usos que botedes en falla? (zonas verdes, zonas peonís, algún tipo de espazo deportivo, zonas de estancia/reunión….)
	-
	¿Que facilitaría que foses máis a pé no concello ou na súa contorna? ¿E en bicicleta? ¿E en transporte público?
	-
	¿Para que cousas consideras que deberan de ter máis espazo nas rúas so concello? (x.ex: espazo para camiñar, espazo para circular os coches, xardíns e arborado, aparcamento, bancos e mobiliario, iluminación, zonas de estancia/áreas de xogo, terrazas de locais de hostalaría…)
	-
ACTIVIDADES / USOS	¿Qué actividades se fan máis no concello? Actividades cotiás? De lecer? (x. ex: Traballar/estudar, compras, tarefas familiares, hostalaría, paseos de lecer, actividades culturais…)
	Algo de hostalaría. Fútbol de base. Compras non, nin traballar...
	¿Onde traballa a meirande parte da xente do concello? Como chega?
	Polígono de Ponteceso, pero la gran mayoría trabajando o estudiando en Coruña. Otro fenómeno que se da es gente que está viviendo en coruña por semana y vuelven el fin de semana a cabana. La mayoría de chavales viven en Coruña,
	¿Cales son os puntos comerciais de referencia? Como chega?
	Comprar en Cabana mal, van a Ponteceso
	¿Cal é a zona de ocio de referencia da xente do concello? Como chega?
	Neaño y cambas
	¿Cal é a zona verde/de paseo de referencia da xente do concello? Como chega?
	¿Que actividades non se poden facer no concello pero considerarías que sería positivo poder facer?
	¿En que equipamentos/locais/espazos públicos/rúas soe xuntarse o teu colectivo/asociación?
	Campo de fútbol
	¿Cales son os espazos máis apreciados pola veciñanza?[p.ex: unha zona verde, unha praza, unha rúa, un equipamento/local...]
PERCORRIDOS	¿Que percorridos fai máis habitualmente a xente do teu colectivo/asociación a pé dentro da vila ou na súa contorna? ¿Para ir a onde / para facer que?
	non
	¿Que percorridos fai máis habitualmente a xente en bicicleta? ¿Para ir a onde / para facer que?
	non
	¿Usades o transporte público? ¿Para ir a onde / para facer que?
	non

ASOCIACIÓN PARROQUIAL: AAVV SAN ESTEBAN DE ANóS – BEGOÑA		
OBXECTIVOS	PROBLEMAS / NECESIDADES	ATASCOS / APARC / REDE PEONIL / FALLA DE CONEXIÓNS… que fai falla?
	FORTALEZAS	ZONAS SEGURAS / AGRADABLES / CONECTADAS .. que zonas funcionan ben?
	POTENCIALIDADES / PROPOSTAS	ESPAZOS DE CALIDADE / PERCORRIDOS / ESPAZOS PÚBLICOS / PROPOSTAS VECIÑAIS / USOS PRECISOS

	ACTIVIDADES / USOS	COTIÁS / RECREATIVAS / ESPAZOS MÁIS APRECIADOS / FESTA / ENCONTRO… Identidade
	PERCORRIDOS	A PÉ / DE PASEO / BICI/ TRANSPORTE PÚBLICO
	LÍMITES da vila	
PROBLEMAS / NECESIDADES	- ¿Hai algún sitio onde sexa difícil aparcar ou circular ou hai dobres filas? ¿Onde?¿Cando, a que horas?
	Non. É unha parroquia pequena.
	¿Hai zonas polas que é incómodo moverse a pé? ¿Que problemas ten para moverse pola vila alguén con mobilidade reducida? (accesibilidade en rúas, prazas e paradas de bus; zonas peonís invadidas por coches; beirarrúas estreitas ou con mobiliario invadíndoas …)
	Non. Sobre todo a zona que ten sendas, está moi ben.
	¿Que problemas de seguridade detectas no concello? ¿Cómo poderían mellorarse? (p.ex: + iluminación, reducir espazos estreitos, + xente pola rúa, cambiar o tipo de actividade dos baixos…)
	Non
	¿Hai algún lugar importante dentro ou na contorna da vila ao que é difícil chegar (a pé/bici ou en transporte público) ou tárdase demasiado tempo?
	Non. Están ampliando as plataformas dalgunhas das pistas das parroquias que eran máis estreitas, ancheando, metendo auga e todo iso
	¿Que cousas farían falta para mellorar a mobilidade do concello? ¿Que cousas faltan? (por exemplo: melloras na accesibilidade, máis seguridade para os peóns, melloras nas liñas de bus…)
	Non teñen grandes necesidades en canto a mobilidade, na parroquia. É pouca poboación.
	¿En que rúas te sentes máis cómodo/a como peón a nivel de seguridade? ¿Onde poden xogar os nenos sen problemas?... que fai que te sintas máis cómodo? (X.ex: ancho das beriarrúas, ausencia de coches, plataforma única…)
	As sendas que hai agora polo lado da costa están moi ben.
	¿Cales son para ti as zonas máis agradables do concello para pasear ou ir en bicicleta? ¿Por qué? (x.ex: vexetación, paisaxe, ausencia de coches, zonas de descanso…)
	Ademais do paseo… A Mata, hai un trozo de senda peonil tamén, e hai un grupo de xente que a usa para pasear. Borneiro tamén ten rutas de a pé, tamén para visitantes…
MELLORAS-POTENCIALIDADES	¿Ten o teu colectivo/asociación propostas respecto de melloras na mobilidade/espazos públicos? Usos que botedes en falla? (zonas verdes, zonas peonís, algún tipo de espazo deportivo, zonas de estancia/reunión….)
	-
	¿Que facilitaría que foses máis a pé no concello ou na súa contorna? ¿E en bicicleta? ¿E en transporte público?
	A pé vaise sobre todo por lecer, paseo… A facer cousas (medico, traballar..) vaise en coche.
ACTIVIDADES / USOS	¿Qué actividades se fan máis no concello? Actividades cotiás? De lecer? (x. ex: Traballar/estudar, compras, tarefas familiares, hostalaría, paseos de lecer, actividades culturais…)
	Nas parroquias hai algunhas actividades nos locais (todas as parroquias teñen un local, todas son do concello excepto Cundíns que é dos veciñios).
	¿Onde traballa a meirande parte da xente do concello? Como chega? -
	Eles van bastante a Baio, doutras partes vana a Ponte(ceso)…
	¿Cales son os puntos comerciais de referencia? Como chega?
	Eles van bastante a Baio, doutras partes vana a Ponte(ceso)…
	¿Cal é a zona de ocio de referencia da xente do concello? Como chega?
	No Mesón que hai na parroquia para, puntualmente, bastante xente. Pero é puntual.
	¿Cal é a zona verde/de paseo de referencia da xente do concello? Como chega?
	(paseo da ría, e as xa mencionadas)
	¿Que actividades non se poden facer no concello pero considerarías que sería positivo poder facer?
	Non hai moito comercio nin eso…
	¿En que equipamentos/locais/espazos públicos/rúas soe xuntarse o teu colectivo/asociación?
	Nas parroquias hai algunhas actividades nos locais (todas), todas son do concello excepto Cundíns que é dos

	veciñios.
	¿Cales son os espazos máis apreciados pola veciñanza?[p.ex: unha zona verde, unha praza, unha rúa, un equipamento/local...]
	-
PERCORRIDOS	¿Que percorridos fai máis habitualmente a xente do teu colectivo/asociación a pé dentro da vila ou na súa contorna? ¿Para ir a onde / para facer que?
	Case todo por lecer, paseo…
	¿Que percorridos fai máis habitualmente a xente en bicicleta? ¿Para ir a onde / para facer que?
	Case todo por cuestions, deportivas, por todo o concello polas pistas….
	¿Usades o transporte público? ¿Para ir a onde / para facer que?
	Bus escolar e pouco máis. Os de Neaño aínda teñen parada cerca, pero o resto nada.

TRABALLADOR/A SOCIAL (NOME: DIANA)	
Problemas de mobilidade cos que se atopan os colectivos máis vulnerables? Por exemplo: persoas maiores, con mobilidade reducida, en risco de exclusión social.	
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	¿Que problemáticas de mobilidade ESPECÍFICOS teñen os colectivos vulnerables na vila? ((dificultade de acceso ás zonas de servizos e comercio, desprazamento dende as parroquias...))
	-
	¿Hai zonas polas que é incómodo moverse a pé? (accesibilidade en rúas, prazas e paradas de bus; zonas peonís invadidas por coches; beirarrúas estreitas …)
	- ¿Faltan por conectar lugares importantes da vila, ou coa súa contorna inmediata? Zonas moi desconectadas-…. Sitios aos que non se pode chegar en coche, peón, bici, bus con facilidade… ¿Onde?
	-
LOCALIZACIÓN COLECTIVOS	¿Hai parroquias ou zonas onde sexa especialmente relevante a presenza de colectivos con dificultades de mobilidade? ou zonas con persoas que precisan alternativas ó vehículo privado para poder acceder ós servizos? por exemplo: mozos, xente maior, persoas maiores, persoas sen recursos...
	-
	¿Existen equipamentos/locais e/ou asociacións onde soen xuntarse as persoas maiores? onde están?
	CENTRO SOCIAL / CENTRO DE DÍA (MISMO EDIF) EN NEAÑO, ESTRADA DO BOSQUE Nº 69. 30 PERSONAS. LA PARTE DE ABAJO LOCAL SOCIAL. ALGUNA ACTIVIDAD. ALGUNA REUNIÓN, PERSONAS MAYORES SOBRE TODO.
	¿En que zonas/espazos soen xuntarse os mozos?
	¿Que servizos municipais existen para a atención a colectivos vulnerables? onde están? servizos sociais, centro de día...
MELLORAS + POTENCIALIDADES	- ¿Cales pensa que son os espazos ou zonas máis agradables da vila para o uso por parte dos colectivos máis vulnerables? E cales pensa que o serían de poder ter acceso de xeito seguro a elas?
	EL PASEO DE LA RÍA, ES UNA ZONA TRANQUILA Y ESTÁ ADAPTADO. EL RESTO ESTÁ MUY DISPERSO, LAS CASAS
	- ¿Hai percorridos peonís específicos que soian facer persoas maiores ou con mobilidade reducida e que precisen de melloras? conexión entre o centro de día e unha zona verde... E ¿Que melloras considera que serían precisas para que poidan consolidarse estes percorridos? amplitude de beirarrúas, espazos de descanso, sombra, iluminación...
	NO
	- ¿Que melloras da mobilidade e do espazo público considera que favorecerían o acceso ós servizos e a mellora da calidade de vida dos colectivos vulnerables?
	-

E.2 - REPRESENTANTE SECTOR TRANSPORTE (servizo de bus): - José Ramón		
Xeral: Problemas de mobilidade cos que se atopa á hora de traballar? Por exemplo: conxestións de tráfico, problemas de aparcamento, puntos de accidentes / zonas perigosas….		
Problema único -> a entrada e a saída, sobre todo da saída, do centro medico colexio etc. Tema seguridade, buses saen á vía general é é unha zona conflitiva… está a farmacia, o banco… concéntrase todo alí. Nos horarios sobre todo de entrada e saída. Outros: peonil/bici: A pe e en bicicleta, a Ponteceso en bicicleta é máis cómodo, pero dende ponteceso a a carballa hai un tramo que é complicado en bicicleta (a pe non tanto) ao pasar por Neaño porque hai moitos cruces etc, hai senda pero é costoso algún tramo porque cambia de nivel moito, sube e baixa moito, e na bici é complicado, sobre todo nenos pequenos, Ata neaño collen as bicis pola senda e vai ao mesmo nivel, pero ao chegar a neaño non é comodo para a bicicleta, pero unha vez que sales de neaño é comodo para ir pola senda ata a carballa		
OBXECTIVO	ORIXE-DESTINO	DESTINO MERCADORÍAS OU BUSES / FLUXOS / HORAS PUNTA / ÉPOCAS PUNTA
	APARCAR	LUGARES / HORAS PUNTA / DATAS PUNTA
	CARGA-DESCARGA	PUNTOS / PROBLEMAS / CAUSAS
	TRÁFICO	LUGARES / HORAS PUNTA / DATAS PUNTA / CAUSAS
	ACCIDENTES	PUNTOS / CAUSAS
ORIXE-DESTINO	RUTAS DE CAMIÓNS / BUSES PASANDO POLO CONCELLO	
	Cal é o seu punto de traballo? Qué outros ORIXES DE DISTRIBUCIÓN DE MERCADORÍAS / BUS DO CONCELLO coñece?	Cales son os seus puntos de distribución? Qué outros DESTINOS DE DISTRIBUCIÓN DE MERCADORÍAS / BUS DO CONCELLO coñece?
	Camións pesados os q máis prexudican é o tema da medaira, circulan por todas as carreteras e pistas do concello, paran en cualquer lado e dificultan o paso , a maioría utiliza soamente as vías principais	O resto non causan problemas. Hai algún problema en épocas do ano
	HORAS PUNTA DE MERCADORÍAS / BUSES	ÉPOCAS PUNTA DE MERCADORÍAS / BUSES
	De entrada ás 9 menos 10, e de saída ás 14h q saen dous, ás 3 menos 20 que salen 3 buses, ás 3 e media (esta hai máis problema pq veñen moitos pais a recoler os neneos, sean os profesores, os médicos do centro médico, do concello….) E que saen 5 buses.	Do enfilado, co millo, coas tarefas agrícolas, ahí i que na zona interior de cabana onde hai máis granxas e máis tractores e a veces hai más congestion pq ocupan temporalmente a vía enteira
APARCAMENTOS	¿En que zonas soen aparcar os camións / buses? Hai algunha data ou hora punta onde os aparcadoiros non sexan suficientes?	
	Zona de aparcamiento a carretera q vai polo interior de Canduas é problemático é moi estreito e o bus non da pasado por alí. A única alternativa é que os pais baixen á carretera xeral, pq a xen deixa o coche por calquera esquina aínda que se poñan conos etc.. e o día do enterro oou así non da pasado o autobus nin camions de reparto nin nada.	
CARGA-DESCARGA	- ¿Hai problemas coas prazas reservadas para carga e descarga ou coas PARADAS DE BUS Zonas onde non hai ou son insuficientes e teñen problemas para estacionar (con que frecuencia ocorre isto?) Zonas onde os coches particulares as invaden (en que horarios?). Outros problemas ….	
	Non . Neaño hai moito sitio onde aparcar pero deixámolo onde non deberíamos….	
TRÁFICO	Provoca atascos ou outros problemas O PASO DE CAMIÓNS/BUSES POLO CONCELLO? ÓNDE?	
	Non .	
	¿Hai zonas onde é inseguro pasar con vehículos pesados? Xiros complicados, dobres filas, presencia de peóns, nenos xogando na rúa…	
ACCIDENTES	- ¿Hai cruces perigosos? Zonas polas que non é seguro circular?	
	So o indicado anteriormente, da conexión entre os equipamentos e a vía xeral.	
	- ¿Hai zonas onde se producen accidentes con frecuencia? A que cree que é debido?	
	Non.	

E.2 - REPRESENTANTE SECTOR TRANSPORTE (servizo de taxi): - Pablo
Xeral: Problemas de mobilidade cos que se atopa á hora de traballar? Por exemplo: conxestións de tráfico, problemas de aparcamento, puntos de accidentes / zonas perigosas….
Vive en Neaño. Puntualmente á hora de entrada dos colexios porque leva aos nenos en coche, principalmente, aínda que os buses pasen por diante da casa. Sobre as 9 pola mañá… e sobre as 2.15h tamén. Coincide coas entradas e saídas do centro médico, etc. Os buses teñen pouco sitio para saír e cóstalle saír, íase facer un desvío pero aínda non se fixo) INSEGURIDADE: O máis conflitivo é no cruce da entrada dos colexios: tamén é a entrada única da piscina, do concello, do centro médico… coincide todo, xa hai moitos anos que necesitaba unha saída mellor. Por alí entran e saen varios coches, autobuses, tamén cruzan nenos… Nunca houbo un accidente grave, pero xa viu varios polos pelos (el ten a parada de taxi xusto nesa esquina). Sobre todo accidentes de camións que veñen pola xeral cóstalles frear, hai coches saíndo -incluso marcha atrás-, e non teñen moitísima visibilidade… O policía local (tiñan dous, so queda un, que é un auxiliar e non da feito) para algo no colexio durante as entradas e saídas pero para pouco no cruce, que é onde hai máis probelas de seguridade. Debería para máis no cruce, debería deixarse ver máis alí, para incentivar a precaución dos vehículos que veñen habitualmente pola xeral. Tamén no cruce de Neaño que sube a Cesullas, xusto no centro de Neaño. Servizos máis habituais como taxista: sobre todo ao centro médico. Algúns ao banco os días de cobro, e puntualmente a Coruña para citas médicas. Case todo xente maior. Recomendación: os horarios dos autobusses… os horarios e o servicio, retrásanse ou pasan adiantados e deixan a xente tir, non pran na parada

OBXECTIVO	ORIXE-DESTINO	DESTINO MERCADORÍAS OU BUSES / FLUXOS / HORAS PUNTA / ÉPOCAS PUNTA
	APARCAR	LUGARES / HORAS PUNTA / DATAS PUNTA
	CARGA-DESCARGA	PUNTOS / PROBLEMAS / CAUSAS
	TRÁFICO	LUGARES / HORAS PUNTA / DATAS PUNTA / CAUSAS
	ACCIDENTES	PUNTOS / CAUSAS

ORIXE-DESTINO	RUTAS DE CAMIÓNS / BUSES PASANDO POLO CONCELLO	
	Cal é o seu punto de traballo? Qué outros ORIXES DE DISTRIBUCIÓN DE MERCADORÍAS / BUS DO CONCELLO coñece?	Cales son os seus puntos de distribución? Qué outros DESTINOS DE DISTRIBUCIÓN DE MERCADORÍAS / BUS DO CONCELLO coñece?
	Pola carretera principal (Ponteceso - Laxe), polo resto pouco.	-
	HORAS PUNTA DE MERCADORÍAS / BUSES	ÉPOCAS PUNTA DE MERCADORÍAS / BUSES
	9 am, 2.15,	Non, non hai feira nin festas moi sinaladas. Durante o verán ao non coincidir cos colexios non hai tanto problema. No verán na praia de Rebordelo ten un aparacamento moi pequeniño, carreteriña estreita, probemas para acceder (tal como deixan os coches non accedería ambulancia). Principalmente de xente de cabana, non turistas,,,,
	Rúas nas que se concentre o tráfico de MERCADORÍAS / BUSES	
	Non, so pasan pola principal e non hai gran concentración deles	
PUNTOS DE CARGA-	¿En que zonas soen aparcar os camións / buses? Hai algunha data ou hora punta onde os aparcadoiros non sexan suficientes?	
	Non paran no concello	

	- ¿Hai problemas coas prazas reservadas para carga e descarga ou coas PARADAS DE BUS Non, ao non haber tiendas. Pode q non haxa zonas de carga descarga no concello, nin vexo necesidade delas ao non haber nada.
TRÁFICO	Provoca atascos ou outros problemas O PASO DE CAMIÓNS/BUSES POLO CONCELLO? ÓNDE?
	Cruce colexios
	¿Hai zonas onde é inseguro pasar con vehículos pesados? Xiros complicados, dobres filas, presencia de peóns, nenos xogando na rúa…
ACCIDENTES	- ¿Hai cruces perigosos? Zonas polas que non é seguro circular?
	.
	- ¿Hai zonas onde se producen accidentes con frecuencia? A que cree que é debido?
	-

E1- POLICÍA LOCAL / Luis
Xeral: en el pueblo se queda sin gente) poco márgen para la bici y andando. En el colegio , sería bueno que se fomentase usar el autobus, y muchas madres que les pasa el bus delante de casa y lo llevan en coche igual. Antes del COVID ya pasaba, incluso gente que tiene la vivienda a 300m del cole,

LOCALIZAR PUNTOS DE:	MERCADORÍAS	ORIXE-DESTINO / FLUXOS / HORAS PUNTA / CARGA-DESCARGA
	APARCAR	LUGARES / HORAS PUNTA / DATAS PUNTA / CAUSAS / DOBRE FILA
	ACCIDENTES	PUNTOS / CAUSAS / +efectos sobre o resto
	TRÁFICO	LUGARES / HORAS PUNTA / DATAS PUNTA / CAUSAS
	REDE PEONIL	ACCESIBILIDADE / BEIRARRÚAS / INVASIÓN POR PARTE DOS COCHES
	ACCESO COLEXIOS	MODOS DE TRANSPORTE / PUNTOS DE ACCESO / PROBLEMÁTICAS

MERCADORÍAS	Principais orixes de tráfico de mercadorías? *Hai algunha empresa que xere no concello movementos de mercadorías…*
	No.
	Se hai tráfico de mercadorías por que rúas atravesan a vila?
	En todo el concello pasa poco sobre todo por AC-429 xunta, y la 550 por nantón (carballo fisterra) - no hay un gran volumen
	¿Provoca o tránsito de mercadorías problemas ao seu paso pola vila? Onde?
	no
	¿ Soen aparcar os camións en algunha zona?
	no
	Distribución interna: zonas reservadas para carga e descarga *(situar en plano / carga / horarios?)*
	no
	Problemas con prazas reservadas para carga e descarga? *Zonas onde non hai ou son insuficientes, situacións ilegais de carga/descarga (sobre pasos de peóns, beirarrúas…), etc*
	no
APARCARCAMENTOS	¿Hai problemas con prazas reservadas para persoas con mobilidade reducida ou outros tipos de prazas espaciais? Zonas onde non hai ou son insuficientes?
	PMR en: concello, 2 , centro medico 2, centro medico nanton 2, casa da cultura, 1, albergue, 2, costaverde (hostal), 1 , centro de día 2, centro mayores 2, en maerscadoras hay 1.- algún problema que la gente abusa de ellas, gente que va a la piscina a veces no respeta las PMR. No hay problemas de aparcar, sobra donde aparcar.
	¿Existen rúas onde soe haber dobres filas ou estacionamentos ilegais? A que pode deberse?
	no
	Zonas onde é *difícil aparcar*? E aparcadoiros que cheguen a encherse?
	no
	A que horas ou que días? Debido a algún evento especial?
	Primera hora de 9 a 11 (centro medico…)… se juntan coches pero no es problemático, pasa rápido. De tarde hay

	algo de tráfico de 5 a 8, (niños actividades..) hay coches pero no hay problemas. Sitio sobra. Playa, sobre todo la de rebordelo, via poco ancho y se aparca mal en las playas en todas y los acesos malos - PROBLEMA DE ACCESO A AMBULANCIA y luego problemas con coches que salen (7-8 de la tarde), no pasan. LA GENTE NO APARCA EN LA AC-429 DE LA XUNTA HAY SITIO PERO LA GENTE NO APARCA PQ QUEDA A 400 M. EN LA PLAYA DE PENDON LOS COCHES APARCAN EN EL SITIO DEL HELICÓPTERO, EN LA PLAZA DE PENDON.
	- ¿En que zonas soe aparcar a veciñanza e en que horarios soe estar máis cheo?
	A carballa solo.

ACCIDENTES	Datos de accidentes *(se teñen)	Número de accidentes, mortos e feridos, NO CONCELLO		
		Número de atropelos		
	Zonas de accidentes frecuentes?		CAUSA	
	E1.1	Ac-429, que le pertenecía a la guardia civil opero tuvo que ir el, frontolateral. Leves. Moto en cesullas. Hace 4 meses murio un chico en rebordelo en moto por velocidad.	Repunte de choques contra jabalís - en cualquier parte, incluso en la carretera de la costa. Sobre todo a la altura de Repenín, A Carballa (en a outra banda) y en Canduas (aquí en a cruz do cabalo) , y en A Ermida, en Borneiro (1 caso). Es 1 informe a la semana tranquilamente. Hasta ahora solo sustos y coches	
	E1.2			
	E1.3			
	- ¿Hai cruces perigosos? Zonas polas que non é seguro circular en coche ou a pé?			
	NO.			

TRÁFICO	Onde hai problemas de conxestión do viario no concello?	Horas punta	Causas

REDE PEONIL	Incidencias por coches aparcados na beirarrúa ou en vados?
	NO…
	Problemas na rede peonil: incompleta ou insegura? Cruces perigosos para peóns?
	NO
	¿Hai puntos de barreiras arquitectónicas ou mobiliario urbano que impidan percorridos peonís?
	NO
	¿Hai espazos públicos e equipamentos con problemas de accesibilidade a persoas con mobilidade reducida?
	NO

ACCESO COLEXIOS	- ¿Cal é o modo de transporte maioritario ao colexio? (porcentaxes a pé/bici, en bus, en coche)
	BUS
	- ¿Hai conflitos nas horas de entrada/saída? Cales e onde? Atascos, carga/descarga de nenos en zonas indebidas, espazos que se volven inseguros para os peóns, etc
	Ellos regulan el trafico - el bus llega y ellos cortan el tráfico para ue descarguen los niños. Son 20 minutos no es más (de 8:50 a 9:10),
	- ¿Cales son os puntos de acceso ao colexio? E os de espera dos pais? Características: a cuberto, iluminación…
	- ¿Cal é a zona de parada dos buses? E onde esperan os pais que van en coche? zona de carga/descarga

INFORME DA ENQUISA

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

FICHA DE DATOS DA ENQUISA DE MOBILIDADE		
Poboación obxecto da enquisa	Enquisas individuais (non por fogar); Maiores de 12 anos (permítese contestar aos menores, con supervisión); Residentes no concello e visitantes.	
Metodoloxía	Formulario online	
Total de enquisas realizadas	46	
Período temporal	Online	do 20/10/2021 ao 10/11/2021
	Enquisador/a	n/a

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

CARACTERIZACIÓN DAS PERSOAS ENQUISADAS				
SEXOS		LUGAR DE ORIXE		
PADRÓN (2019,IGE)	ENQUISA			*RELACIÓN CO CONCELLO*
48%	33% Home	17%	"Lodeiro - A Carballa"	78% Resido todo o ano
52%	65% Muller	20%	"Neaño"	22% Resido parte do ano (fin sem, verán...)
-	2% ND	48%	Outros núcleos	0% Vivo na comarca, pero visito frecuente.
		15%	Outros concellos	
IDADES		OCUPACIÓN		
(2019,IGE)	ENQUISA	61%	Asalariado/a	
8%	0% < 16 anos	20%	Autónomo/a	MOBILIDADE REDUCIDA
11%	13% 16-30 anos	7%	Estudante	72% Non
17%	48% 31-45 anos	2%	Parado/a	4% Si (eu)
22%	39% 46-60 anos	7%	Traballo no fogar	24% Alguén próximo
42%	0% > 60 anos	4%	Xubilado/a - pensionista	

resultados

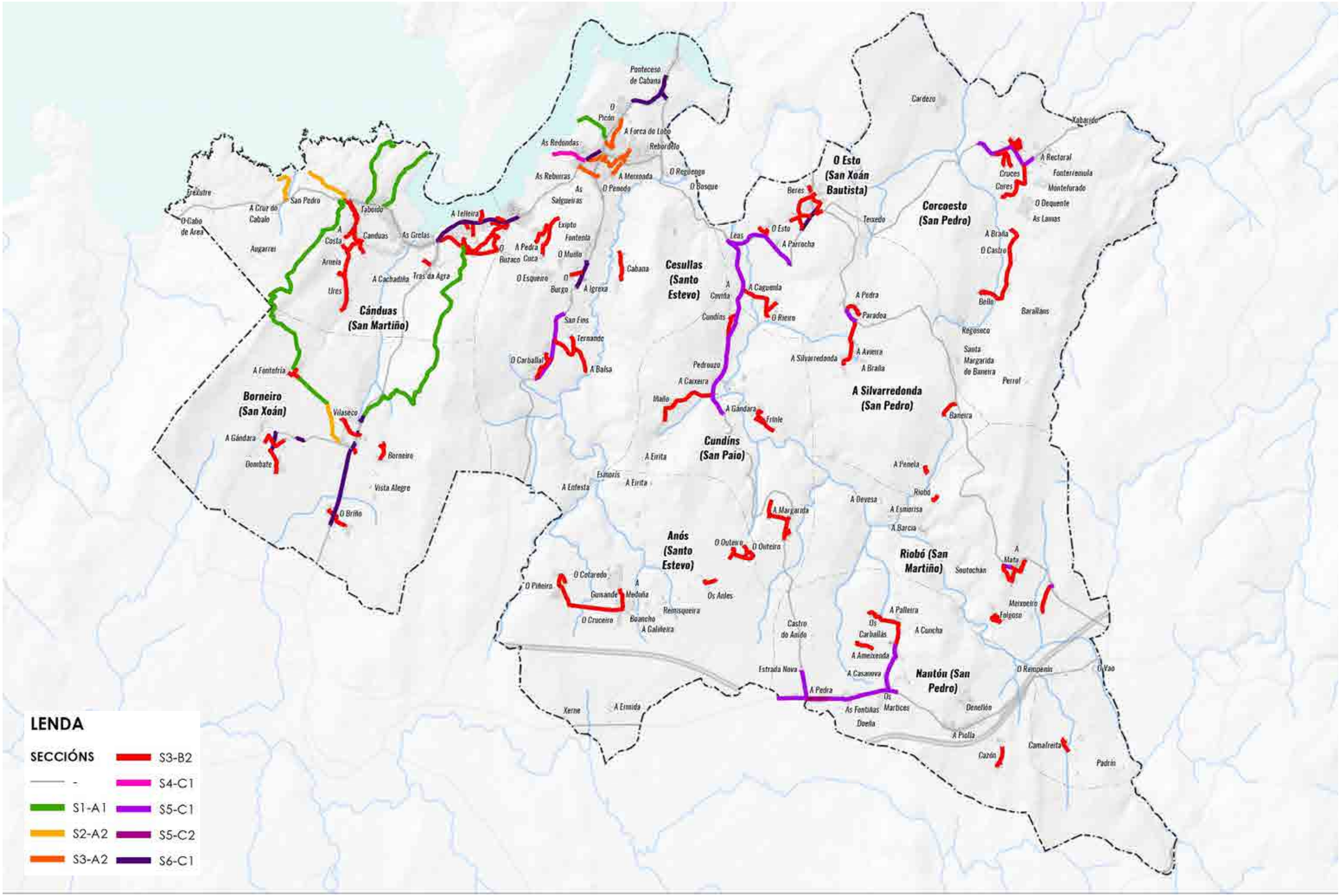
Os resultados das enquisas de mobilidade emprégase para distintas análises, entre elas demográficas, do censo de vehículos, estacionamento e, en especial, para o estudo sobre os hábitos de mobilidade da poboación que se desenvolven con detalle ao longo do apartado 2D e as valoracións de distintas medidas que se empregan no plan de implementación. O resumo de resultados coas principais conclusións da enquisa de mobilidade queda recollido no apartado 3B1, desta mesma memoria.

ANEXO 3: SECCIÓNS TIPO

ANEXO 3.A - RESUMO DAS SECCIÓNS TIPO ASIGNADAS A CADA MEDIDA

Inclúese a continuación unha serie de seccións de vial, propostas para a transformación da rede municipal. Estas seccións teñen un carácter orientativo e xeral, e deben adaptarse á realidade complexa de cada tramo de vía. En todo caso, prevalecerán as prescricións específicas establecidos nas medidas do apartado de proposta.

LISTA DE SECCIÓNS TIPO EMPREGADAS								
Acción	Sección Tipo / Nº de tramos							
	S1-A1	*S2-A2*	*S3-A2*	*S3-B2*	*S4-C1*	*S5-C1*	*S5-C2*	*S6-C1*
LE1.01	-	-	-	-	-	-	-	-
LE1.02	-	-	1	-	-	-	-	1
LE1.03	-	-	-	-	-	-	-	1
LE1.04	-	-	-	-	-	-	-	-
LE1.05	-	-	-	-	-	-	-	-
LE2.01	-	-	-	2	-	-	-	2
LE2.02	-	-	-	1	-	-	-	1
LE2.03	-	-	-	1	-	-	-	-
LE2.04	-	-	-	-	-	-	-	1
LE2.05	-	-	-	1	-	-	-	-
LE2.06	-	-	-	3	-	-	-	-
LE2.07	-	-	-	-	-	-	-	1
LE2.08	-	-	-	-	-	-	-	2
LE2.10	-	-	-	1	-	-	-	1
LE2.11	-	-	-	1	-	1	-	-
LE2.12	-	-	-	1	-		-	-
LE2.13	-	-	-	1	-	2	-	-
LE2.14	-	-	-	1	-	1	-	-
LE2.15	-	-	-	3	-	1	-	-
LE2.16	-	-	-	1	-	-	-	-
LE2.17	-	-	-	2	-	4	1	-
LE2.18	-	-	-	3	-	2	-	-
LE2.19	-	-	-	2	-	-	-	-
LE2.20	-	1	-	-	-	-	-	-
LE2.21	1	2	-	-	-	-	-	-
LE2.22	1	-	-	-	-	-	-	-
LE2.23	1	-	-	-	-	-	-	-
LE2.24	1	-	-	-	-	-	-	-
LE2.25	-	-	-	-	1	-	-	-
LE2.26	1	-	-	-	-	-	-	-
LE2.27	-	-	-	1	-	-	-	1
LE2.28	-	-	-	1	-	-	-	-
LE2.29	-	-	-	1	-	-	-	-
LE2.30	-	-	-	1	-	-	-	-
LE2.31	-	-	-	3	-	-	-	-
LE2.32	-	-	-	5	-	-	-	-


Cánduas (San Martiño)
Borneiro (San Xoán)
Cesullas (Santo Estevo)
O Esto (San Xoán Bautista)
Corcoesto (San Pedro)
A Silvarredonda (San Pedro)
Cundins (San Paio)
Anós (Santo Estevo)
Riobó (San Martiño)
Nantón (San Pedro)
Ponteceso de Cabana
O Picón
A Forca do Lobo
Rebordelo
As Redondas
As Rebouras
A Merxoada
O Regueiro
O Bosque
O Penedo
As Salgueiras
A Telleira
Exipto
Fontenta
O Muiño
O Esqueiro
O Burgo
A Igreixa
Cabana
O Buzaco
A Pedra
Cuca
Frexutre
O Cabo de Area
A Cruz do Cabalo
San Pedro
Augarrei
Taboado
A Costa
Canduas
As Grelas
Armeia
Ures
A Cachadiña
Tras da Agra
A Fontefría
Vilaseco
A Gándara
Dombate
Borneiro
Vista Alegre
O Briño
San Fins
Ternando
O Carballal
A Balsa
Cardezo
Xabaridó
A Rectoral
Fonterenouia
Montefurado
O Dequente
As Lamas
Cruces
Cores
Beres
O Esto
A Parrocha
Leas
Teixedo
A Braña
O Castro
Bello
Barallans
Regoseco
Santa Margarida de Baneira
Perrof
Baneira
A Caguenla
O Rieiro
A Covina
Cundins
Pedrouzo
A Carxeira
Mallo
A Gándara
Frinle
A Pedra
Paradoa
A Silvarredonda
A Aveiera
A Braña
A Penela
Riobó
A Esmorisa
A Barcia
A Devesa
A Erita
Esmoris
A Enfesta
A Margarida
O Outeiro
O Outeiro
O Celaredo
O Piñeiro
Gunsande
A Medoña
Os Anles
Reimisqueira
O Cruceiro
Boancho
A Galiñeira
Soutochan
A Mata
Meixeiro
Folgoso
A Palleira
Os Carbaillás
A Cuncha
Castro do Amido
A Ameixenda
A Casanova
Estrada Nova
A Pedra
Os Martices
As Fontiñas
Doeiña
O Rempenin
O Vao
Denellón
A Piolla
Cazón
Camafreita
Padrín
Xerne
A Ermida
LENDA
SECCIÓNS
-
S1-A1
S2-A2
S3-A2
S3-B2
S4-C1
S5-C1
S5-C2
S6-C1

ANEXO 3.B - FICHAS DAS SECCIÓNS TIPO

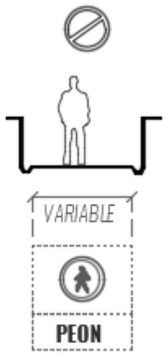
S1-A	CAMIÑOS NON RODADOS

Camiños ou sendeiros, que non permiten o paso de vehículos, en xeral estreitos, e que se atopan ou non pavimentados na actualidade.

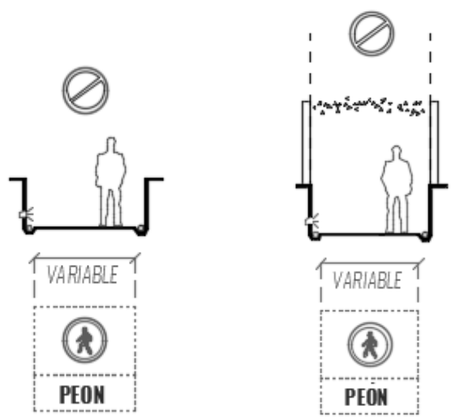
CONDICIÓNS DO VIAL						
ANCHO DA PLATAFORMA	variable					
TRAZADO	Centro urbano / de núcleo		X	IMD	ALTA	
	Periurbano ou suburbano		X		MEDIA	
	Estrada		Interurbano	X	BAIXA	

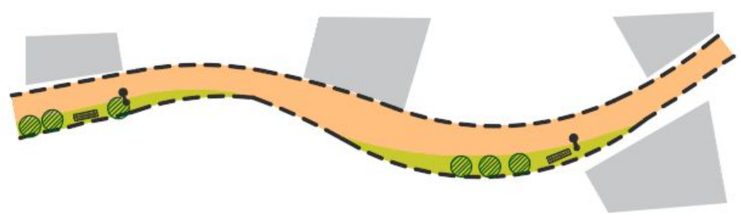
CONFIGURACIÓNS POSIBLES	
S1-A1	**S1-A2**

SECCIÓN TIPO DO VIAL - ESTADO PREVIO

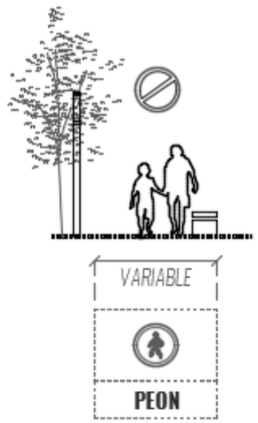


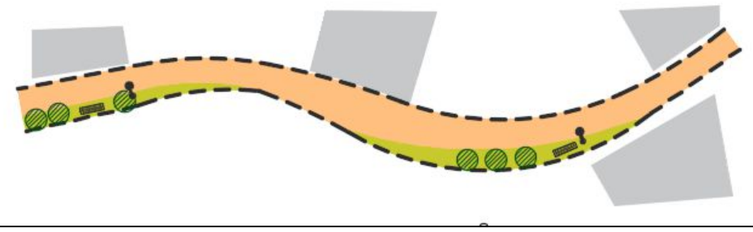
S1-A1	Limpeza, sinalización e iluminación puntual.		
USO	Camiños en entornos urbanos, con valor patrimonial ou preto de espazos identitarios; normalmente pavimentados (permeables)		
TRÁFICO	EXCLUSIVIDADE	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	PEONIL		
VELOCIDADE MAXIMA	(20km/h para bicicletas e VMP)		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	NON (agás mantemento de camiños forestais)		
Peón	Prioridade.		
Bicicleta / VMP	Permitido. Velocidade limitada.		
Bus	NON		
Verde/arborado	Control da vexetación e limpeza das marxes.		
Aparcamento	Non		
Mobiliario urbano	Permitido sen obstaculizar o paso de persoas		
Sinalética	En caso de formar parte dun roteiro de interese		
iluminación	Permitido, integrado e evitar contaminación lumínica.		
Sentadoiros	Recomendable. Segundo medidas.		





S1-A2	Limpeza, sinalización e iluminación puntual.		
USO	Camiños e sendas en xeral		
TRÁFICO	EXCLUSIVIDADE	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	PEONIL		
VELOCIDADE MAXIMA	(20km/h para bicicletas e VMP)		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	NON (agás mantemento de camiños forestais)		
Peón	Prioridade.		
Bicicleta / VMP	Permitido. Velocidade limitada.		
Bus	NON		
Verde/arborado	Control da vexetación e limpeza das marxes.		
Aparcamento	Non		
Mobiliario urbano	Integración, sen obstaculizar o paso de persoas		
Sinalética	En caso de formar parte dun roteiro de interese		
iluminación	Permitido, integrado e evitar contaminación lumínica.		
Sentadoiros	Recomendable. Segundo medidas.		





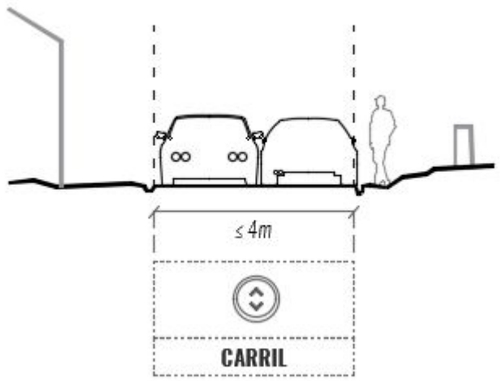
S2-A	VIARIO MENOR

Viario estreito (inferior a 4m) e pouco transitado, circulando normalmente entre núcleos rurais ou en hábitats dispersos, nos que conviven peóns e coches de xeito habitual, e para os que se detecta ou se quere promover un percorrido peonil estratéxico. Manterase a convivencia, con incorporación de sinalética ou ben cun cambio de cor ou de pavimento. Poderá manterse un sentido de circulación ou dous, pero limitando a velocidade a un máximo de 30km/h (20 en áreas de actividade). Se a excesiva lonxitude do percorrido desaconsella o cambio do pavimento, optarase polo reforzo da sinalética horizontal e vertical para aumentar a seguridade, e nos tramos con peores condicións, reforzarase a iluminación, e colocaranse barreiras psicolóxicas para a velocidade, como estreitamentos puntuais a través mobiliario urbano ou arborado cando sexa preciso. Incorporaranse sentadoiros (unidades de banco, iluminación e árbore) nas beiras para facer cómodo o percorrido e indicar a presencia de peóns na calzada. Se o fluxo circulatorio e as alternativas do resto de viais o permiten, reducirase a un sentido de circulación. No pavimento empregaranse materiais como o microaglomerado ou "slurry", excepto nos entornos de elementos identitarios ou patrimoniais, e nas zonas de concentración de equipamentos importantes, onde deberan empregarse pavimentos que procuren a integración estética e ambiental, durables e, cando sexa posible, permeables.

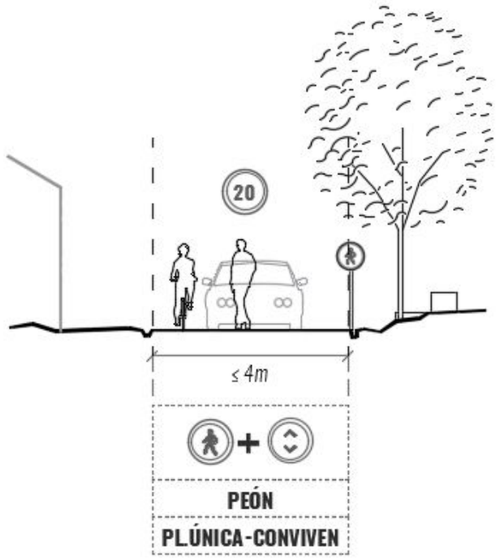
CONDICIÓNS DO VIAL							
ANCHO DA PLATAFORMA	Menor a 4m						
TRAZADO	Centro urbano / de núcleo		X	IMD	ALTA		
	Periurbano ou suburbano		X		MEDIA		
	Estrada		Interurbano	X		BAIXA	X

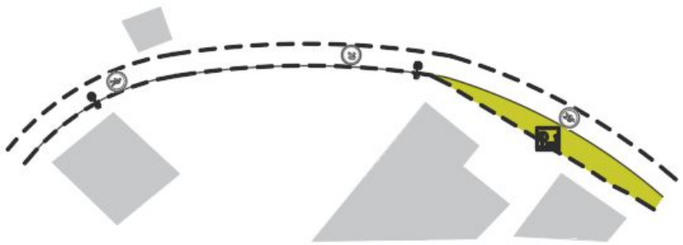
CONFIGURACIÓNS POSIBLES	
S2-A1	**S2-A2**

SECCIÓN TIPO DO VIAL - ESTADO PREVIO

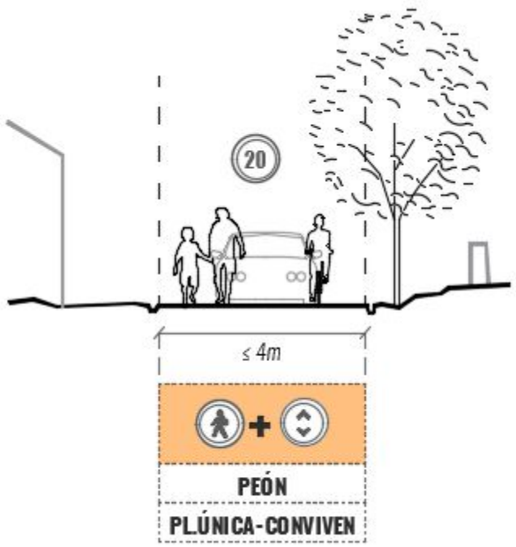


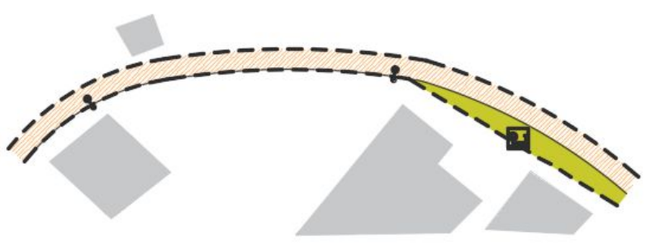
S2-A1	CONVIVENCIA. REFORZO DA SINALÉTICA		
USO	Percorridos peonís longos en viais estreitos interurbanos.		
TRÁFICO	CONVIVENCIA	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	PEONIL		
VELOCIDADE MAXIMA	30 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Permitido.		
Peón	Prioridade.		
Bicicleta / VMP	Permitido. Velocidade limitada.		
Bus	Permitido.		
Verde/arborado	Control da vexetación e limpeza das marxes.		
Aparcamento	Non		
Mobiliario urbano	Permitido sen obstaculizar o paso de persoas		
Sinalética	Reforzo vertical e horizontal. Destacar prioridade peonil.		
iluminación	Reforzo seguridade. Evitar contaminación lumínica.		
Sentadoiros	Recomendable. Segundo medidas.		





S2-A2	CONVIVNECIA. CAMBIO DE COR ou PAVIMENTO		
USO	Percorridos peonís curtos en viais estreitos, en xeral interurbanos, en entornos patrimoniais ou de maior concentración residencial / de servizos.		
TRÁFICO	CONVIVENCIA	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	PEONIL		
VELOCIDADE MAXIMA	20 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Permitido.		
Peón	Prioridade.		
Bicicleta / VMP	Permitido. Velocidade limitada.		
Bus	Permitido.		
Verde/arborado	Control da vexetación e limpeza das marxes.		
Aparcamento	Non		
Mobiliario urbano	Permitido sen obstaculizar o paso de persoas		
Sinalética	Destacar prioridade peonil.		
iluminación	Reforzo seguridade. Evitar contaminación lumínica.		
Sentadoiros	Recomendable. Segundo medidas.		





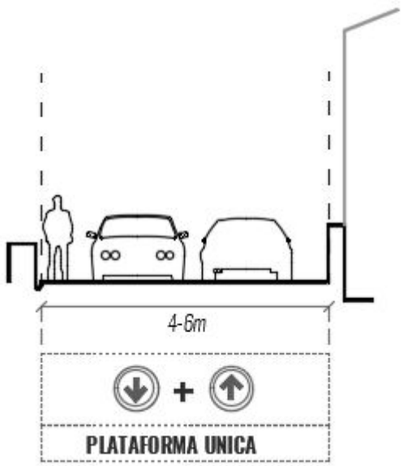
S3-A	RÚAS EN CENTROS URBANOS (ancho de 4 a 6m)

Viario urbano ou de núcleo rural con plataforma dispoñible inferior a 6m. Presenta certa actividade e edificación residencial, comercio ou equipamentos a ambos lados da rúa, e tráfico de vehículos medio ou baixo, normalmente con dous sentidos de circulación, pero cun espazo peonil insuficiente ou que presenta importantes descontinuidades. Transformarase a plataforma única de convivencia peón+vehículo, reducindo a 1 os sentidos de circulación, e reducindo a velocidade a un máximo de 20km/h. En entornos de máxima centralidade promoverase a exclusividade peonil. Reforzarase a seguridade co pintado ou cambio de pavimento, e mediante o reforzo da sinalética, a iluminación, e a creación de barreiras psicolóxicas para a velocidade, como estreitamentos puntuais a través mobiliario urbano ou arborado. Mantense a posibilidade de segregar o tráfico sempre e cando o espazo para o peón cumpra as condicións mínimas de continuidade e teña un ancho suficiente. O pavimento poderá ser de microaglomerado ou "slurry", pero nos entornos de elementos identitarios ou patrimoniais e nas zonas de concentración de equipamentos importantes, os pavimentos deben ser durables, cando sexa posible permeables, e procurar a integración estética e ambiental.

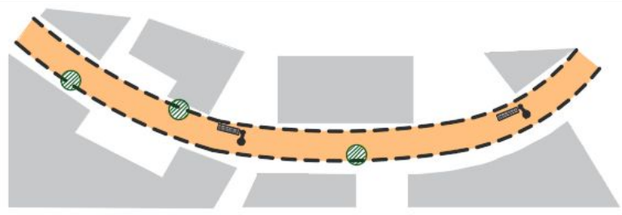
CONDICIÓNS DO VIAL						
ANCHO DA PLATAFORMA	4-6m					
TRAZADO	Centro urbano / de núcleo		X	IMD	ALTA	
	Periurbano ou suburbano				MEDIA	X
	Estrada		Interurbano		BAIXA	X

CONFIGURACIÓNS POSIBLES	
S3-A1	**S3-A2**

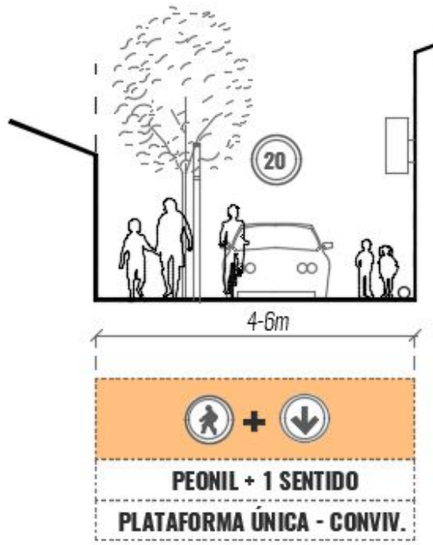
SECCIÓN TIPO DO VIAL - ESTADO PREVIO

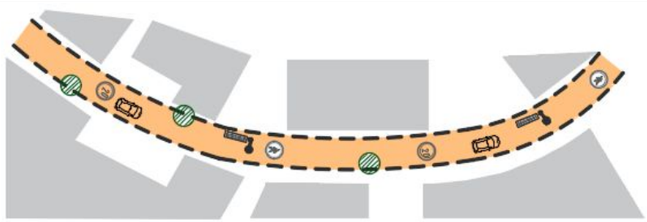


S3-A1	CENTRALIDADES. EXCLUSIVIDADE PEONIL.		
USO	Espazos centrais ou representativos con opcións de derivación para o tráfico rodado.		
TRÁFICO	EXCLUSIVIDADE	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	PEONIL		
VELOCIDADE MAXIMA	10Km/h (residentes/emerxencia)		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	NON. (Acceso exclusivo residentes/emerxencia)		
Peón	Prioridade.		
Bicicleta / VMP	Permitido. Velocidade limitada a 20 Km/h.		
Bus	Permitido (estudarase caso por caso)		
Verde/arborado	Obrigatorio.		
Aparcamento	Non.		
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.		
Sinalética	Importante marcar exclusividade peonil.		
iluminación	Segundo norma, en urbano.		
Sentadoiros	Non.		



S3-A2	CENTRALIDADES. CONVIVENCIA.		
USO	Espazos centrais ou representativos, sen opcións de derivación para o tráfico rodado.		
TRÁFICO	CONVIVENCIA	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	PEONIL		
VELOCIDADE MAXIMA	20 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Permitido (sentido único)		
Peón	Prioridade.		
Bicicleta / VMP	Permitido. Velocidade limitada a 20 Km/h.		
Bus	Permitido (estudarase caso por caso)		
Verde/arborado	Obrigatorio.		
Aparcamento	Non.		
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.		
Sinalética	Importante marcar exclusividade peonil.		
iluminación	Segundo norma, en urbano.		
Sentadoiros	Non.		



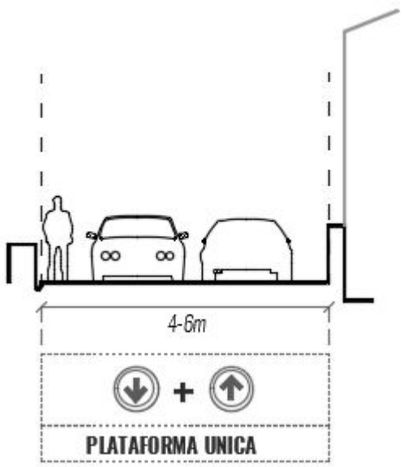


S3-B	VÍAS PERIURBANAS / SUBURBANAS (ancho de 4 a 6m)

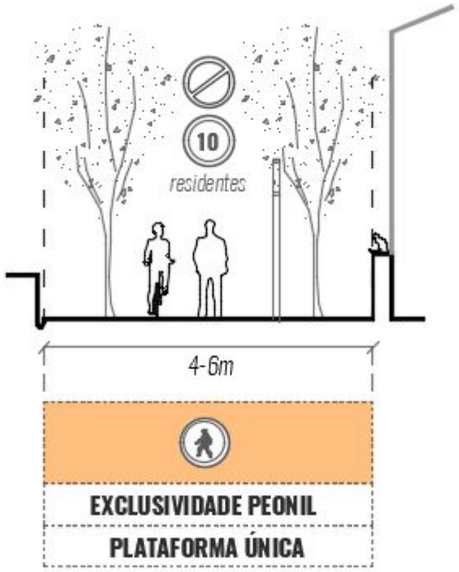
Viario menor (de plataforma inferior a 6m) que atravesa entornos urbanos periféricos e áreas residenciais non nucleadas, nos que conviven peóns e coches de xeito habitual, e para os que se detecta ou se quere promover un percorrido peonil estratéxico. Promoverase a exclusividade peonil nos casos nas que existan alternativas para a circulación rodada. No resto de casos, manterase a convivencia, reforzando a sinalética para destacar a presenza de peóns, ou cun cambio de cor ou de pavimento nos entornos patrimoniais ou identitarios. Poderá manterse un sentido de circulación ou dous, pero limitando a velocidade a un máximo de 30km/h (20 en áreas de moita actividade). Nos tramos con peores condicións de seguridade, reforzarase a iluminación, e colocaranse barreiras psicolóxicas para a velocidade, como estreitamentos puntuais a través mobiliario urbano ou arborado cando sexa preciso. Mantense a posibilidade, de segregar o tráfico creando unha senda peonil, sempre e cando o espazo para o peón cumpra as condicións mínimas de continuidade e teña un ancho suficiente (nunca inferior a 1,5m, e ampliando a 1,8 - 2,5m sempre que sexa posible). No pavimento empregaranse materiais como o microaglomerado ou "slurry", excepto nos entornos de elementos identitarios ou patrimoniais, e nas zonas de concentración de equipamentos importantes, onde deberan empregarse pavimentos que procuren a integración estética e ambiental, durables e, cando sexa posible, permeables.

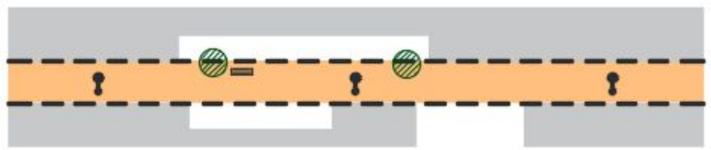
CONDICIÓNS DO VIAL						
ANCHO DA PLATAFORMA	4-6m					
TRAZADO	Centro urbano / de núcleo			IMD	ALTA	
	Periurbano ou suburbano		X		MEDIA	X
	Estrada		Interurbano		BAIXA	X
S3-B1	**S3-B2**			**S3-B3**		

SECCIÓN TIPO DO VIAL - ESTADO PREVIO

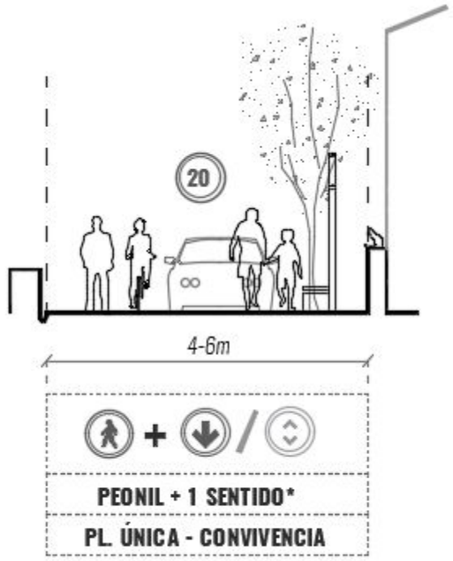


S3-B1	PERI ou SUBURBANO. EXCLUSIVIDADE PEONIL.		
USO	Espazos periurbanos ou suburbanos con alta carga peonil, e con opcións de derivación para o tráfico rodado.		
TRÁFICO	EXCLUSIVIDADE	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	PEONIL		
VELOCIDADE MAXIMA	10Km/h (residentes/emerxencia)		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	NON. (Acceso exclusivo residentes/emerxencia)		
Peón	Prioridade.		
Bicicleta / VMP	Permitido. Velocidade limitada a 20 Km/h.		
Bus	Permitido (estudarase caso por caso)		
Verde/arborado	Obrigatorio.		
Aparcamento	Non.		
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.		
Sinalética	Importante marcar exclusividade peonil.		
iluminación	Segundo norma.		
Sentadoiros	Non.		

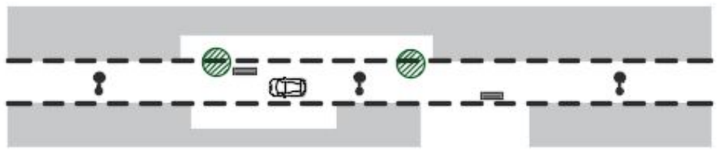




S3-B2	PERI ou SUBURBANO. CONVIVENCIA.		
USO	Espazos periurbanos ou suburbanos, con carga peonil moderada, e sen opcións de derivación para o tráfico rodado. Marcarase a prioridade peonil con sinalética, Pódese cambiar o pavimento en tramos curtos ao apso por entornos patrimoniais.		
TRÁFICO	CONVIVENCIA	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	PEONIL		
VELOCIDADE MAXIMA	20 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Permitido (sentido único)		
Peón	Prioridade.		
Bicicleta / VMP	Permitido. Velocidade limitada a 20 Km/h.		
Bus	Permitido (estudarase caso por caso)		
Verde/arborado	Obrigatorio.		
Aparcamento	Non.		
Mobiliario urbano	Sen obstaculizar percorrido peonil.		
Sinalética	Importante marcar prioridade peonil.		
iluminación	Segundo norma. Reforzo da seguridade.		
Sentadoiros	Segundo medidas.		



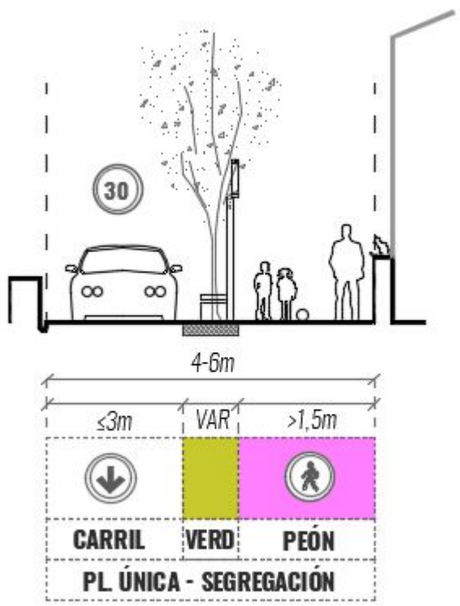
** excepcionalmente, en n. rurais, e IMD moi baixa: permitido dobre sentido*

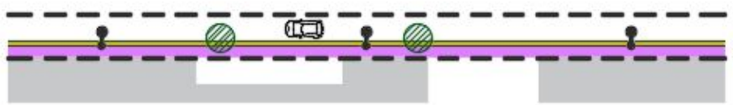


S3-B3	PERI ou SUBURBANO. SEGREGACIÓN CON SENDA.
USO	Espazos periurbanos ou suburbanos con carga peonil moderada e edificacións concentradas nunha das marxes, e con opcións limitadas de derivación para o tráfico rodado.

TRÁFICO	SEGREGADO	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	30Km/h		

BANDAS / ELEMENTOS	
Coche	Por calzada. 1 carril (1 so sentido)
Peón	Por senda.
Bicicleta / VMP	Permitido. Velocidade limitada a 20 Km/h.
Bus	Por calzada.
Verde/arborado	Recomendado.
Aparcamento	Non.
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.
Sinalética	Reforzo da seguridade.
iluminación	Segundo norma.
Sentadoiros	Segundo medidas.



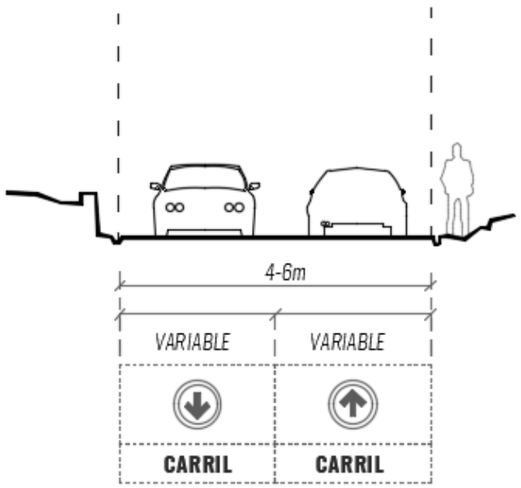


S3-C	VIARIO INTERURBANO (ancho de 4 a 6m)

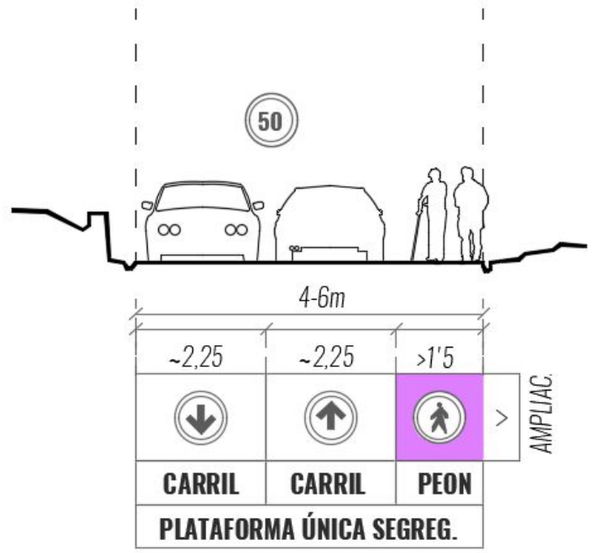
Viario interurbano, con plataforma dispoñible inferior a 6m, e tráfico escaso, con dous sentidos de circulación, pero cun espazo peonil inexistente ou insuficiente. No caso de detectar ou querer fomentar un percorrido peonil estratéxico, crearase unha senda peonil segregada do tráfico, de ancho libre de obstáculos non inferior a 1,50m, e ampliándoo ata 1,80 -2,50m sempre que sexa posible. Reducirase o ancho do carril ao mínimo para deixar espazo á senda, ou ampliarase a plataforma se as condicións o esixen. Limitarase a velocidade a un máximo de 50km/h. Nos tramos con peores condicións de seguridade, reforzarase a iluminación, e colocaranse barreiras psicolóxicas para a velocidade, como estreitamentos puntuais a través mobiliario urbano ou arborado cando sexa preciso. O pavimento da senda poderá ser de microaglomerado ou "slurry", pero nos entornos de elementos identitarios ou patrimoniais e nas zonas de concentración de equipamentos importantes, os pavimentos deben ser durables, cando sexa posible permeables, e procurar a integración estética e ambiental.

CONDICIÓNS DO VIAL						
ANCHO DA PLATAFORMA	4-6m					
TRAZADO	Centro urbano / de núcleo			IMD	ALTA	X
	Periurbano ou suburbano		X		MEDIA	X
	Estrada		Interurbano	X		BAIXA	X
S3-C1			**S3-C2**			

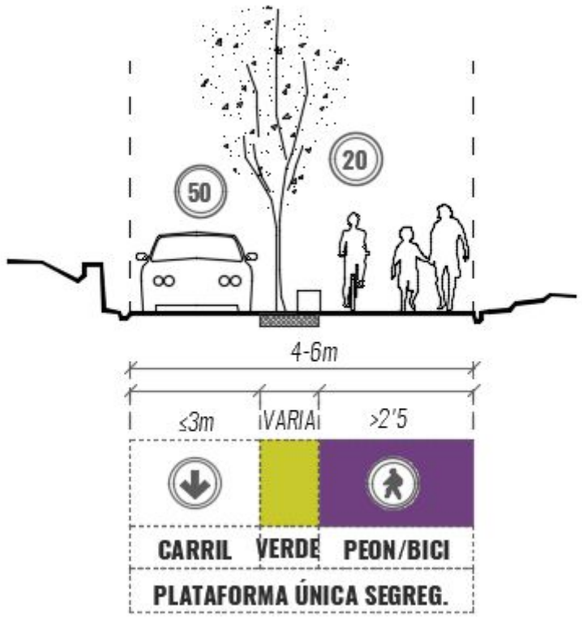
SECCIÓN TIPO DO VIAL - ESTADO PREVIO



S3-C1	INTERURBANO. 2 CARRILES + SENDA.
USO	Viais interurbanos, sen opcións de derivación para o tráfico rodado.
TRÁFICO	Segregado
PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h
BANDAS / ELEMENTOS	
Coche	Por calzada (2 carriles, 2 sentidos)
Peón	Por senda
Bicicleta / VMP	Por calzada. Por senda se é >2,5m -> V máx: 20Km/h.
Bus	Por calzada
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais.
Aparcamento	Non.
Mobiliario urbano	Permitido sen entorpecer percorrido peonil.
Sinalética	Importante marcar exclusividade peonil.
iluminación	Segundo norma.
Sentadoiros	Recomendable. Segundo medidas.



S3-C2	INTERURBANO. 1 CARRIL + SENDA.
USO	Viais interurbanos, cando sexa posible derivar parte do tráfico rodado cara viais de maior xerarquía.
TRÁFICO	Segregado
PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h
BANDAS / ELEMENTOS	
Coche	Por calzada (1 carriles, 1 sentidos)
Peón	Por senda
Bicicleta / VMP	Por calzada. Por senda se é >2,5m -> V máx: 20Km/h.
Bus	Por calzada
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais.
Aparcamento	Non.
Mobiliario urbano	Permitido sen entorpecer percorrido peonil.
Sinalética	Importante marcar exclusividade peonil.
iluminación	Segundo norma.
Sentadoiros	Recomendable. Segundo medidas.



S4-A	RÚAS EN CENTROS URBANOS (ancho de 6 a 8m)

Viario urbano ou de núcleo rural con plataforma dispoñible inferior a 8m. Presenta certa actividade e edificación residencial, comercio ou equipamentos a ambos lados da rúa, e tráfico de vehículos medio ou baixo, normalmente con dous sentidos de circulación, pero cun espazo peonil insuficiente ou que presenta importantes descontinuidades. Transformarase a plataforma única de convivencia peón+vehículo, reducindo a un os sentidos de circulación, e reducindo a velocidade a un máximo de 20km/h. En entornos de máxima centralidade promoverase a exclusividade peonil. Excepcionalmente, para entornos rurais cunha IMD moi baixa e sen alternativas para o tráfico rodado, permitirase circulación en dous sentidos deixando un ancho libre de carril de 5m tal que permita o cruce. Reforzarase a seguridade co cambio de pavimento, e mediante o reforzo da sinalética, a iluminación, e a creación de barreiras psicolóxicas para a velocidade, como estreitamentos puntuais a través mobiliario urbano ou arborado. Mantense a posibilidade de segregar o tráfico sempre e cando o espazo para o peón cumpra as condicións mínimas de continuidade e teña un ancho suficiente libre de eobstáculos, en xeral maior a 2,50m, excepcionalmente 1'80m. O pavimento será de microaglomerado ou "slurry", pero nos entornos de elementos identitarios ou patrimoniais e nas zonas de concentración de equipamentos importantes, os pavimentos deben ser durables, cando sexa posible permeables, e procurar a integración estética e ambiental.

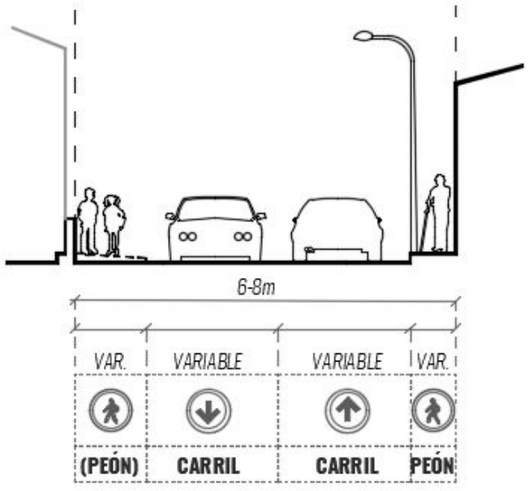
CONDICIÓNS DO VIAL

ANCHO DA PLATAFORMA	6-8m					
TRAZADO	Centro urbano / de núcleo		X	IMD	ALTA	
	Periurbano ou suburbano				MEDIA	X
	Estrada		Interurbano		BAIXA	X

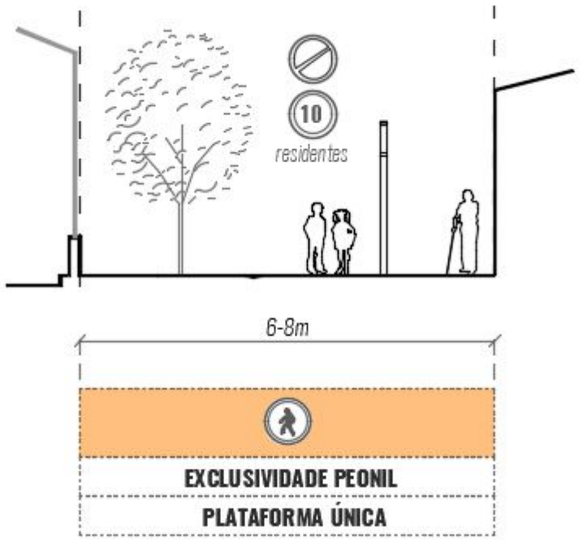
CONFIGURACIÓNS POSIBLES

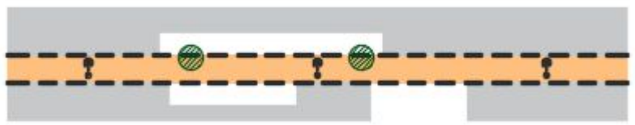
S4-A1	S4-A2	S4-A3

SECCIÓN TIPO DO VIAL - ESTADO PREVIO

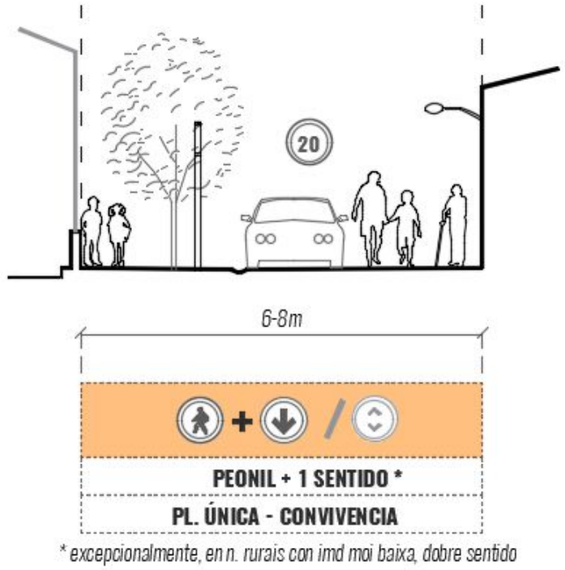


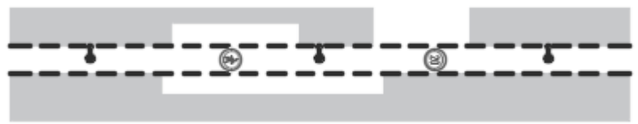
S4-A1	CENTRALIDADES. EXCLUSIVIDADE PEONIL.		
USO	Espazos centrais ou representativos con opcións de derivación para o tráfico rodado.		
TRÁFICO	EXCLUSIVIDADE	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	PEONIL		
VELOCIDADE MAXIMA	10Km/h (residentes/emerxencia)		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	NON. (Acceso exclusivo residentes/emerxencia)		
Peón	Prioridade.		
Bicicleta / VMP	Permitido. Velocidade limitada a 20 Km/h.		
Bus	Permitido (estudarase caso por caso)		
Verde/arborado	Obrigatorio.		
Aparcamento	Non.		
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.		
Sinalética	Importante marcar exclusividade peonil.		
iluminación	Segundo norma, en urbano.		
Sentadoiros	Non.		



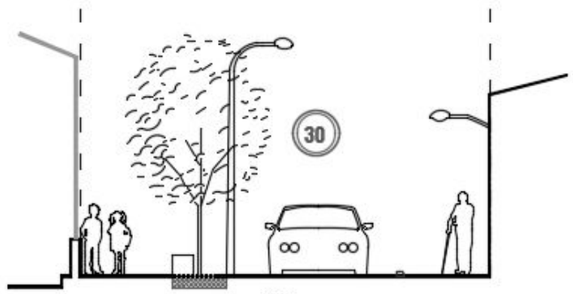


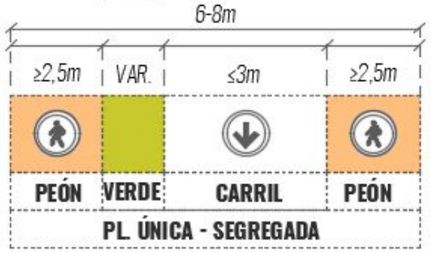
S4-A2	CENTRALIDADES. CONVIVENCIA.		
USO	Espazos centrais ou representativos, sen opcións de derivación para o tráfico rodado.		
TRÁFICO	CONVIVENCIA	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	PEONIL		
VELOCIDADE MAXIMA	20 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Permitido (sentido único)		
Peón	Prioridade.		
Bicicleta / VMP	Permitido. Velocidade limitada a 20 Km/h.		
Bus	Permitido (estudarase caso por caso)		
Verde/arborado	Obrigatorio.		
Aparcamento	Non.		
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.		
Sinalética	Importante marcar exclusividade peonil.		
iluminación	Segundo norma, en urbano.		
Sentadoiros	Non.		

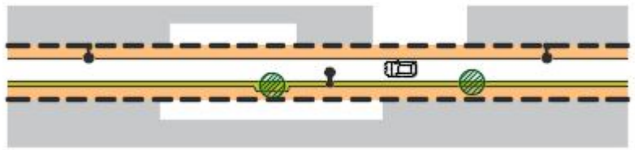




S4-A3	CENTRALIDADES. SEGREGACIÓN.		
USO	Espazos centrais ou representativos con opcións de derivación para o tráfico rodado.		
TRÁFICO	SEGREGADO	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	30Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por carril (1 carril, sentido único)		
Peón	Por beirarrúa, na plataforma única.		
Bicicleta / VMP	Permitido. Velocidade limitada a 20 Km/h.		
Bus	Permitido (estudarase caso por caso)		
Verde/arborado	Obrigatorio.		
Aparcamento	Non.		
Mobiliario urbano	Recomendable, sen invadir o espazo libre do peón.		
Sinalética	Importante marcar exclusividade peonil.		
iluminación	Segundo norma, en urbano.		
Sentadoiros	Non.		







S4-B	VÍAS PERIURBANAS / SUBURBANAS (ancho de 6 a 8m)

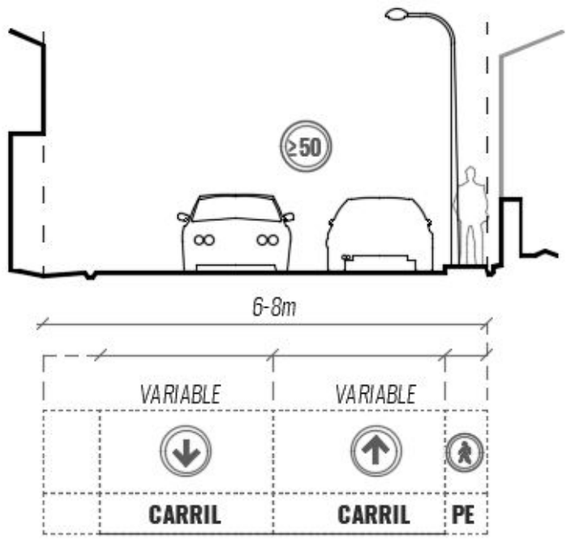
Viario de plataforma inferior a 8m que atravesa entornos da periferia urbana ou de núcleos rurais nos que conviven peóns e coches de xeito habitual, ou espazos de centralidade atravesados por vías cunha alta IMD, e para os que se detecta ou se quere promover un percorrido peonil estratéxico. Promoverase a segregación do tráfico rodado limitando os sentidos de circulación a un, con velocidade máxima de 50Km/h, e creando beirarrúas a ambos lados do vial, de ancho superior a 2,50m (excepcionalmente poderase estreitar a 1,80m) libre de obstáculos. Nos tramos con peores condicións de seguridade, reforzarase a iluminación, e a sinalización, e colocaranse barreiras psicolóxicas para a velocidade como estreitamentos puntuais a través mobiliario urbano ou arborado cando sexa preciso. Integrarase a vexetación ho o permita. No pavimento empregaranse materiais que procuren a integración estética e ambiental, durables e, cando sexa posible, permeables.

(**) Excepcionalmente, cando a totalidade da edificación quede nunha das beiras, poderase cinguir a creación de beirarrúas a ese lado, permitindo a aparición dun segundo carril ou espazo de aparcamento próximo á beirarrúa.

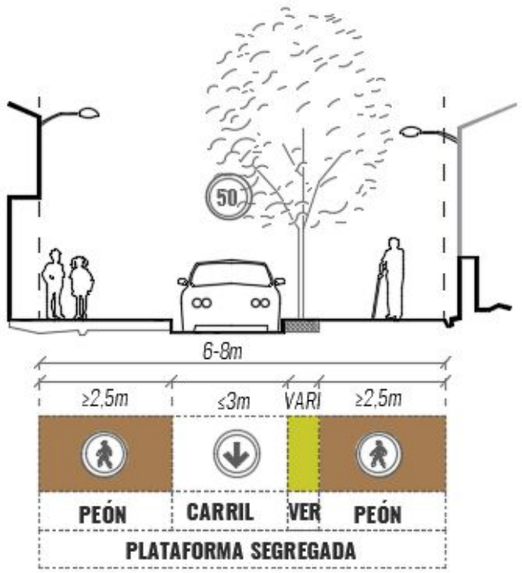
CONDICIÓNS DO VIAL						
ANCHO DA PLATAFORMA	6-8m					
TRAZADO	Centro urbano / de núcleo		(*)	IMD	ALTA	(*)
	Periurbano ou suburbano		X		MEDIA	X
	Estrada	Interurbano			BAIXA	X

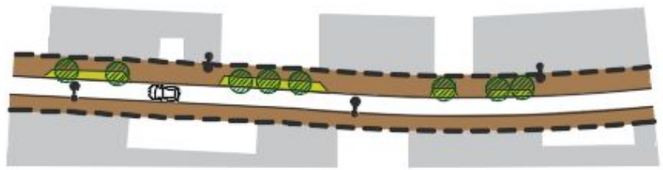
S4-B1

SECCIÓN TIPO DO VIAL - ESTADO PREVIO



S4-B1	PERI ou SUBURBANO. SEREGACIÓN.		
USO	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos.		
TRÁFICO	Segregado	PLATAFORMA	Segregada
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada.		
Peón	Por beirarrúa.		
Bicicleta / VMP	En calzada.		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais		
Aparcamento	Non (**)		
Mobiliario urbano	Recomendable, sen invadir o espazo libre do peón.		
Sinalética	Segundo norma.		
iluminación	Segundo norma.		
Sentadoiros	Segundo medidas.		





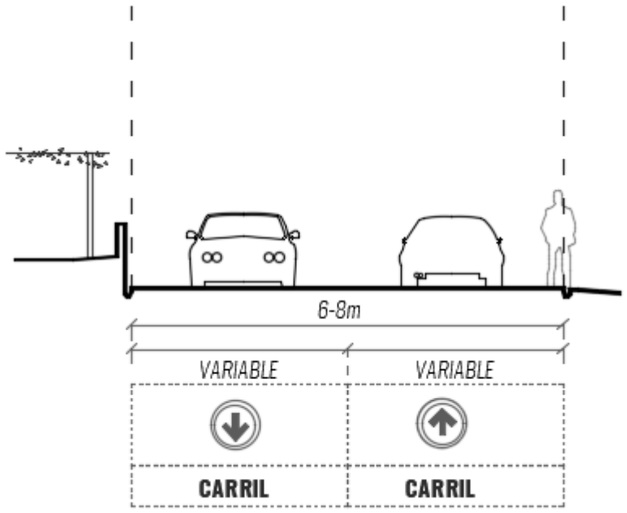
S4-C	VIARIO INTERURBANO (ancho de 6 a 8m)

Viario interurbano, con plataforma dispoñible inferior a 8m, e tráfico normalmente escaso ou medio, con dous sentidos de circulación, e cun espazo peonil inexistente ou insuficiente. No caso de detectar ou querer fomentar un percorrido peonil estratéxico, crearase unha senda peonil segregada do tráfico, de ancho libre de obstáculos en ningún caso inferior a 1,50m, e ampliándoo ata 1,80 -2,50m sempre que sexa posible. Se o ancho o permite (2,50m de ancho libre e continuo), a senda pode ser ciclable, limitando a velocidade nela a 20 Km/h). Manterase os dous sentidos de circulación. Reducirase o ancho dos carriles ao mínimo para deixar espazo á senda, ou ampliarase a plataforma se as condicións o esixen. Limitarase a velocidade a un máximo de 50km/h. Nos tramos con peores condicións de seguridade, reforzarase a iluminación, e colocaranse barreiras psicolóxicas para a velocidade, como estreitamentos puntuais a través mobiliario urbano ou arborado cando sexa preciso. O pavimento da senda poderá ser de microaglomerado ou "slurry", pero nos entornos de elementos identitarios ou patrimoniais e nas zonas de concentración de equipamentos importantes, os pavimentos deben ser durables, cando sexa posible permeables, e procurar a integración estética e ambiental.

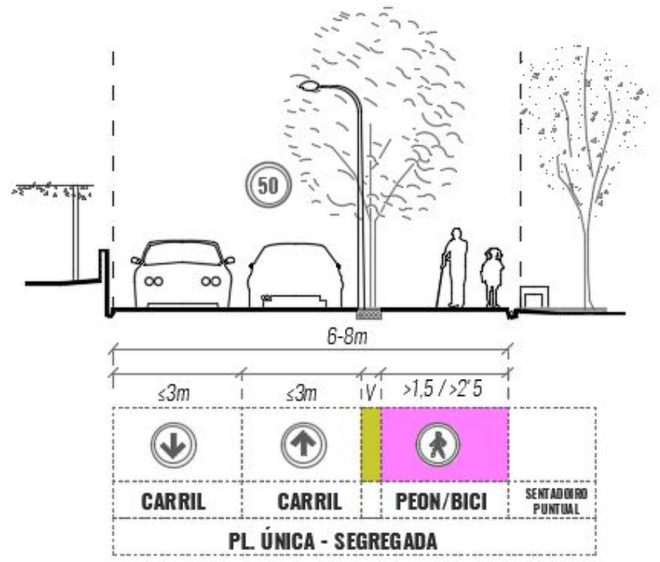
CONDICIÓNS DO VIAL						
ANCHO DA PLATAFORMA	6-8m					
TRAZADO	Centro urbano / de núcleo			IMD	ALTA	X
	Periurbano ou suburbano				MEDIA	X
	Estrada		Interurbano	X	BAIXA	X

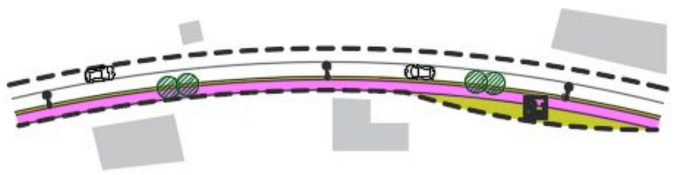
S4-C1

SECCIÓN TIPO DO VIAL - ESTADO PREVIO



S4-C1	INTERURBANO. 2 CARRILES + SENDA.		
USO	Viais interurbanos en xeral. Creación De senda peonil, ou ciclable se o ancho o permite.		
TRÁFICO	Segregado	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada (2 carriles, 2 sentidos)		
Peón	Por senda		
Bicicleta / VMP	Por calzada. Por senda se é >2,5m -> V máx: 20Km/h.		
Bus	Por calzada		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais.		
Aparcamento	Non.		
Mobiliario urbano	Permitido sen entorpecer percorrido peonil.		
Sinalética	Importante marcar exclusividade peonil.		
iluminación	Segundo norma.		
Sentadoiros	Recomendable. Segundo medidas.		





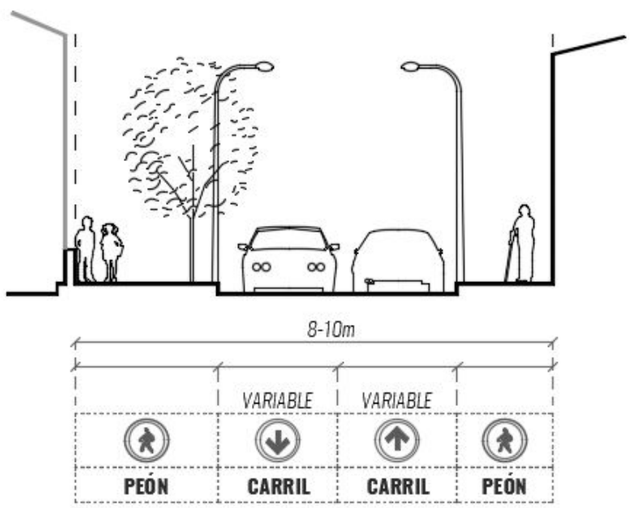
S5-A	RÚAS EN CENTROS URBANOS (ancho de 8 a 10m)

Viario urbano ou de núcleo rural con plataforma dispoñible entre 8 e 10m. Presenta certa actividade e edificación residencial, comercio ou equipamentos a ambos lados da rúa, e tráfico de vehículos medio ou baixo, normalmente con dous sentidos de circulación, pero cun espazo peonil insuficiente ou que presenta importantes descontinuidades. En entornos de máxima centralidade promoverase a exclusividade peonil. No resto de casos transformarase a plataforma única, segregando o tráfico rodado, e limitando a velocidade a un máximo de 30km/h. Reforzarase a seguridade en xeral co cambio de pavimento, e mediante o reforzo da sinalética, a iluminación, e a creación de barreiras psicolóxicas para a velocidade, como estreitamentos puntuais a través mobiliario urbano ou arborado. Nos entornos de elementos identitarios ou patrimoniais e nas zonas de concentración de equipamentos importantes, os pavimentos deben ser durables, cando sexa posible permeables, e procurar a integración estética e ambiental.

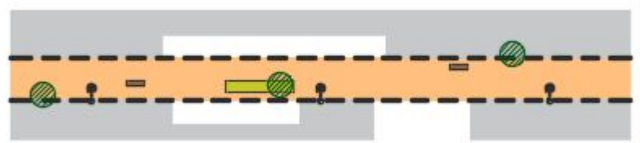
CONDICIÓNS DO VIAL						
ANCHO DA PLATAFORMA	8-10m					
TRAZADO	Centro urbano / de núcleo		X	IMD	ALTA	
	Periurbano ou suburbano				MEDIA	X
	Estrada		Interurbano		BAIXA	X

CONFIGURACIÓNS POSIBLES			
S5-A1	**S5-A2**	**S5-A3**	**S5-A4**

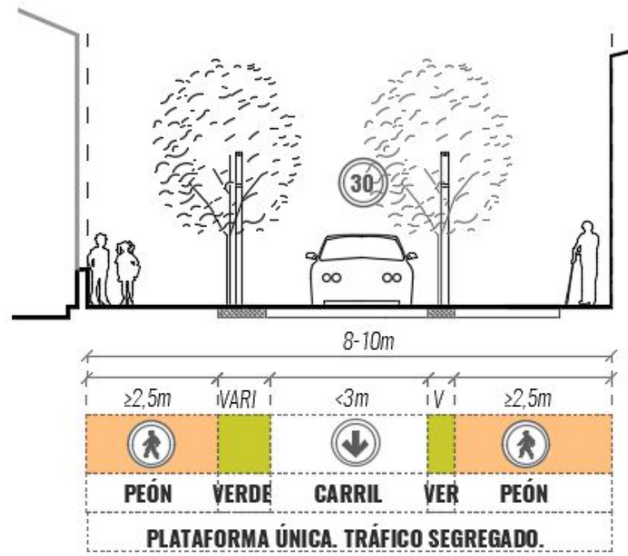
SECCIÓN TIPO DO VIAL - ESTADO PREVIO

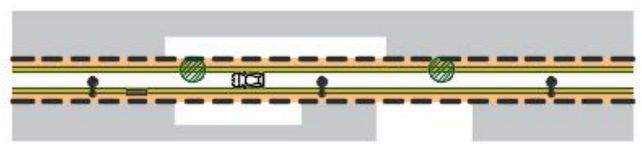


S5-A1	CENTRALIDADES. EXCLUSIVIDADE PEONIL.		
USO	Espazos centrais ou representativos con opcións de derivación para o tráfico rodado.		
TRÁFICO	EXCLUSIVIDADE	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	PEONIL		
VELOCIDADE MAXIMA	10Km/h (residentes/emerxencia)		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	NON. (Acceso exclusivo residentes/emerxencia)		
Peón	Prioridade.		
Bicicleta / VMP	Permitido. Velocidade limitada a 20 Km/h.		
Bus	Permitido (estudarase caso por caso)		
Verde/arborado	Obrigatorio.		
Aparcamento	Non.		
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.		
Sinalética	Importante marcar exclusividade peonil.		
iluminación	Segundo norma, en urbano.		
Sentadoiros	Non.		

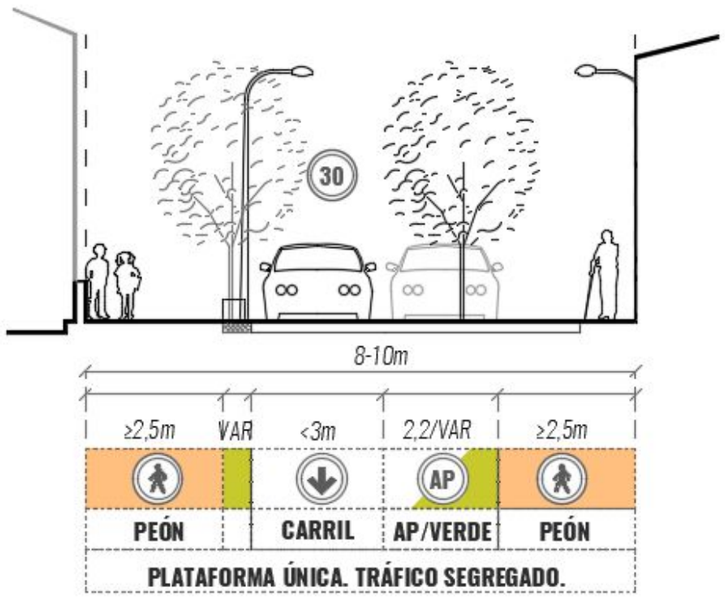


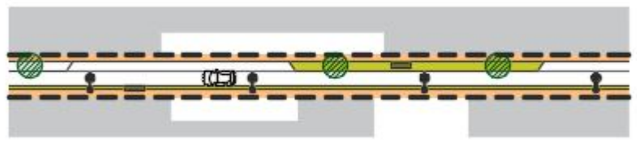
S5-A2	CENTRALIDADES. 1 CARRIL.		
USO	Espazos centrais ou representativos, con opcións limitadas de derivación para o tráfico rodado.		
TRÁFICO	SEGREGACIÓN	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada (1 carriles, 1 sentidos)		
Peón	Por beirarrúa en plataforma única.		
Bicicleta / VMP	Por calzada.		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais.		
Aparcamento	Non.		
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.		
Sinalética	S/norma. Reforzar en espazos inseguros.		
iluminación	Segundo norma, en urbano.		
Sentadoiros	Non.		



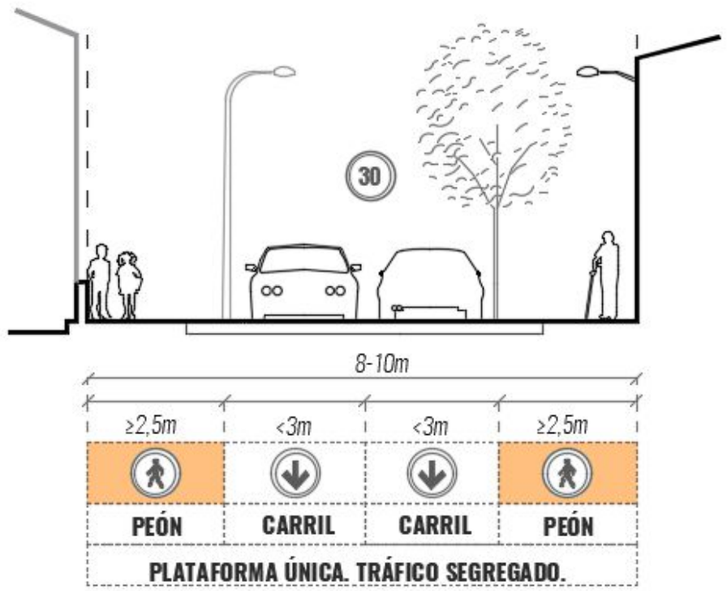


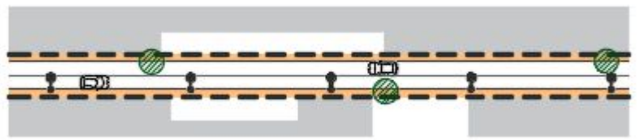
S5-A3	CENTRALIDADES. 1 CARRIL + APARCAMENTO		
USO	Espazos centrais ou representativos, con opcións limitadas de derivación para o tráfico rodado e sen alternativas de aparcamento.		
TRÁFICO	SEGREGACIÓN	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	30 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada (1 carriles, 1 sentidos)		
Peón	Por beirarrúa en plataforma única.		
Bicicleta / VMP	Por calzada. .		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais.		
Aparcamento	Permitido, alternando con verde.		
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.		
Sinalética	S/norma. Reforzar en espazos inseguros.		
iluminación	Segundo norma, en urbano.		
Sentadoiros	Non.		





S5-A4	CENTRALIDADES. 2 CARRILES		
USO	Espazos centrais ou representativos, con opcións limitadas de derivación para o tráfico rodado e sen alternativas de aparcamento.		
TRÁFICO	SEGREGACIÓN	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	30 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada (2 carriles, 2 sentidos)		
Peón	Por beirarrúa en plataforma única.		
Bicicleta / VMP	Por calzada. .		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais.		
Aparcamento	Permitido, alternando con verde.		
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.		
Sinalética	S/norma. Reforzar en espazos inseguros.		
iluminación	Segundo norma, en urbano.		
Sentadoiros	Non.		





S5-B	VÍAS PERIURBANAS / SUBURBANAS (ancho de 8 a 10m)

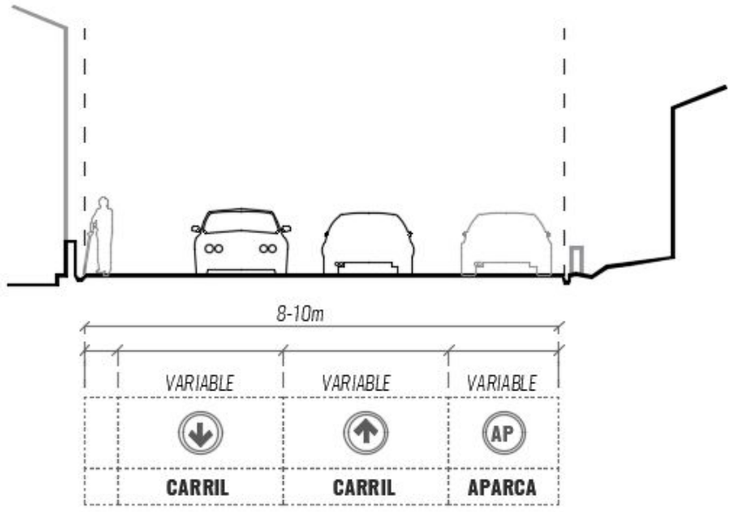
Viario de plataforma entre 8 e 10m que atravesa entornos da periferia urbana ou de núcleos rurais nos que conviven peóns e coches de xeito habitual, e para os que se detecta ou se quere promover un percorrido peonil estratéxico. Promoverase a segregación do tráfico rodado con velocidade máxima de 50Km/h, e creando beirarrúas a ambos lados, limitando os sentidos de circulación a un cando existan alternativas circulatorias. Nos tramos con peores condicións de seguridade, reforzarase a iluminación, e a sinalización, e colocaranse barreiras psicolóxicas para a velocidade como estreitamentos puntuais a través mobiliario urbano ou arborado cando sexa preciso. Integrarase a vexetación ho o permita. No pavimento empregaranse materiais que procuren a integración estética e ambiental, durables e, cando sexa posible, permeables.

(*) Excepcionalmente, poderase aplicar a viario atravesando centralidades urbanas cando a IMD sexa alta.

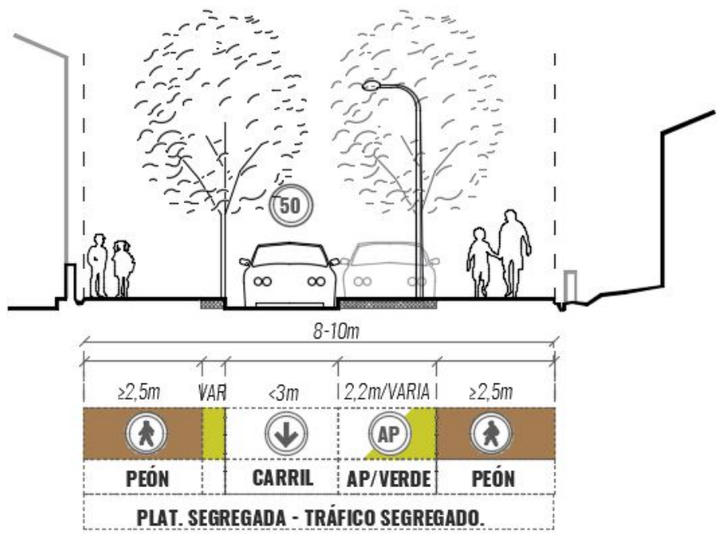
(**) Excepcionalmente, cando a totalidade da edificación se concentre nunha das marxes do vial, poderase limitar a beirarrúa a ese lado, permitindo aumentar a superficie verde, ou a aparición dun carril ou espazo de aparcamento próximo á mesma.

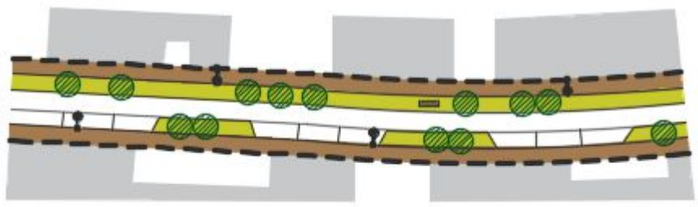
CONDICIÓNS DO VIAL						
ANCHO DA PLATAFORMA	8-10m					
TRAZADO	Centro urbano / de núcleo		(*)	IMD	ALTA	(*)
	Periurbano ou suburbano		X		MEDIA	X
	Estrada	Interurbano			BAIXA	X
S5-B1		**S5-B1**				

SECCIÓN TIPO DO VIAL - ESTADO PREVIO

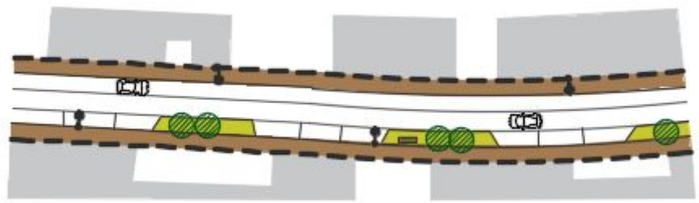


S5-B1	PERI ou SUBURBANO. 1 CARRIL + APARCAMENTO OU VERDE		
USO	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos, con opcións limitadas de derivación para o tráfico rodado e sen alternativas de aparcamento		
TRÁFICO	Segregado	PLATAFORMA	Segregada
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada.		
Peón	Por beirarrúa.		
Bicicleta / VMP	Por calzada.		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais		
Aparcamento	Permitido nunha das marxes. Alternar con arborado.		
Mobiliario urbano	Recomendable, sen invadir o espazo libre do peón.		
Sinalética	Segundo norma.		
iluminación	Segundo norma.		
Sentadoiros	Segundo medidas.		





S5-B2	PERI ou SUBURBANO. 2 carriles		
USO	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos, sen opcións de derivación para o tráfico rodado		
TRÁFICO	Segregado	PLATAFORMA	Segregada
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada.		
Peón	Por beirarrúa.		
Bicicleta / VMP	Por calzada.		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable, sen invadir o espazo libre do peón.		
Aparcamento	Non (**)		
Mobiliario urbano	Recomendable, sen invadir o espazo libre do peón.		
Sinalética	Segundo norma.		
iluminación	Segundo norma.		
Sentadoiros	Segundo medidas.		



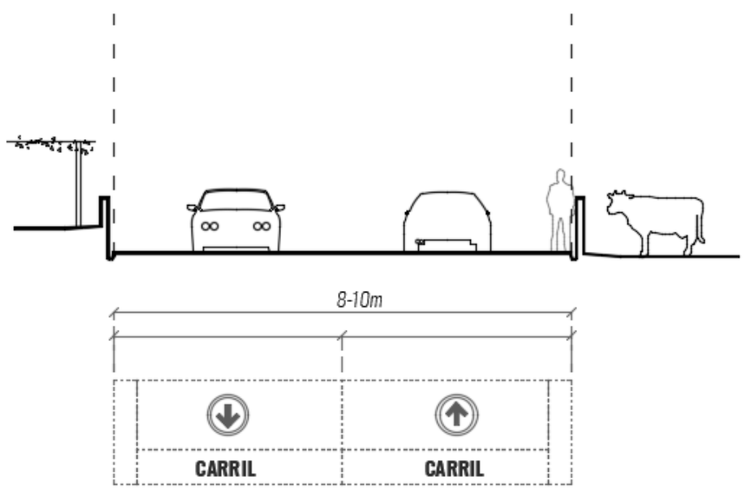
S5-C	VIARIO INTERURBANO (ancho de 8 a 10m)

Viario interurbano, con plataforma dispoñible entre 8 e 10m, normalmente, con dous sentidos de circulación, e cun espazo peonil inexistente ou insuficiente. No caso de detectar ou querer fomentar un percorrido peonil estratéxico, crearase unha senda peonil segregada do tráfico, de ancho libre de obstáculos en ningún caso inferior a 1,50m, e ampliándoo ata 1,80 -2,50m sempre que sexa posible. Se o ancho o permite (2,50m de ancho libre e continuo), a senda pode ser ciclable, limitando a velocidade nela a 20 Km/h. Manterase os dous sentidos de circulación. Reducirase o ancho dos carriles ao mínimo para deixar espazo á senda, ou ampliarase a plataforma se as condicións o esixen, e limitarase a velocidade a un máximo de 50km/h. En casos de maior velocidade deberá ampliarse a plataforma a fin de cumprir a norma de estradas. Nos tramos con peores condicións de seguridade, como os puntos de cruce, reforzarase a iluminación e a sinalética, incorporando incluso redutores de velocidade. O pavimento da senda poderá ser de microaglomerado ou "slurry", pero nos entornos de elementos identitarios ou patrimoniais e nas zonas de concentración de equipamentos importantes, os pavimentos deben ser durables, cando sexa posible permeables, e procurar a integración estética e ambiental.

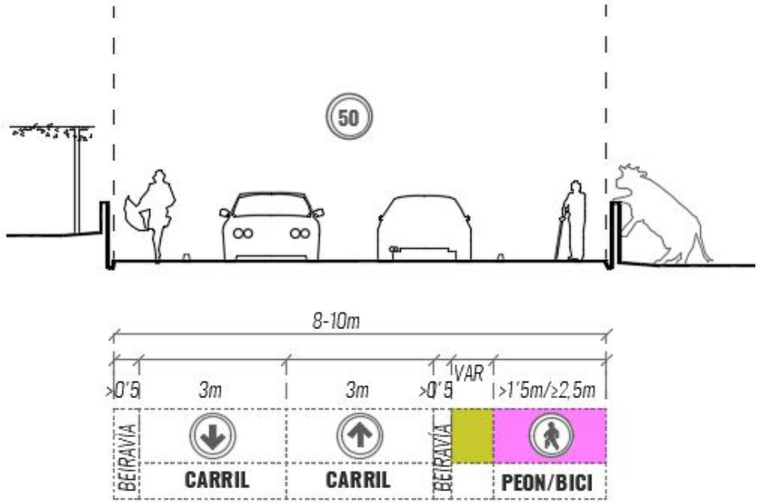
CONDICIÓNS DO VIAL							
ANCHO DA PLATAFORMA	8-10m						
TRAZADO	Centro urbano / de núcleo				IMD	ALTA	X
	Periurbano ou suburbano					MEDIA	X
	Estrada	X	Interurbano	X		BAIXA	X

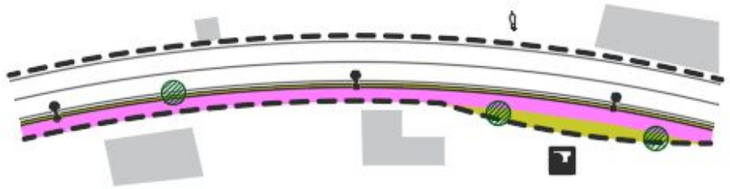
S5-C1	S5-C2

SECCIÓN TIPO DO VIAL - ESTADO PREVIO

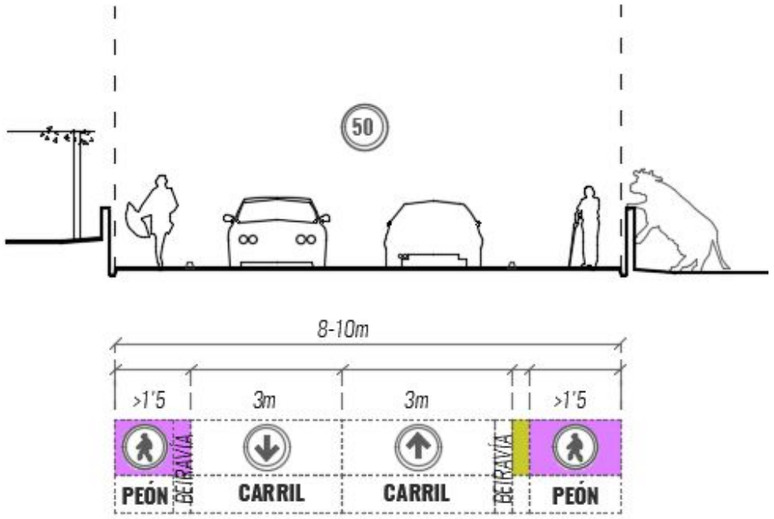


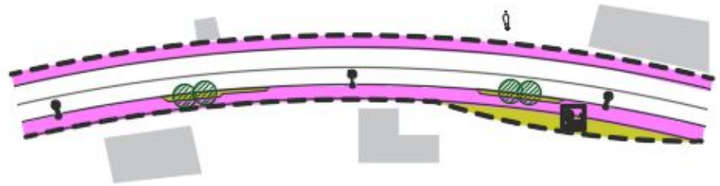
S5-C1	INTERURBANO. 2 CARRILES +SENDA PEONIL ou CICLABLE		
USO	Estradas e viais interurbanos en xeral, incorporando senda peonil ou, se o ancho é suficiente, ciclable.		
TRÁFICO	Segregado	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada (2 carriles, 2 sentidos)		
Peón	Por senda		
Bicicleta / VMP	Por calzada. . Por senda se é >2,5m -> V máx: 20Km/h.		
Bus	Por calzada		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais.		
Aparcamento	Non.		
Mobiliario urbano	Permitido sen entorpecer percorrido peonil.		
Sinalética	Reforzar nos cruces e entornos inseguros.		
iluminación	Segundo norma. Reforzar nos cruces.		
Sentadoiros	Recomendable. Segundo medidas.		





S5-C2	INTERURBANO. 2 CARRILES + 2 SENDA PEONÍS		
USO	Estradas e viais interurbanos en xeral, incorporando sendas a ambas marxes. Nas seccións máis estreitas será preciso a ampliación de plataforma para cumprir a lei de estradas.		
TRÁFICO	Segregado	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada (2 carriles, 2 sentidos)		
Peón	Por senda		
Bicicleta / VMP	Por calzada. Por senda se é >2,5m -> V máx: 20Km/h.		
Bus	Por calzada		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais.		
Aparcamento	Non.		
Mobiliario urbano	Permitido sen entorpecer percorrido peonil.		
Sinalética	Reforzar nos cruces e entornos inseguros.		
iluminación	Segundo norma. Reforzar nos cruces.		
Sentadoiros	Recomendable. Segundo medidas.		





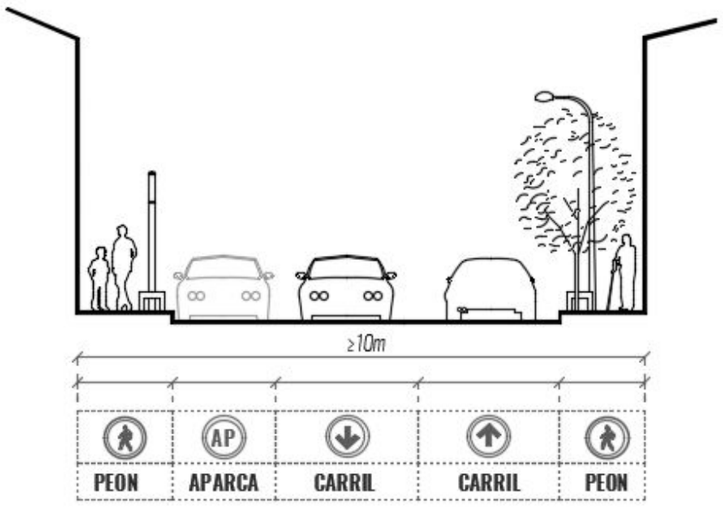
S6-A	RÚAS EN CENTROS URBANOS (ancho maior a 10m)

Viario urbano ou de núcleo rural con plataforma dispoñible maior a 10m, con tráfico escaso ou medio. Presenta certa actividade e edificación residencial, comercio ou equipamentos a ambos lados da rúa, e tráfico de vehículos medio ou baixo, normalmente con dous sentidos de circulación, pero cun espazo peonil insuficiente ou que presenta importantes descontinuidades. En entornos de máxima centralidade promoverase a exclusividade peonil. No resto de casos transformarase a plataforma única, segregando o fluxo peonil do tráfico rodado, e limitando a velocidade a un máximo de 30km/h. Reforzarase a seguridade en xeral co cambio de pavimento, e mediante o reforzo da sinalética, a iluminación, e a creación de barreiras psicolóxicas para a velocidade, como estreitamentos puntuais a través mobiliario urbano ou arborado. Nos entornos de elementos identitarios ou patrimoniais e nas zonas de concentración de equipamentos importantes, os pavimentos deben ser durables, cando sexa posible permeables, e procurar a integración estética e ambiental.

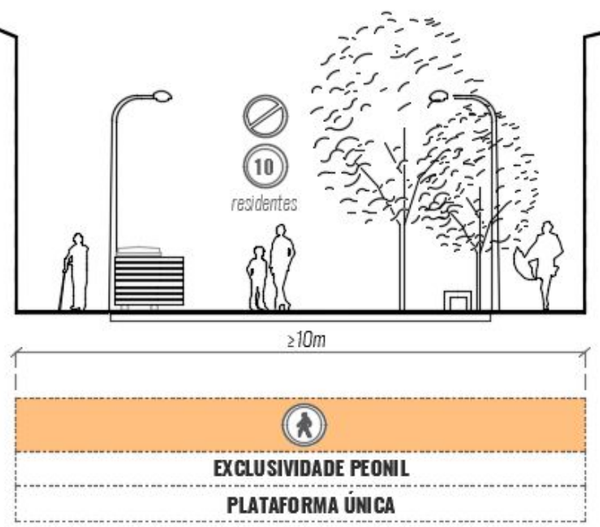
CONDICIÓNS DO VIAL						
ANCHO DA PLATAFORMA	Maior de 10m					
TRAZADO	Centro urbano / de núcleo		X	IMD	ALTA	
	Periurbano ou suburbano				MEDIA	X
	Estrada	Interurbano			BAIXA	X

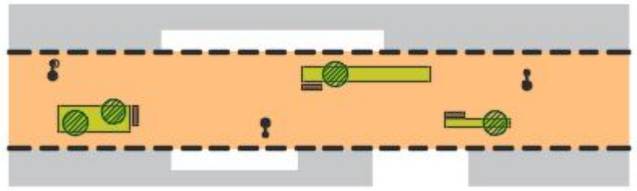
CONFIGURACIÓNS POSIBLES				
S6-A1	**S6-A2**	**S6-A3**	**S6-A4**	**S6-A5**

SECCIÓN TIPO DO VIAL - ESTADO PREVIO

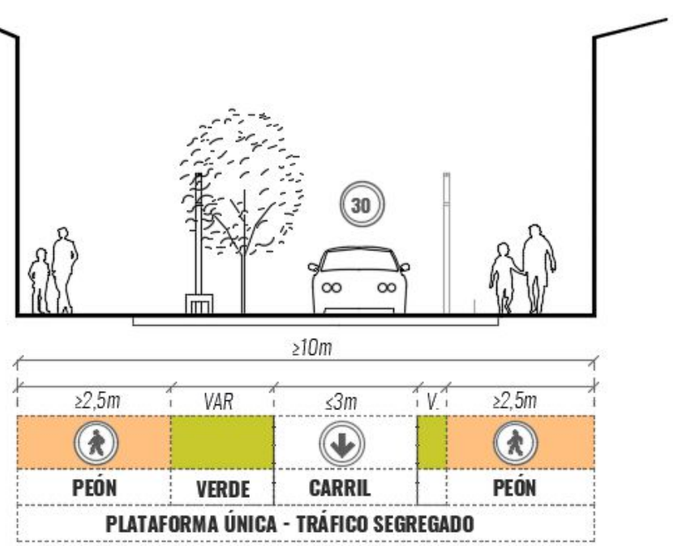


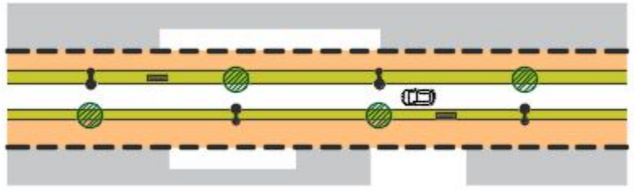
S6-A1	CENTRALIDADES. EXCLUSIVIDADE PEONIL.		
USO	Espazos centrais ou representativos con opcións de derivación para o tráfico rodado.		
TRÁFICO	EXCLUSIVIDADE	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	PEONIL		
VELOCIDADE MAXIMA	10Km/h (residentes/emerxencia)		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	NON. (Acceso exclusivo residentes/emerxencia)		
Peón	Prioridade.		
Bicicleta / VMP	Permitido. Velocidade limitada a 20 Km/h.		
Bus	Permitido (estudarase caso por caso)		
Verde/arborado	Obrigatorio.		
Aparcamento	Non.		
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.		
Sinalética	Importante marcar exclusividade peonil.		
iluminación	Segundo norma, en urbano.		
Sentadoiros	Non.		



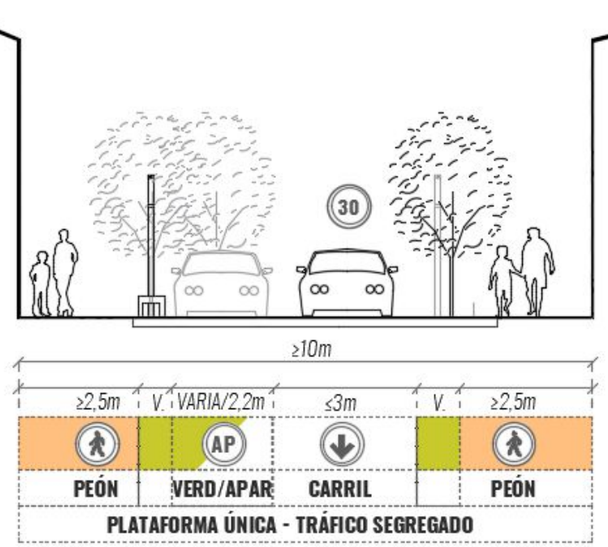


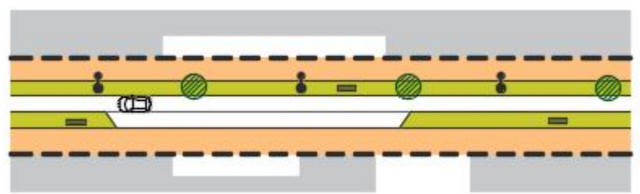
S6-A2	CENTRALIDADES. 1 CARRIL.		
USO	Espazos centrais ou representativos, con opcións limitadas de derivación para o tráfico rodado.		
TRÁFICO	SEGREGACIÓN	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	30 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada (1 carriles, 1 sentidos)		
Peón	Por beirarrúa en plataforma única.		
Bicicleta / VMP	Por calzada. .		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais.		
Aparcamento	Non.		
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.		
Sinalética	S/norma. Reforzar en espazos inseguros.		
iluminación	Segundo norma, en urbano.		
Sentadoiros	Non.		



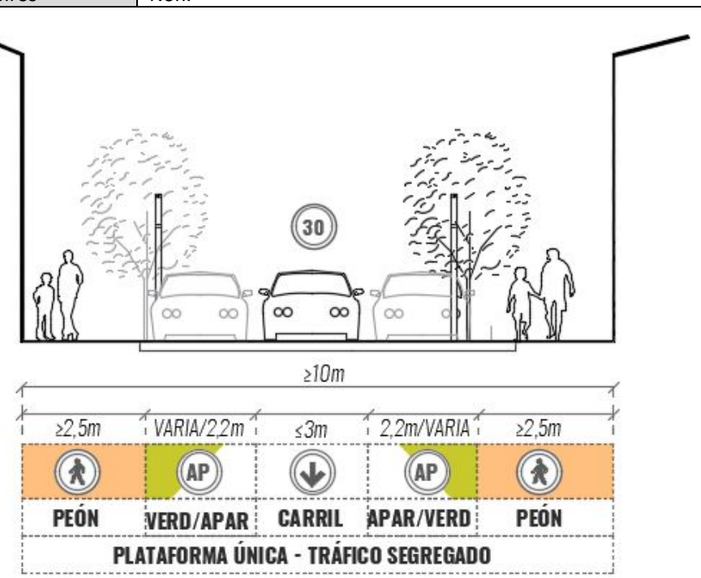


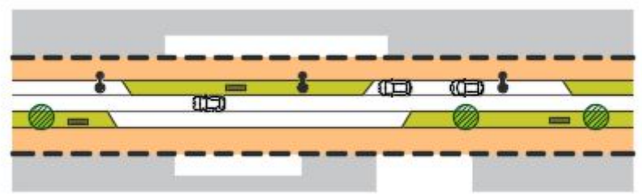
S6-A3	CENTRALIDADES. 1 CARRIL + APARCAMENTO/VERDE		
USO	Espazos centrais ou representativos, con opcións limitadas de derivación para o tráfico rodado e sen alternativas de aparcamento.		
TRÁFICO	SEGREGACIÓN	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	30 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada (1 carriles, 1 sentido)		
Peón	Por beirarrúa en plataforma única.		
Bicicleta / VMP	Por calzada. .		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais.		
Aparcamento	Permitido nunha banda, alternando con verde.		
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.		
Sinalética	S/norma. Reforzar en espazos inseguros.		
iluminación	Segundo norma, en urbano.		
Sentadoiros	Non.		



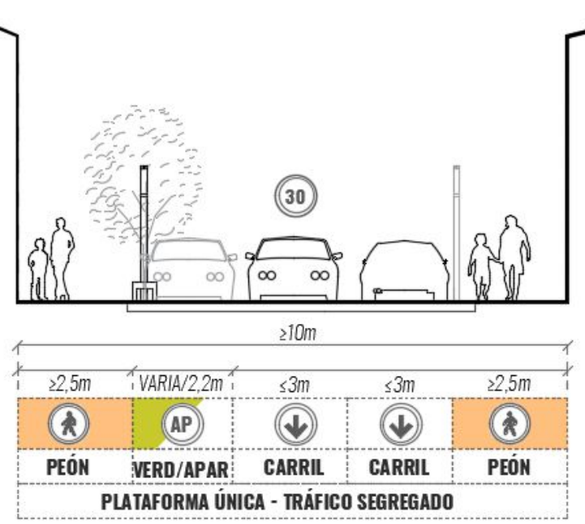


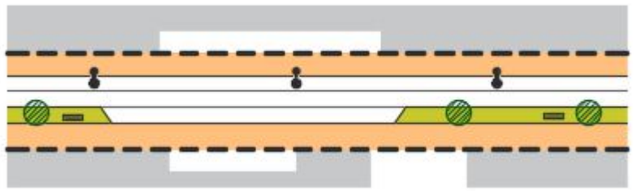
S6-A4	CENTRALIDADES. 1 CARRIL + 2 APARCAMENTO/VERDE		
USO	Espazos centrais ou representativos, con opcións limitadas de derivación para o tráfico rodado e sen alternativas de aparcamento.		
TRÁFICO	SEGREGACIÓN	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	30 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada (1 carriles, 1 sentido)		
Peón	Por beirarrúa en plataforma única.		
Bicicleta / VMP	Por calzada. .		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais.		
Aparcamento	Permitido en dúas bandas, alternando con verde.		
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.		
Sinalética	S/norma. Reforzar en espazos inseguros.		
iluminación	Segundo norma, en urbano.		
Sentadoiros	Non.		



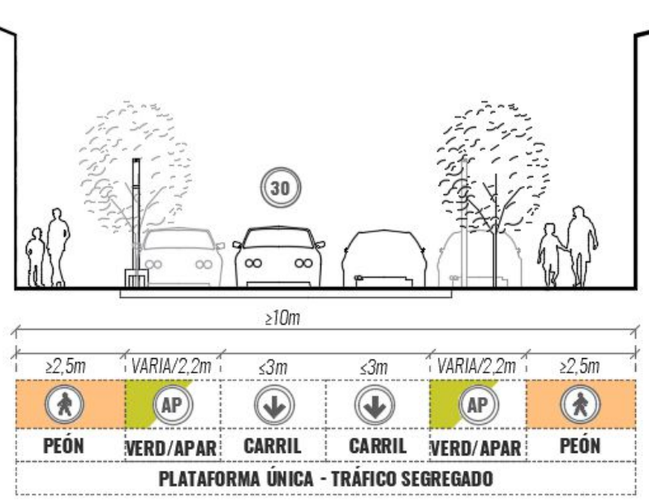


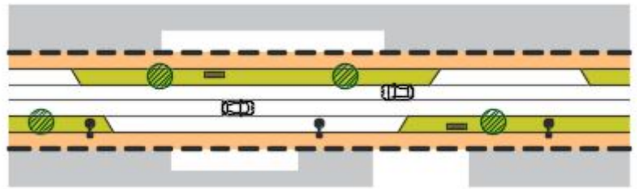
S6-A5	CENTRALIDADES. 2 CARRIL + 1 APARCAMENTO/VERDE		
USO	Espazos centrais ou representativos, sen opcións de derivación para o tráfico rodado e escasas alternativas de aparcamento.		
TRÁFICO	SEGREGACIÓN	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	30 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada (2 carriles, 2 sentidos)		
Peón	Por beirarrúa en plataforma única.		
Bicicleta / VMP	Por calzada.		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais.		
Aparcamento	Permitido nunha banda, alternando con verde.		
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.		
Sinalética	S/norma. Reforzar en espazos inseguros.		
iluminación	Segundo norma, en urbano.		
Sentadoiros	Non.		





S6-A6	CENTRALIDADES. 2 CARRIL + 2 APARCAMENTO/VERDE		
USO	Espazos centrais ou representativos, sen opcións de derivación para o tráfico rodado e sen alternativas de aparcamento.		
TRÁFICO	SEGREGACIÓN	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	30 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada (2 carriles, 2 sentidos)		
Peón	Por beirarrúa en plataforma única.		
Bicicleta / VMP	Por calzada.		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais.		
Aparcamento	Permitido en dúas banda, alternando con verde.		
Mobiliario urbano	Entorno de alta calidade urbana.		
Sinalética	S/norma. Reforzar en espazos inseguros.		
iluminación	Segundo norma, en urbano.		
Sentadoiros	Non.		





S6-B	VÍAS PERIURBANAS /SUBURBANAS (ancho maior a 10m)

Viario de plataforma maior a 10m, que atravesa entornos da periferia urbana ou de núcleos rurais nos que conviven peóns e coches de xeito habitual, e para os que se detecta ou se quere promover un percorrido peonil estratéxico. Promoverase a segregación do tráfico rodado con velocidade máxima de 50Km/h, e creando beirarrúas a ambos lados, limitando os sentidos de circulación a un cando existan alternativas circulatorias. Nos tramos con peores condicións de seguridade, reforzarase a iluminación, e a sinalización, e colocaranse barreiras psicolóxicas para a velocidade como estreitamentos puntuais a través mobiliario urbano ou arborado cando sexa preciso. Integrarase a vexetación ho o permita. No pavimento empregaranse materiais que procuren a integración estética e ambiental, durables e, cando sexa posible, permeables.

(*) Excepcionalmente, poderase aplicar a viario atravesando centralidades urbanas cando a IMD sexa alta.

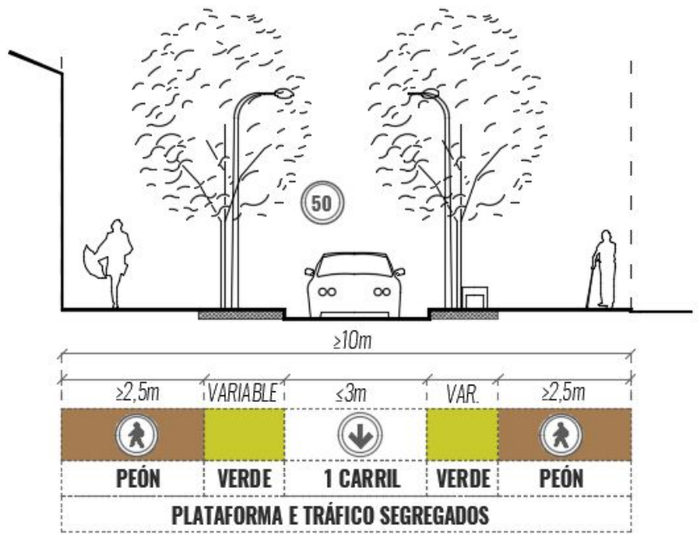
(**) Excepcionalmente, cando a totalidade da edificación se concentre nunha das marxes do vial, poderase limitar a beirarrúa a ese lado, permitindo a aparición dun segundo carril ou espazo de aparcamento próximo á mesma.

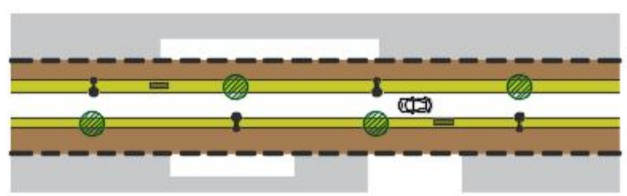
CONDICIÓNS DO VIAL						
ANCHO DA PLATAFORMA	Maior a 10m					
TRAZADO	Centro urbano / de núcleo		(*)	IMD	ALTA	(*)
	Periurbano ou suburbano		X		MEDIA	X
	Estrada	Interurbano			BAIXA	X

S6-B1	S6-B2	S6-B3	S6-B4	S6-B5	S6-B6

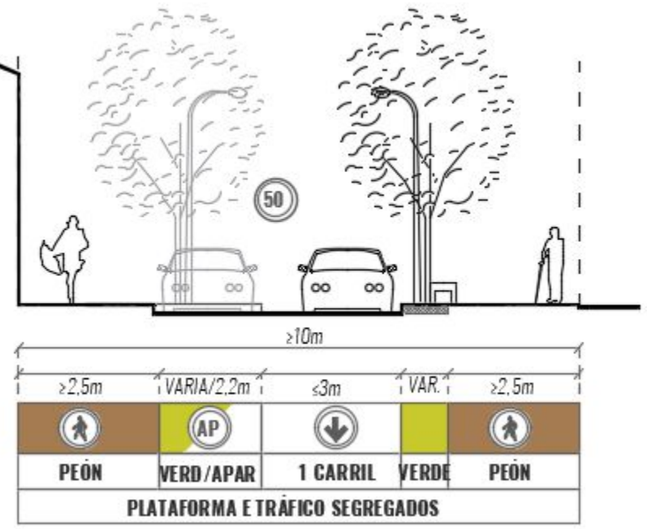
SECCIÓN TIPO DO VIAL - ESTADO PREVIO

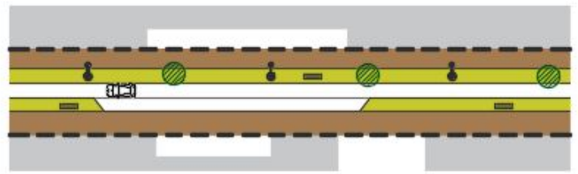
S6-B1	PERI/ SUBURBANO. 1 CARRIL		
USO	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos, con opcións limitadas de derivación para o tráfico rodado.		
TRÁFICO	Segregado	PLATAFORMA	Segregada
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada.		
Peón	Por beirarrúa.		
Bicicleta / VMP	Permitido**.**		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais		
Aparcamento	Non (**)		
Mobiliario urbano	Recomendable, sen invadir o espazo libre do peón.		
Sinalética	Segundo norma.		
iluminación	Segundo norma.		
Sentadoiros	Segundo medidas.		



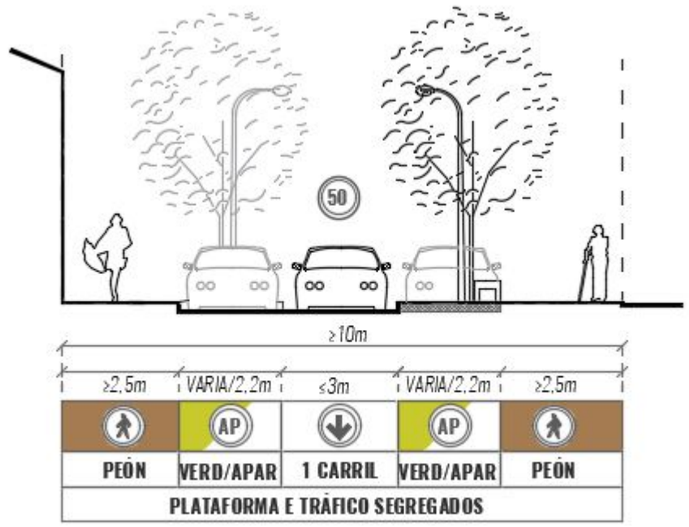


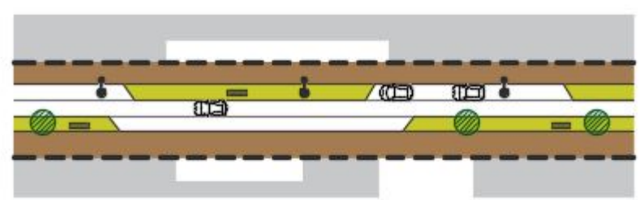
S6-B2	PERI/ SUBURBANO. 1 CARRIL + 1 APARCAMENTO / VERDE		
USO	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos, con limitadas opcións de derivación para o tráfico rodado e limitadas alternativas de estacionamento.		
TRÁFICO	Segregado	PLATAFORMA	Segregada
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada.		
Peón	Por beirarrúa.		
Bicicleta / VMP	Permitido**.**		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable, sen invadir o espazo libre do peón.		
Aparcamento	Permitido nunha das marxes. Alternar con arborado		
Mobiliario urbano	Recomendable, sen invadir o espazo libre do peón.		
Sinalética	Segundo norma.		
iluminación	Segundo norma.		
Sentadoiros	Segundo medidas.		



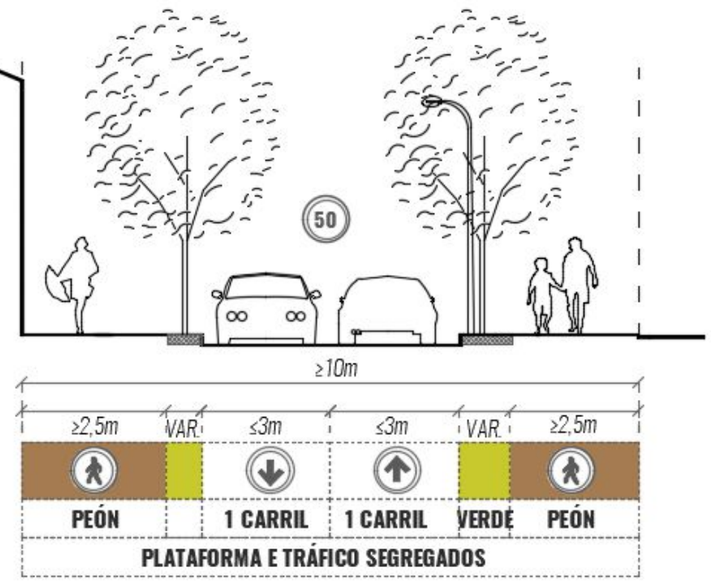


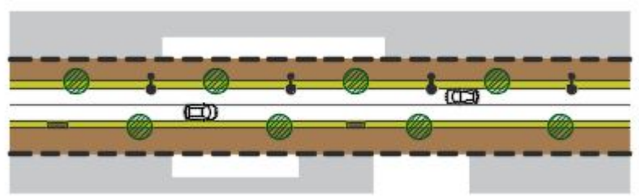
S6-B3	PERI/ SUBURBANO. 1 CARRIL + 2 APARCAMENTO / VERDE		
USO	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos, con limitadas opcións de derivación para o tráfico rodado e limitadas alternativas de estacionamento.		
TRÁFICO	Segregado	PLATAFORMA	Segregada
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada.		
Peón	Por beirarrúa.		
Bicicleta / VMP	Porcalzada		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais		
Aparcamento	Permitido en ambas marxes. Alternar con arborado.		
Mobiliario urbano	Recomendable, sen invadir o espazo libre do peón.		
Sinalética	Segundo norma.		
iluminación	Segundo norma.		
Sentadoiros	Segundo medidas.		



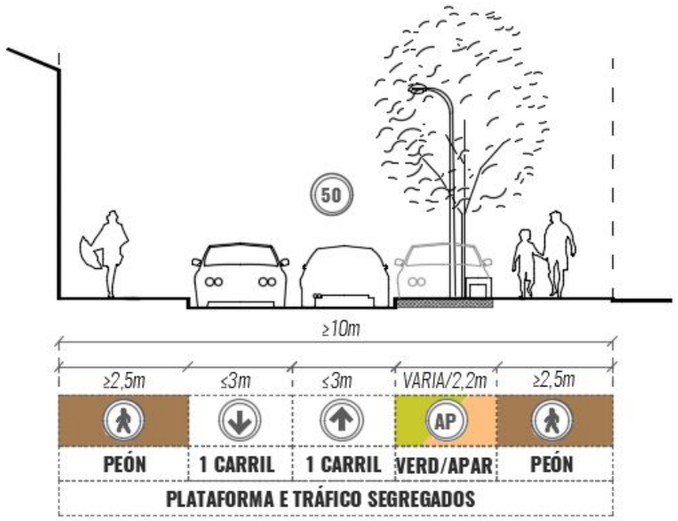


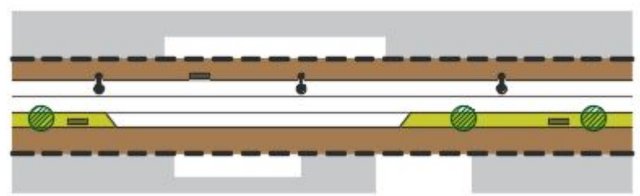
S6-B4	PERI/ SUBURBANO. 2 CARRILES		
USO	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos, sen opcións de derivación para o tráfico rodado		
TRÁFICO	Segregado	PLATAFORMA	Segregada
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada.		
Peón	Por beirarrúa.		
Bicicleta / VMP	Por calzada		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable, sen invadir o espazo libre do peón.		
Aparcamento	Non (**)		
Mobiliario urbano	Recomendable, sen invadir o espazo libre do peón.		
Sinalética	Segundo norma.		
iluminación	Segundo norma.		
Sentadoiros	Segundo medidas.		



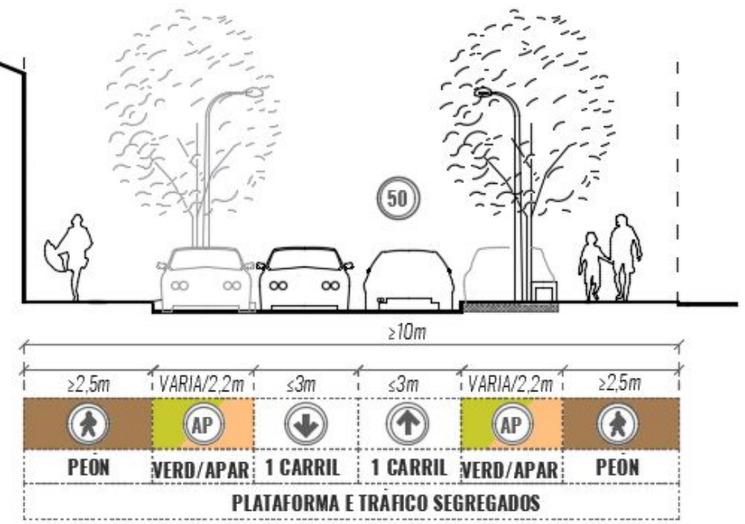


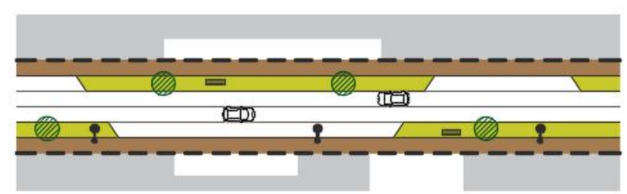
S6-B5	PERI/ SUBURBANO. 2 CARRIL + 1 APARCAMENTO / VERDE		
USO	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos, sen opcións de derivación para o tráfico rodado e limitadas alternativas de estacionamento.		
TRÁFICO	Segregado	PLATAFORMA	Segregada
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada.		
Peón	Por beirarrúa.		
Bicicleta / VMP	Por calzada		
Bus	Por calzada.		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais		
Aparcamento	Permitido nunha marxe. Alternar con arborado.		
Mobiliario urbano	Recomendable, sen invadir o espazo libre do peón.		
Sinalética	Segundo norma.		
iluminación	Segundo norma.		
Sentadoiros	Segundo medidas.		





S6-B6	PERI/ SUBURBANO. 2 CARRILES + 2 APARCAMENTO / VERDE		
USO	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos, sen opcións de derivación para o tráfico rodado e sen alternativas de eestacionamento.		
TRÁFICO	Segregado	PLATAFORMA	Segregada
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada.		
Peón	Por beirarrúa.		
Bicicleta / VMP	Por calzada.		
Bus	Por calzada / Por carril BUS		
Verde/arborado	Recomendable, sen invadir o espazo libre do peón.		
Aparcamento	Permitido en ambas marxes. Alternar con arborado.		
Mobiliario urbano	Recomendable, sen invadir o espazo libre do peón.		
Sinalética	Segundo norma.		
iluminación	Segundo norma.		
Sentadoiros	Segundo medidas.		





S6-C	VIARIO INTERURBANO (ancho maior a 10m)

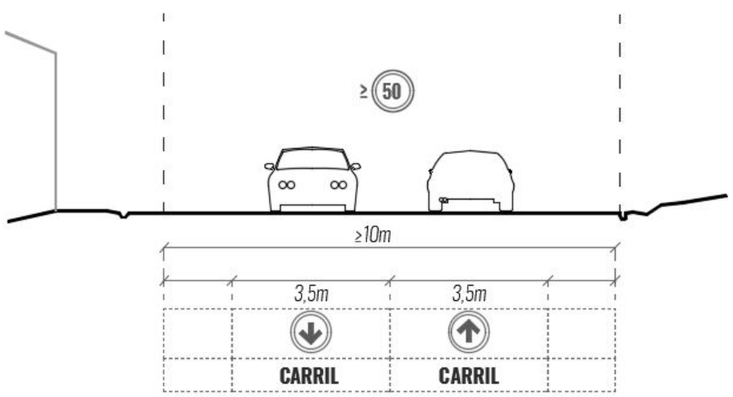
Viario interurbano, con plataforma dispoñible entre ancho maior 10m, normalmente, con dous sentidos de circulación, e cun espazo peonil inexistente ou insuficiente. No caso de detectar ou querer fomentar un percorrido peonil estratéxico, crearase unha senda peonil segregada do tráfico, de ancho libre de obstáculos en ningún caso inferior a 1,80m, e ampliándoo ata 2,50m sempre que sexa posible. Se o ancho o permite (2,50m de ancho libre e continuo), a senda pode ser ciclable, limitando a velocidade nela a 20 Km/h. Manterase os dous sentidos de circulación. Reducirase o ancho dos carriles ao mínimo para deixar espazo á senda, ou ampliarase a plataforma se as condicións o esixen, e limitarase a velocidade a un máximo de 50km/h, agás se o vial ten a condición de estrada, en cuxo caso manterase os estándares de velocidade e de ancho de carril. Reforzarase a seguridade da senda con barreiras físicas cando sexa preciso (curvas perigosas, tramos de pouca visibilidade), e con marcas de balizado no chan. Nos tramos con peores condicións de seguridade, como os puntos de cruce de percorridos peonís, reforzarase a iluminación e a sinalética, incorporando incluso redutores de velocidade. O pavimento da senda poderá ser de microaglomerado ou "slurry", pero nos entornos de elementos identitarios ou patrimoniais e nas zonas de concentración de equipamentos importantes, os pavimentos deben ser durables, cando sexa posible permeables, e procurar a integración estética e ambiental.

CONDICIÓNS DO VIAL

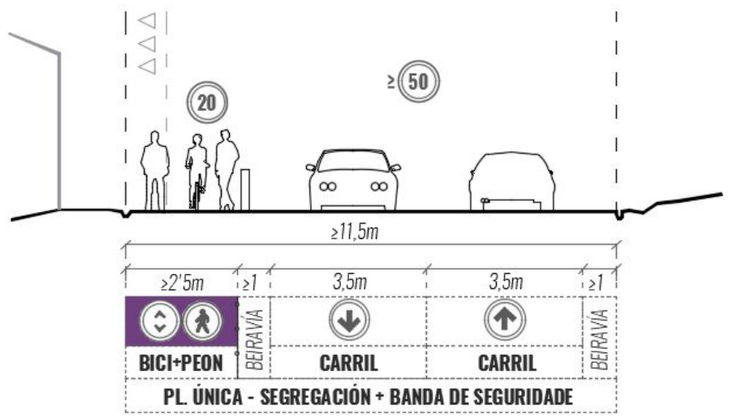
ANCHO DA PLATAFORMA	8-10m					
TRAZADO	Centro urbano / de núcleo			IMD	ALTA	X
	Periurbano ou suburbano				MEDIA	X
	Estrada	X	Interurbano	X	BAIXA	X

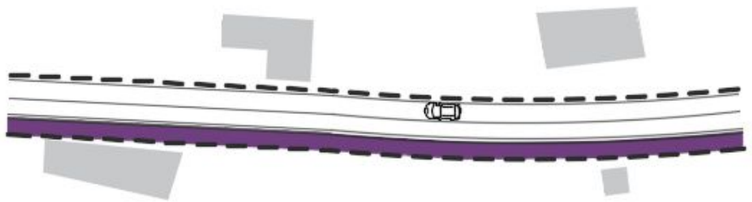
S6-C1

SECCIÓN TIPO DO VIAL - ESTADO PREVIO



S6-C1	INTERURBANO. 2 CARRILES + SENDA PEONIL/CICLABLE		
USO	Estradas e viais interurbanos en xeral.		
TRÁFICO	Segregado	PLATAFORMA	ÚNICA
PRIORIDADE	-		
VELOCIDADE MAXIMA	50 Km/h ou maior		
BANDAS / ELEMENTOS			
Coche	Por calzada (2 carriles, 2 sentidos)		
Peón	Por senda		
Bicicleta / VMP	Por calzada. Por senda se é >2,5m -> V máx: 20Km/h.		
Bus	Por calzada		
Verde/arborado	Recomendable. Obrigatorio en eixos medioambientais.		
Aparcamento	Non.		
Mobiliario urbano	Permitido sen entorpecer percorrido peonil.		
Sinalética	Reforzar nos cruces e entornos inseguros.		
iluminación	Segundo norma. Reforzar nos cruces.		
Sentadoiros	Recomendable. Segundo medidas.		





ANEXO 3.C - RESUMO DAS DIFERENTES SECCIÓNS TIPO

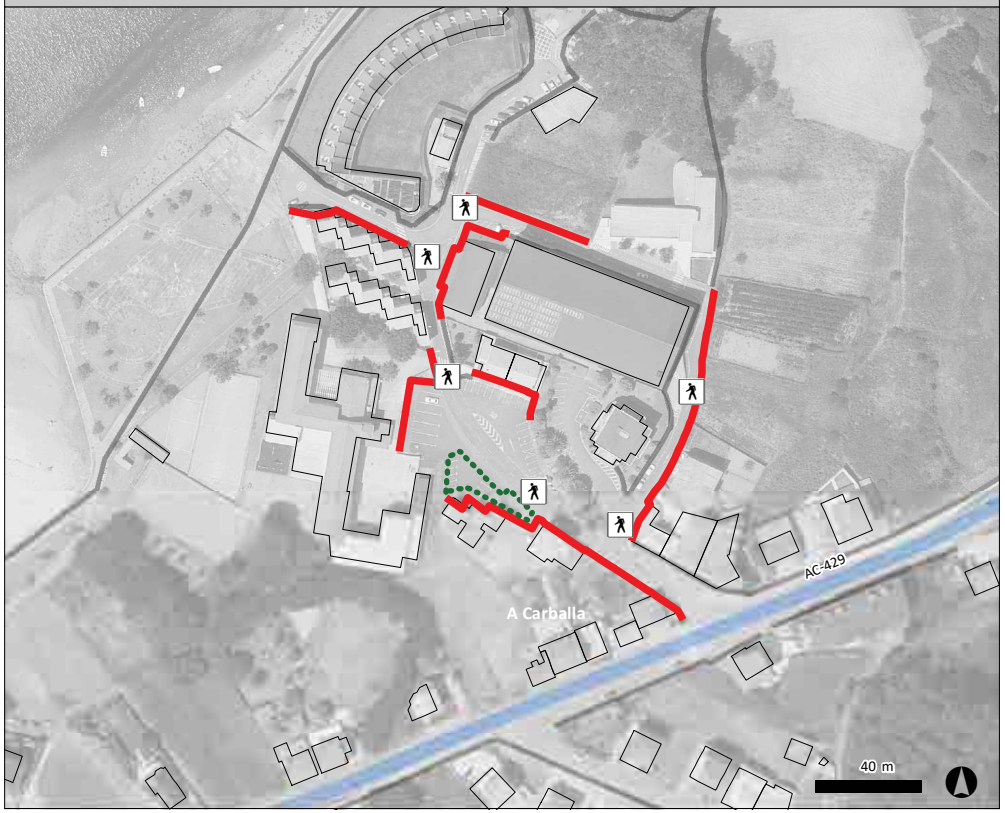
S1A1	Camiños en entornos urbanos con valor patrimonial ou preto de espazos identitarios, de plataforma única para uso exclusivo peonil e/ou ciclable e presenza puntual de sentadoiros segundo espazo dispoñible.
S1A2	Camiños e sendas en xeral, en entornos interurbanos, de plataforma única para uso exclusivo peonil ou ciclable e presenza puntual de sentadoiros segundo espazo dispoñible.
S1B1	Viario de plataforma única para convivencia de usos peonil, ciclable e rodado restrinxido e presenza puntual de mobiliario e arborado segundo espazo dispoñible.
S2A1	Viais estreitos en entornos interurbanos de plataforma única con convivencia de usos peonil e rodado para percorridos peonís longos e reforzo da sinaléctica e presenza puntual de sentadoiros segundo espazo dispoñible.
S2A2	Viais estreitos en entornos interurbanos de plataforma única con convivencia de usos peonil e rodado para percorridos peonís curtos e pavimentación diferenciadora e presenza puntual de sentadoiros segundo espazo dispoñible.
S3A1	Viais de centralidade de plataforma única de exlusividade para uso peonil e presenza de arborado e mobiliario adaptado á calidade do entorno.
S3A2	Viais de centralidade de plataforma única de convivencia para uso peonil e rodado, remarcada mediante pavimentación e presenza de arborado e mobiliario adaptado á calidade do entorno.
S3B1	Viario en espazos periurbanos ou suburbanos de plataforma única con exclusividade peonil e unha alta carga deste tipo de desprazamentos e presenza de arborado e mobiliario adaptado á calidade do entorno.
S3B2	Viario en espazos periurbanos ou suburbanos de plataforma única con convivencia de usos peonil e rodado, que conta cunha carga media de desprazamentos peonís e presenza de arborado e mobiliario adaptado á calidade do entorno sen obstaculizar o percorrido peonil.
S3B3	Viario en espazos periurbanos ou suburbanos de plataforma única con segregación de usos, cun carril e unha senda peonil con carga media de desprazamentos; presenza de edificacións concentradas nunha das marxes e de arborado e mobiliario adaptado á calidade do entorno sen obstaculizar o percorrido peonil.
S3C1	Viario en espazos interurbanos de plataforma única con segregación de usos, con dous carrís e franxa de senda superior a 1,5m de ancho con marcada exlusividade peonil mediante a pavimentación desta; presenza de arborado de mobiliario recomendable, sempre que non interrompa os percorridos peonís.
S3C2	Viario en espazos interurbanos de plataforma única con segregación de usos, con un carril e franxa superior a 2,5m de ancho de senda ciclable, diferenciación desta mediante a pavimentación; presenza de arborado de mobiliario recomendable sen prexuízo dos percorridos peonís.
S4A1	Espazos de centralidade con plataforma única e exclusividade peonil, remarcada mediante a pavimentación e presenza de arborado e de mobiliario adaptado á calidade do entorno.
S4A2	Espazos de centralidade con plataforma única e convivencia de tráficos peonil e rodado, evicenciada a través de sinaléctica ou pavimentación e presenza de arborado e de mobiliario adaptado á calidade do entorno.
S4A3	Espazos de centralidade con plataforma única e segregación de usos rodado e peonil, con franxas para o peón de mínimo 2,5m de ancho e diferenciadas mediante a pavimentación; presenza de arborado e de mobiliario sen invadir o espazo peonil.
S4B1	Viario en espazos periurbanos ou suburbanos, de plataforma segregada con un carril e beirarrúas de ancho maior de 2,5m; presenza de arborado e de mobiliario sen invadir o espazo peonil.
S4C1	Viario interurbano con plataforma única de usos segregados, con dous carrís rodados e creación dunha senda peonil de entre 1,5 e 2,5 m de ancho nun dos laterais, marcada mediante pavimentación diferenciada; presenza de arborado e de mobiliario sen invadir o espazo peonil.
S5A1	Viario de centralidade con plataforma única de exclusividade peonil remarcada mediante pavimentación e/ou sinaléctica; presenza de arborado e de mobiliario adaptado á calidade do entorno.
S5A2	Viario de centralidade con plataforma única e segregación de usos, con beirarrúas de ancho maior a 2,5m a ambas marxes, e franxas verdes separando estas do carril central; presenza de arborado e de mobiliario adaptado á calidade do entorno.
S5A3	Viario de centralidade con plataforma única e segregación de usos, con beirarrúas de ancho maior a 2,5m a ambas marxes, separdas do carril central mediante franxas verdes, unha delas de ancho maior a 2,2m, xa que alterna con prazas de aparcamento; presenza de arborado e de mobiliario adaptado á calidade do entorno.
S5A4	Viario de centralidade con plataforma única e segregación de usos, con beirarrúas de ancho maior a 2,5m e dous carrís de circulación; presenza de arborado e de mobiliario adaptado á calidade do entorno.
S5B1	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos con plataforma segregada, con beirarrúas de ancho maior a 2,5m a ambas marxes, separdas do carril central mediante franxas verdes, unha delas de ancho maior a 2,2m, xa que alterna con prazas de aparcamento; presenza recomendable de arborado e de mobiliario sen invadir o espazo libre peonil.
S5B2	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos con plataforma segregada, con beirarrúas de ancho maior a 2,5m a ambas marxes, dous carrís de circulación e franxa verde entre unha das beirarrúas e o carril, que poderá acoller prazas de aparcamento no caso de ter un ancho maior a 2,2m; presenza recomendable de arborado e de mobiliario sen invadir o espazo libre peonil.
S5C1	Estradas e viais interurbanos de plataforma única con segregación de usos, contando con dous carrís e unha senda peonil diferenciada mediante sinaléctica e/ou pavimentación, de máis de 1,5 de ancho, separada dos carrís por unha franxa verde; presenza recomendable de arborado e de mobiliario sen invadir o espazo libre peonil.
S5C2	Estradas e viais interurbanos de plataforma única con segregación de usos, contando con dous carrís e unha senda ciclable, diferenciada mediante sinaléctica e/ou pavimentación, de máis de 2,5m de ancho, separada dos carrís por unha franxa verde; presenza recomendable de arborado e de mobiliario sen invadir o espazo libre peonil.
S5C3	Estradas e viais interurbanos de plataforma única con segregación de usos, contando con dous carrís e dúas sendas peonís, diferenciadas mediante sinaléctica e/ou pavimentación, de entre máis de 1,5 m de ancho, separadas dos carrís por unha franxa verde ou pola beiravía; presenza recomendable de arborado e de mobiliario sen invadir o espazo libre peonil.
S6A1	Espazos de centralidade en plataforma única con esclusividade peonil e presenza de arborado e de mobiliario adaptado á calidade do entorno.
S6A2	Espazos de centralidade de plataforma única con segregación de usos, con un carril e dúas beirarrúas de máis de 2,5m de ancho, separadas dos carrís por dúas franxas verdes; presenza recomendable de arborado e de mobiliario adaptado á calidade do entorno.
S6A3	Espazos de centralidade de plataforma única con segregación de usos, con un carril e dúas beirarrúas de máis de 2,5m de ancho, separadas dos carrís por dúas franxas verdes, unha delas de ancho maior a 2,2m, xa que alterna con prazas de aparcamento; presenza recomendable de arborado e de mobiliario adaptado á calidade do entorno.
S6A4	Espazos de centralidade de plataforma única con segregación de usos, con un carril e dúas beirarrúas de máis de 2,5m de ancho, separadas dos carrís por dúas franxas verdes, de ancho maior a 2,2m, xa que alternan con prazas de aparcamento; presenza recomendable de arborado e de mobiliario adaptado á calidade do entorno.
S6A5	Espazos de centralidade de plataforma única con segregación de usos, con dous carrís e dúas beirarrúas de máis de 2,5m de ancho, unha delas separada dos carrís por unha franxa verde, que no caso de ter un ancho maior a 2,2m pode alternar con prazas de aparcamento; presenza recomendable de arborado e de mobiliario adaptado á calidade do entorno.
S6A6	Espazos de centralidade de plataforma única con segregación de usos, con dous carrís e dúas beirarrúas de máis de 2,5m de ancho, separadas dos carrís por dúas franxa verde, que no caso de ter un ancho maior a 2,2m poden alternar con prazas de aparcamento; presenza recomendable de arborado e de mobiliario adaptado á calidade do entorno.
S6B1	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos de plataforma segregada, con un carril , separado das beirarrúas de ancho maior a 2,5m, por dúas fanxas verdes; recomendable arborado e mobiliario sen invadir o espazo peonil.
S6B2	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos de plataforma segregada, con un carril , separado das beirarrúas de ancho maior a 2,5m, por dúas fanxas verdes, unha delas de ancho maior a 2,2m, xa que alterna con prazas de aparcamento; recomendable arborado e mobiliario sen invadir o espazo peonil.
S6B3	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos de plataforma segregada, con un carril , separado das beirarrúas de ancho maior a 2,5m, por dúas fanxas verdes de ancho maior a 2,2m, xa que alternan con prazas de aparcamento; recomendable arborado e mobiliario sen invadir o espazo peonil.
S6B4	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos de plataforma segregada, con dous carrís, separados das beirarrúas de ancho maior a 2,5m, por dúas fanxas verdes; recomendable arborado e mobiliario sen invadir o espazo peonil.
S6B5	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos de plataforma segregada, con dous carrís, separados das beirarrúas de ancho maior a 2,5m, por dúas fanxas verdes, unha delas de ancho maior a 2,2m, xa que alterna con prazas de aparcamento; recomendable arborado e mobiliario sen invadir o espazo peonil.
S6B6	Viais en espazos periurbanos ou suburbanos de plataforma segregada, con dous carrís, separados das beirarrúas de ancho maior a 2,5m, por dúas fanxas verdes de ancho maior a 2,2m, xa que alternan con prazas de aparcamento; recomendable arborado e mobiliario sen invadir o espazo peonil.
S6C1	Estradas e viais interurbanos de plataforma única con segregación de usos, senda ciclable de máis de 2,5m de ancho e dous carrís de circulación con beiravías; recomendable arborado e mobiliario sen invadir o espazo peonil.

ANEXO 4: FICHAS DE PROPOSTA

LE1.01	Tecido dos itinerarios peonís accesibles en torno á concentración de equipamentos de A Carballa	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,1	Mellora conectiva nos espazos urbanos municipais
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	73.153,37 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.02+OX.06+OX.07+OX.08	

Xustificación e descrición:
Esta acción ten por obxectivo dotar de continuidade, lexibilidade e seguridade aos tránsitos peonís no ámbito de maior centralidade do concello. A tal fin proponse a complección das beirarrúas na contorna dos centros de ensino e de saúde, así comdescense até o bordo litoral.
Así mesmo proponse a creación dunha zona verde fronte á escola municipal que permita reordenar os aparcamento en batería e facilite a aparción dun espazo de maior calidade ambiental, exercendo á par como colchón entrnsitos rodados e o centro de ensino.
Disporase tamén varios pasos de peóns que, cunha nova posición, aumenten o seu emprego e polo tanto, melloren a seguranza xeral.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

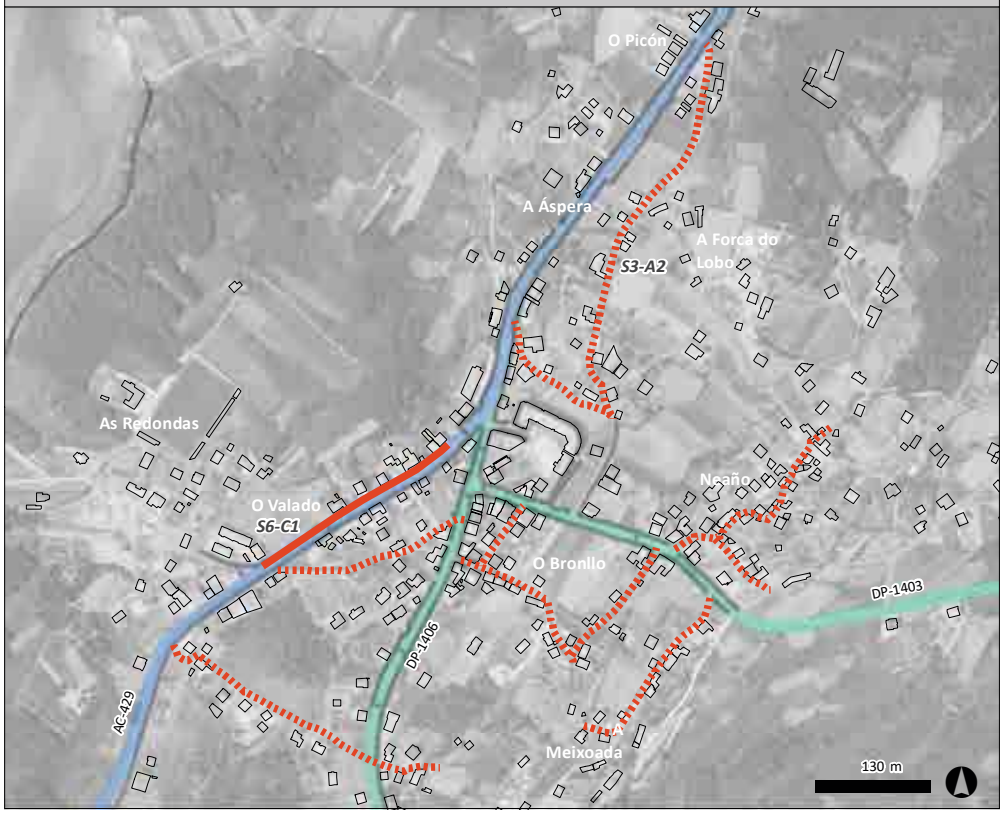
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

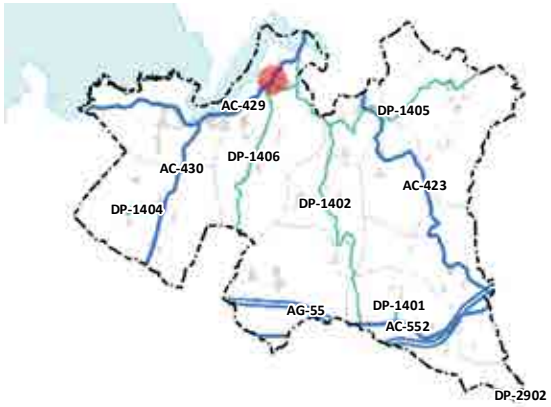
LE1.02	Tecido de intinerarios peonís en Neaño	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,1	Mellora conectiva nos espazos urbanos municipais
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	49.936,62 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA XUNTA DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.02+OX.06+OX.07+OX.08	

Xustificación e descrición:
Esta acción ten por obxectivo dotar de continuidade, lexibilidade e seguridade aos tránsitos peonís no ámbito de maior concentración residencial do concello. A tal fin proponse a creación de percorridos de preferencia peonil nas áreas de Neaño onxiste plataforma reservada, podendo executarse ben a modo de senda, ou si se prefire, como beirarrúas. No resto das vías do núcleo estableceranse plataforma de convivencia sobre a vía existentes a través de sinalética e marca vial.
Así mesmo proporeforzo de vías de comunicación coa AC-429 e as súas senda peonís e, por extensión, co bordo litoral e os equipamento e servizos que alí se sitúan.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

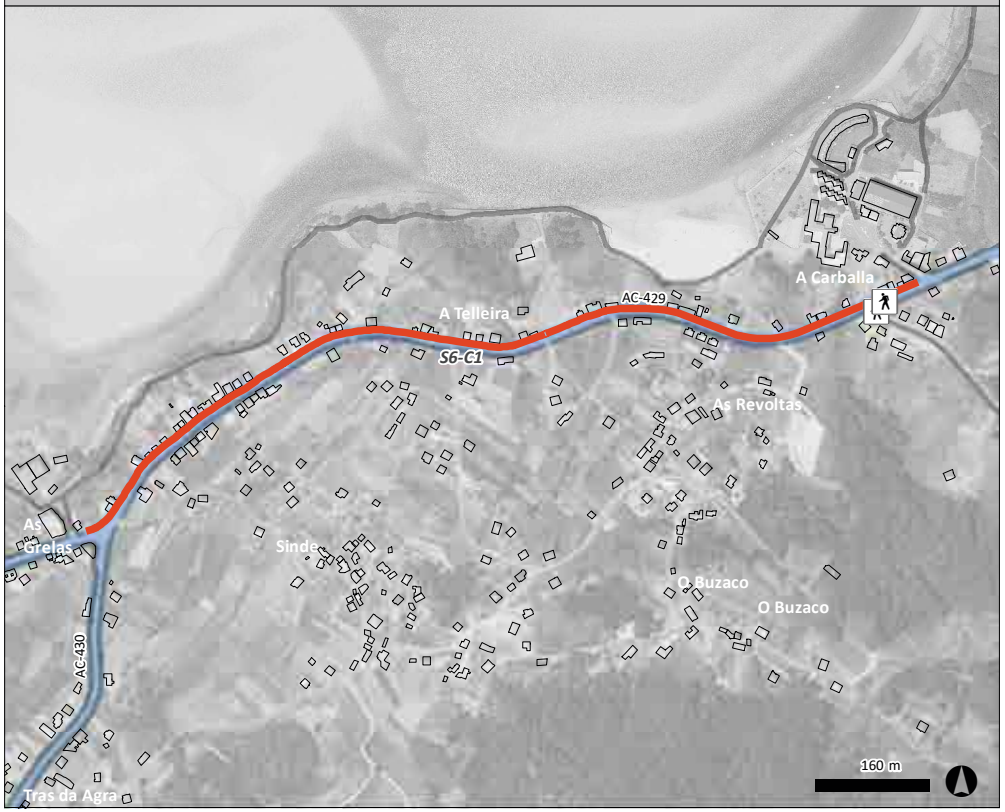
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE1.03	Creación de senda peonil (e ciclable) na marxe norte da AC-429 entre A Carballa e As Grelas	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,1	Mellora conectiva nos espazos urbanos municipais
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	83.697,87 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA XUNTA DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.02+OX.06+OX.07+OX.08	

Xustificación e descrición:
Creación dunha senda peonil contínua na marxe notre da AC-429, que complete os percorridos existentes na marxe sur e permita enlazar o elevado número de viviendas e establecementos que salpican esta estrada até a intersección coa AC-430.
A materialinseguirá os modelos establecidos pola xa existente no marxe sur, procurando máxima continuidade nos percorridos tanto e sección transversal como lonxitudinal, mantendo unha leve segregación ao respecto da plataforma rodada.
Incluirá de ser posible,sde recarga para vehículos eléctricos a fin de favorecer a súa utilización.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

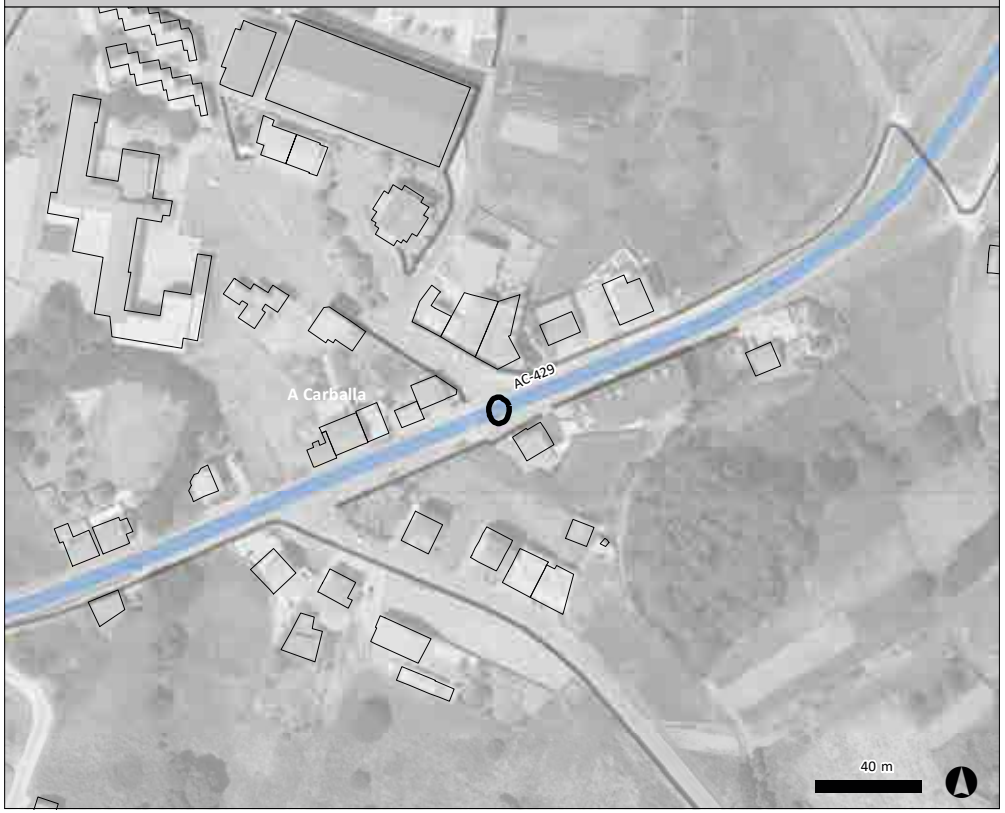
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

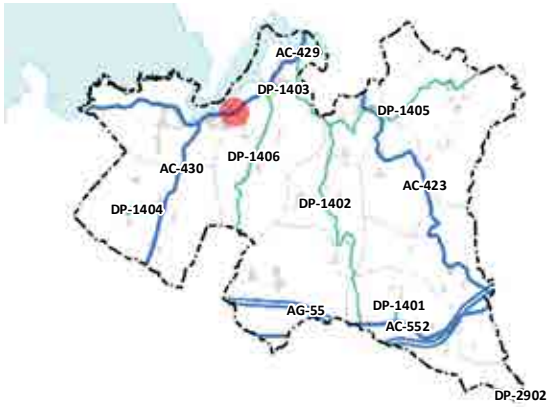
LE1.04	Rotonda na AC-429 á altura da Carballa	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,1	Mellora conectiva nos espazos urbanos municipais
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	10.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA XUNTA DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.04	

Xustificación e descrición:
Creación dunha glorieta na AC-429 na intersección de acceso a núcleo da Carballa. Este elemento ten dous obxectivos: dunha parte a reducción da velocidade no inicio dun tramo de concentración de residencias, e doutra, facilitar a incorporación ordera e dende e núcleo de servizos á estrada autonómica, reducindo os xiros á esquerda e polo tanto, limitando sensiblemente os riscos de colisión fronto-lateral (propios deste tipo de cruces)

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



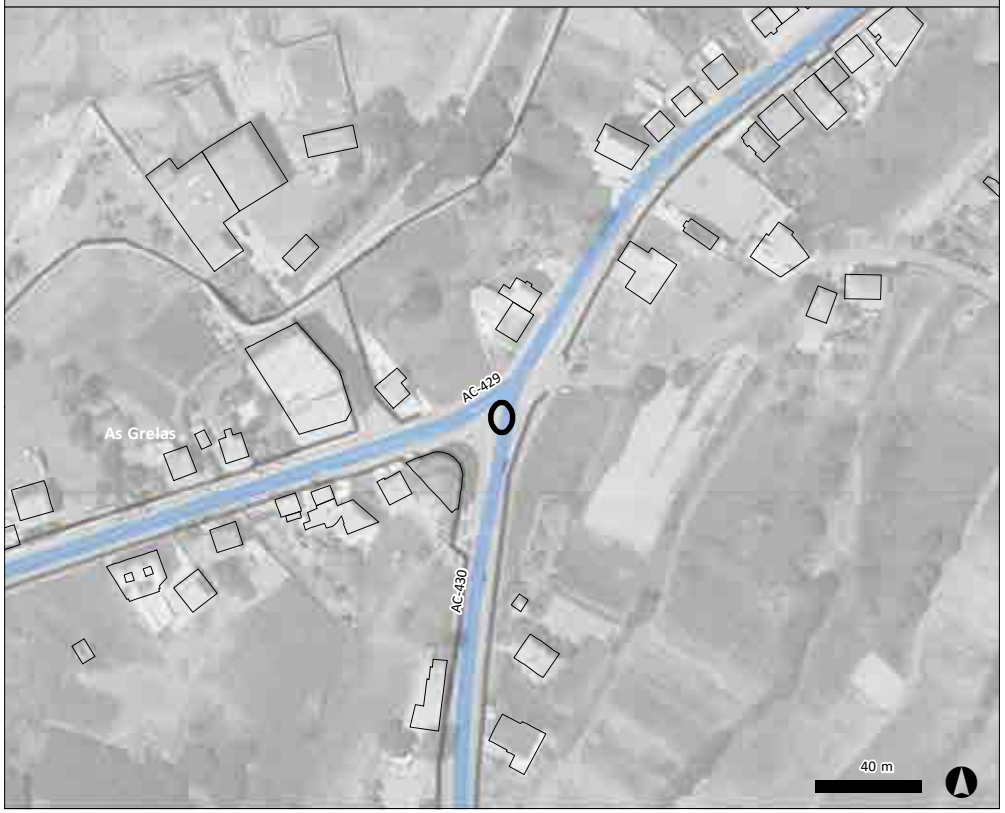
LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil
- SX-XX Sección tipo
- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

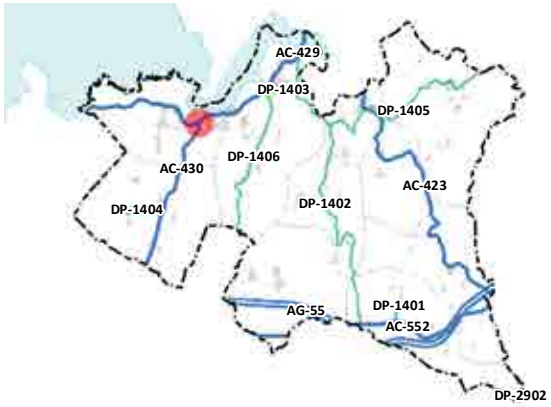
LE1.05	Rotonda na intersección da AC-429 coa AC-430	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,1	Mellora conectiva nos espazos urbanos municipais
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	10.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA XUNTA DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.04	

Xustificación e descrición:
Creación dunha glorieta na AC-429 en As Grelas, na intersección coa AC-430. Este elemento ten dous obxectivos: dunha parte a reducción da velocidade no inicio dun tramo de concentración de residencias, e doutra, facilitar os xiros na intersección costránsito do tramo urbano, reducindo os xiros á esquerda e polo tanto, limitando sensiblemente os riscos de colisión fronto-lateral (propios deste tipo de cruces).
Así mesmo, a reducción das distancia para a xestión dos carrís de xiro, permitiráación dos pasos de peóns en punto máis próximos á liñas de desexo (da propia intersección), minizando os cruces indebidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



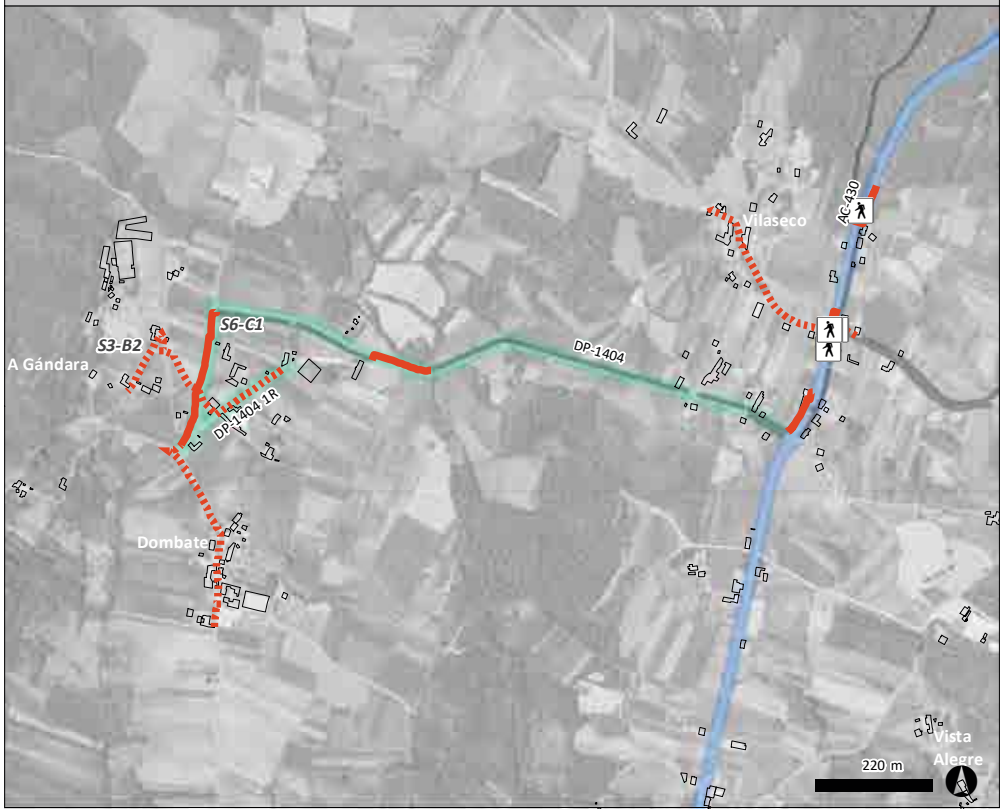
LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil
- SX-XX Sección tipo
- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.01	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Regueira	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	52.982,39 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA XUNTA DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos vencellados a estrada, o percorrido formalizarase a modo de senda peonil a unha marxe, levemente segragada, con bordo rebasable e superficie de tránsito contínua en formigón coloou similar. Os tramos pertencentes ao viario menor, sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20km/h nas restantes.
Iniranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.02	Compleción e mellora dos percorridos peonís en O Briño	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	42.493,37 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA XUNTA DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos vencellados a estrada, o percorrido formalizarase a modo de senda peonil a unha marxe, levemente segragada, con bordo rebasable e superficie de tránsito contínua en formigón coloou similar. Os tramos pertencentes ao viario menor, sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20km/h nas restantes.
Iniranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:

MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

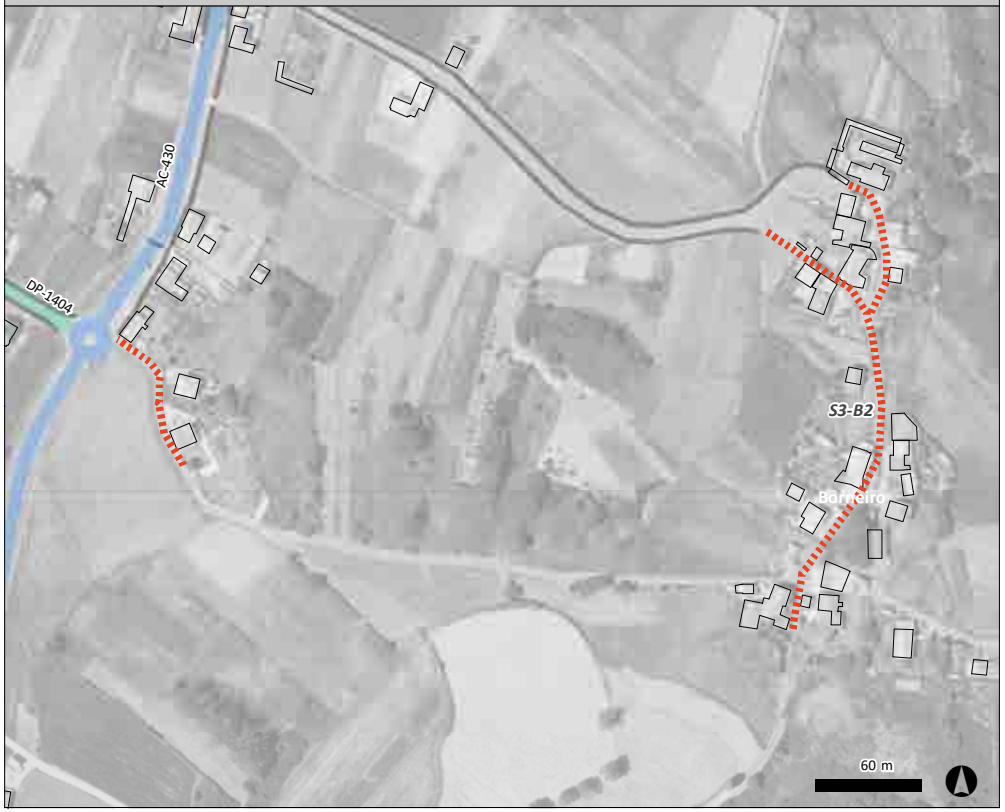
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.03	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Borneiro	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	2.183,88 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06+OX.08	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20nas restantes.
Incluiranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

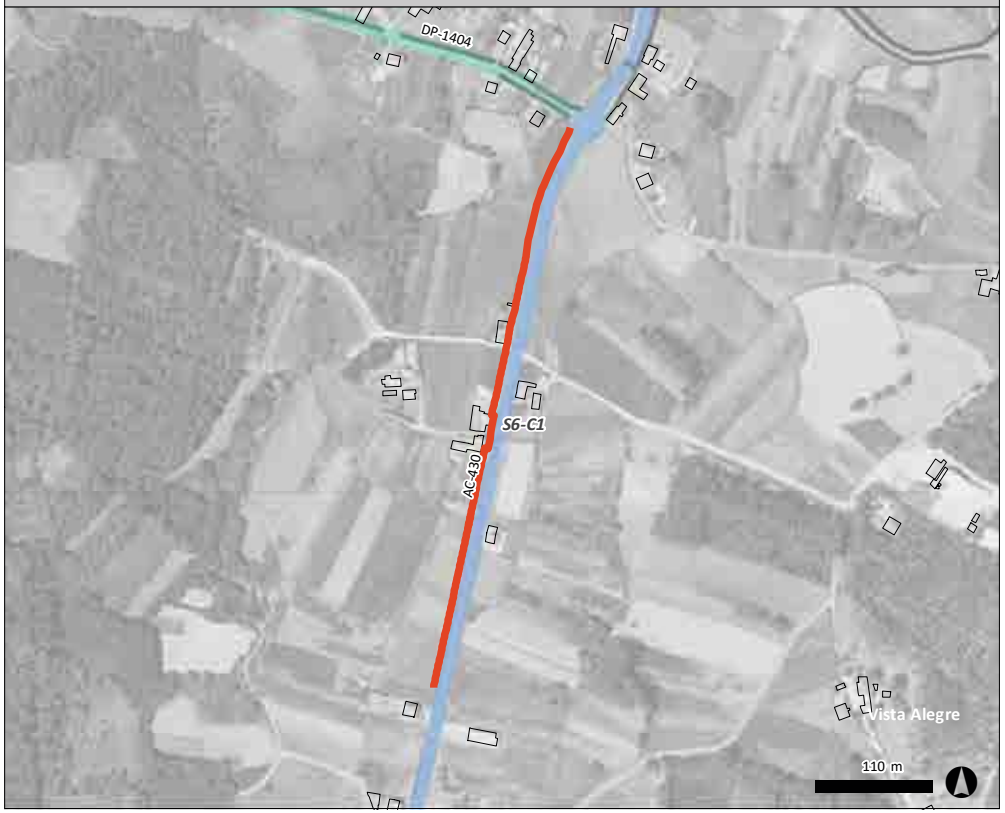
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

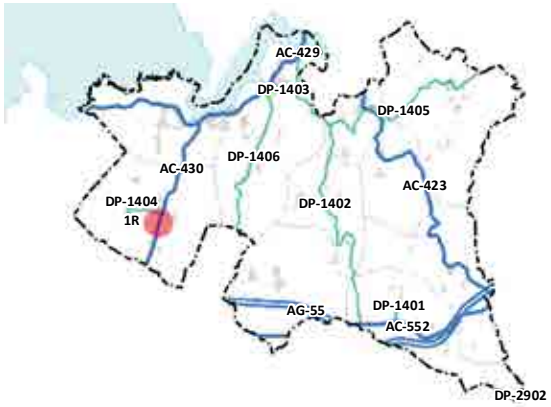
LE2.04	Conexión peonil entre Borneiro e O Briño	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	32.792,65 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA XUNTA DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06+OX.08	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos vencellados a estrada, o percorrido formalizarase a modo de senda peonil a unha marxe, levemente segragada, con bordo rebasable e superficie de tránsito contínua en formigón coloou similar. Os tramos pertencentes ao viario menor, sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20km/h nas restantes.
Iniranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

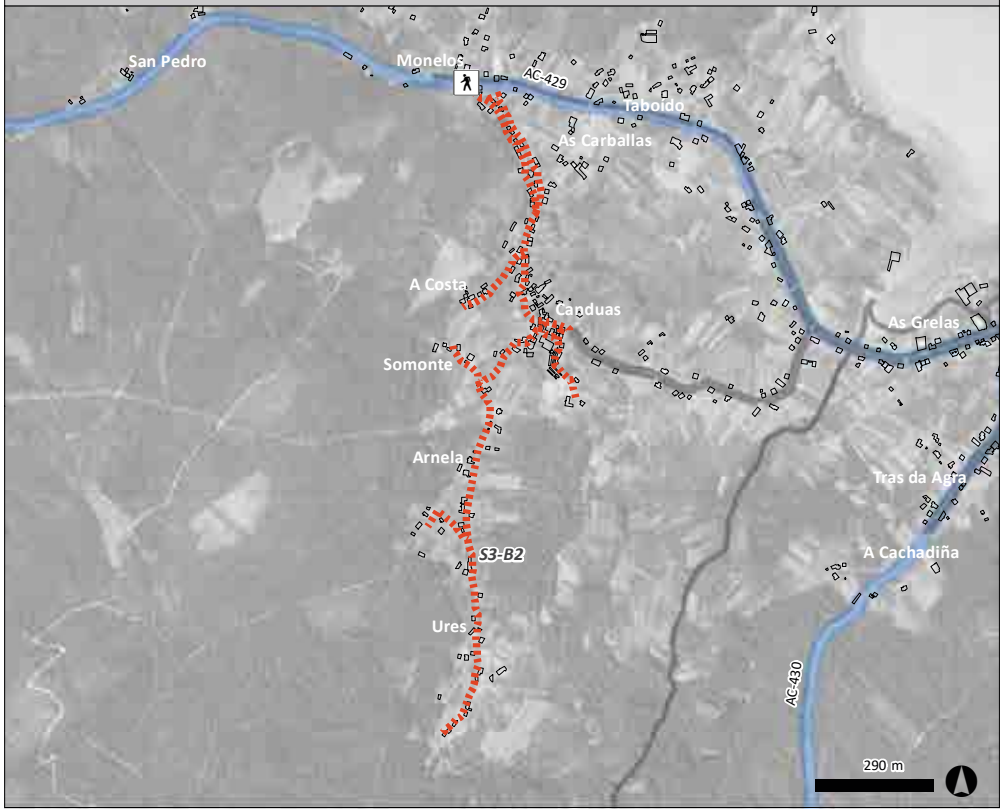
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

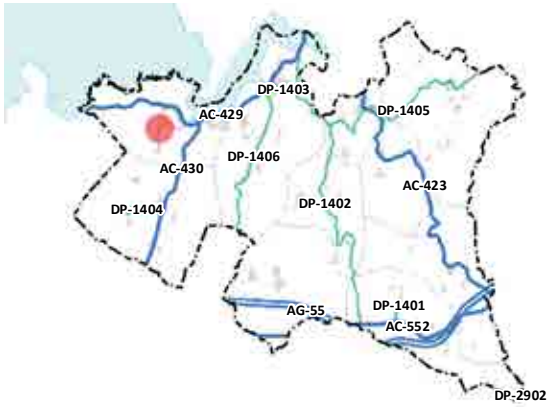
LE2.05	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Canduas, Arnela e Ures	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	16.904,18 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX.02	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20nas restantes.
Incluiranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

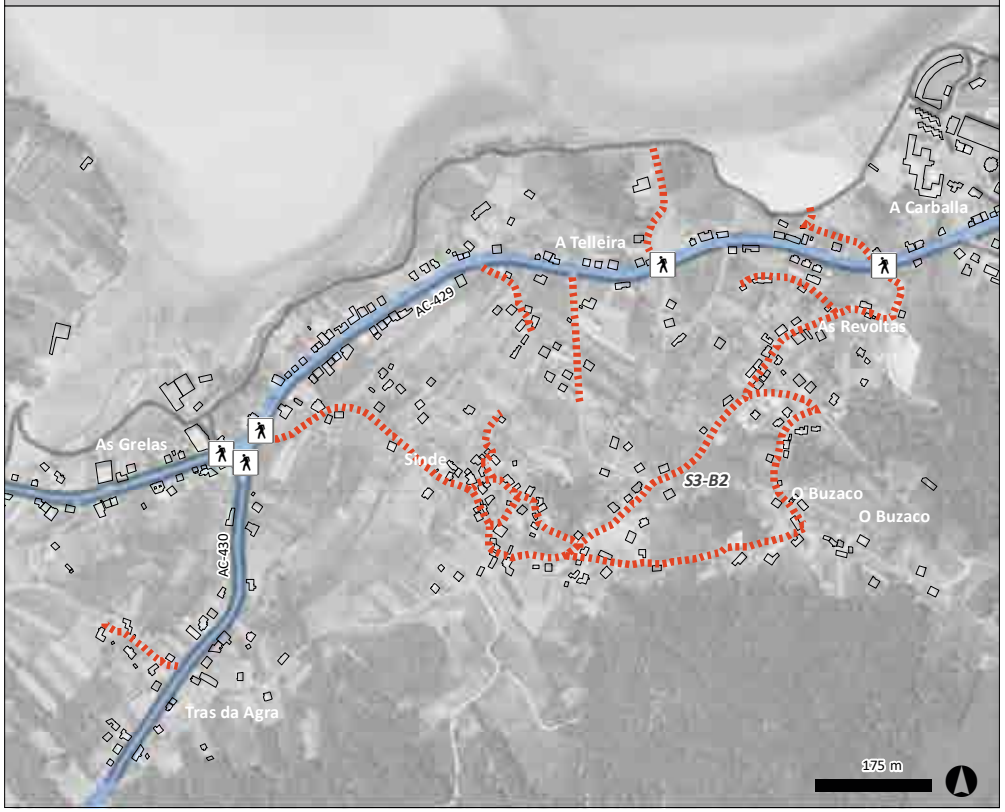
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.06	Compleción e mellora dos percorridos peonís en As Grelas, Sinde, As Revoltas e O Buzaco	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	28.979,27 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX.02	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20nas restantes.
Incluiranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

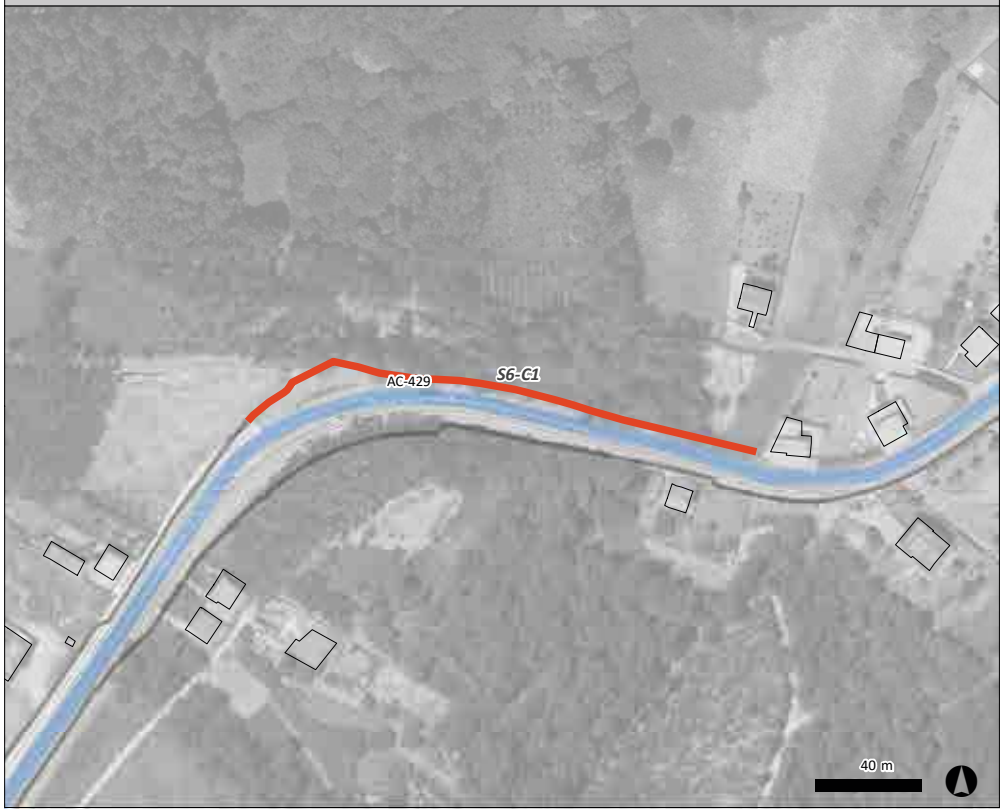
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

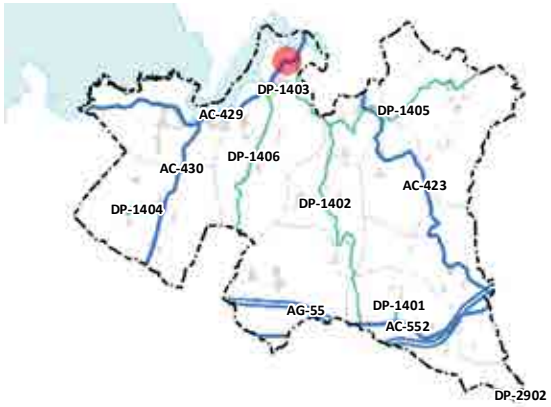
LE2.07	Creación de senda peonil (e ciclable) na marxe norte da AC-429 entre O Picón e Ponteceso de Cabana	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	12.099,72 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA XUNTA DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos vencellados a estrada, o percorrido formalizarase a modo de senda peonil a unha marxe, levemente segragada, con bordo rebasable e superficie de tránsito contínua en formigón coloou similar. Os tramos pertencentes ao viario menor, sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20km/h nas restantes.
Iniranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

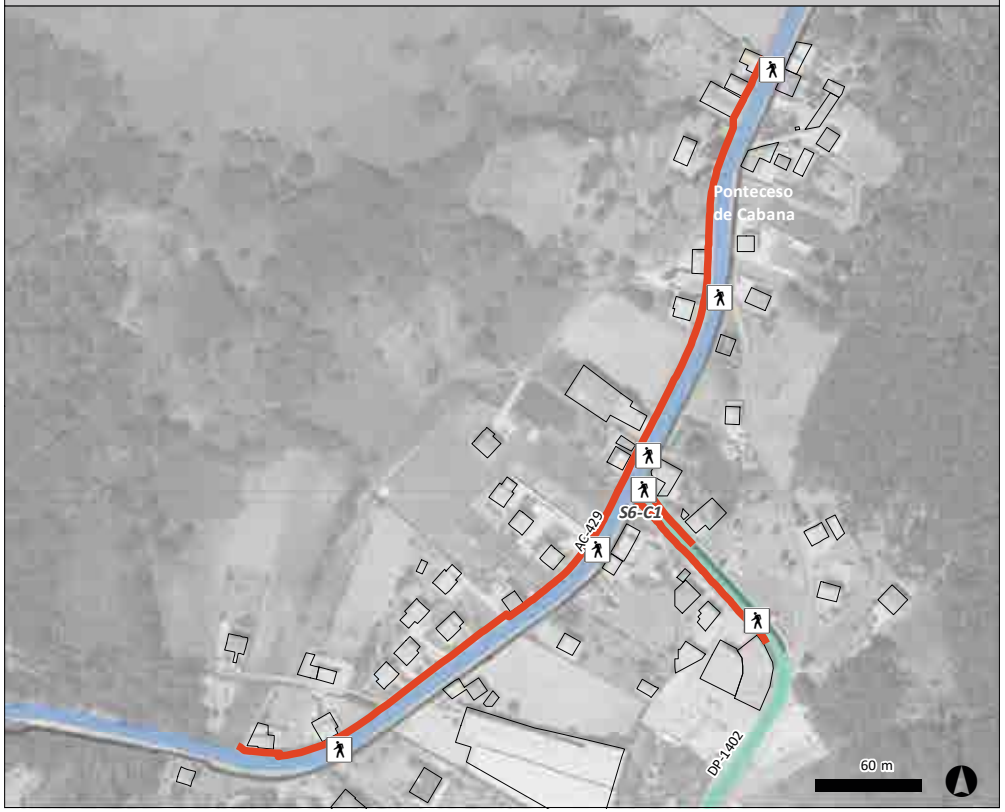
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

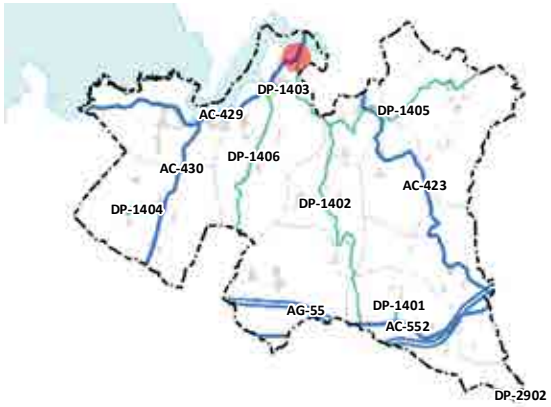
LE2.08	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Ponteceso de Cabana	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	55.471,81 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA XUNTA DE GALICIA - ESTRADAS DA DEPUTACIÓN DE A CORUÑA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos vencellados a estrada, o percorrido formalizarase a modo de senda peonil a unha marxe, levemente segragada, con bordo rebasable e superficie de tránsito contínua en formigón coloou similar. Os tramos pertencentes ao viario menor, sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20km/h nas restantes.
Iniranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

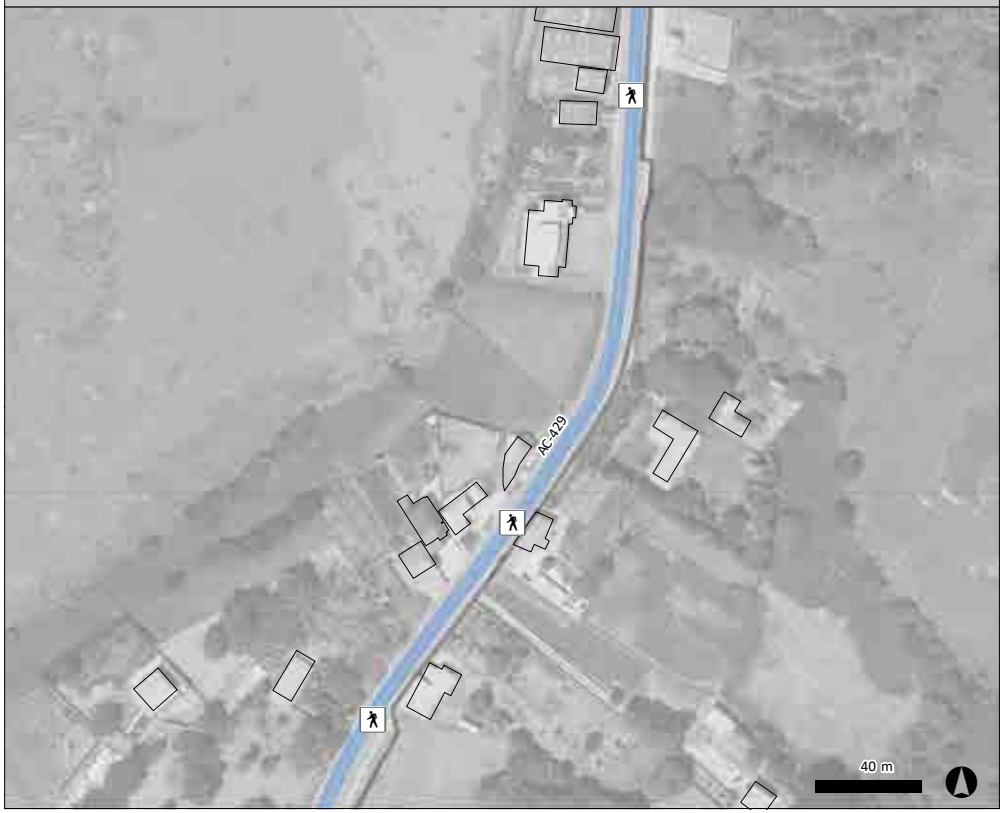
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.09	Pasos de peóns na AC-429 na contorna da ponte sobre o Anllóns	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	8.000 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA XUNTA DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos vencellados a estrada, o percorrido formalizarase a modo de senda peonil a unha marxe, levemente segragada, con bordo rebasable e superficie de tránsito contínua en formigón coloou similar. Os tramos pertencentes ao viario menor, sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20km/h nas restantes.
Iniranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

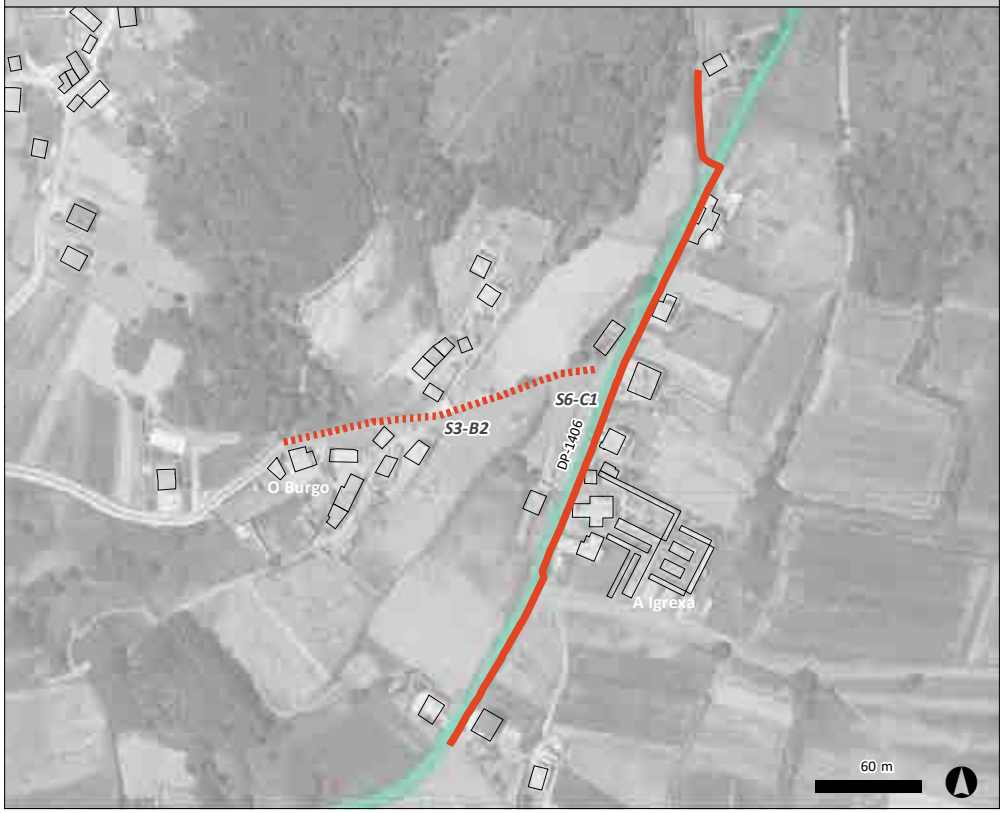
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.10	Compleción e mellora dos percorridos peonís en O Burgo (Cesullas)	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	26.126,13 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA DEPUTACIÓN DE A CORUÑA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos vencellados a estrada, o percorrido formalizarase a modo de senda peonil a unha marxe, levemente segragada, con bordo rebasable e superficie de tránsito contínua en formigón coloou similar. Os tramos pertencentes ao viario menor, sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20km/h nas restantes.
Iniranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

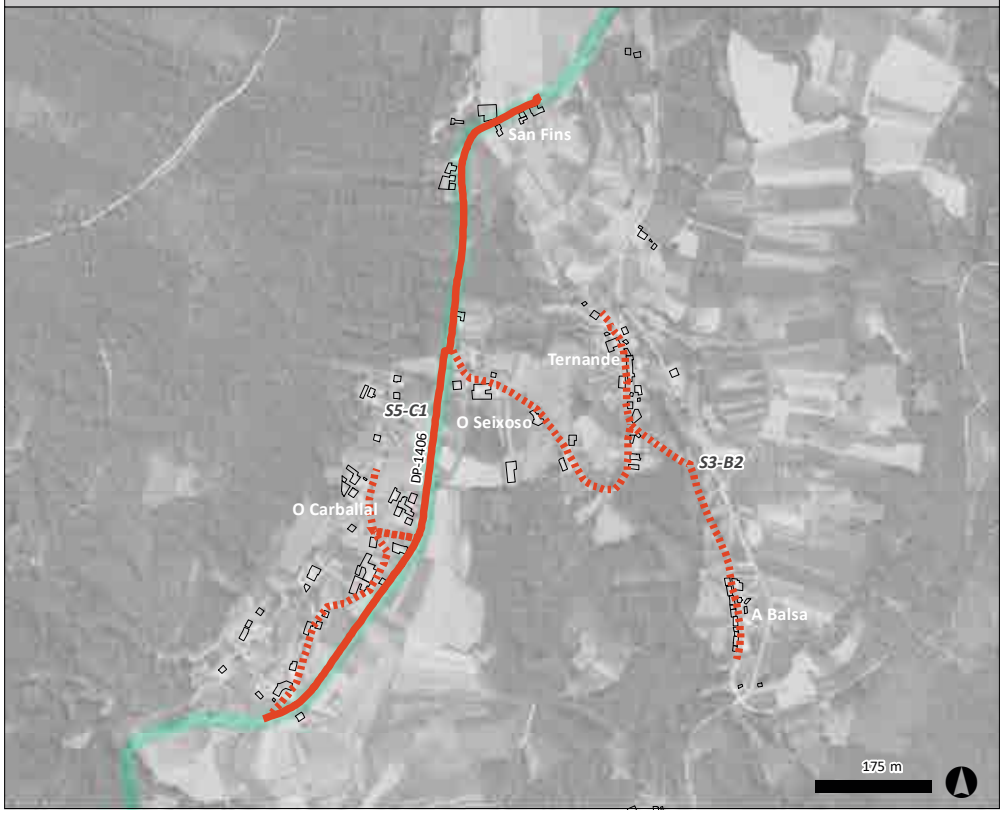
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

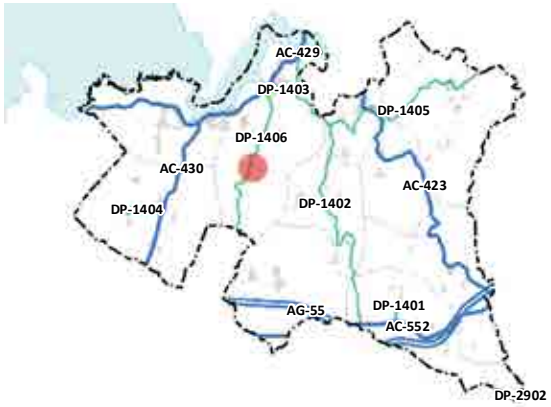
LE2.11	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre O Carballal, Ternande e A Balsa	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	74.141,49 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA DEPUTACIÓN DE A CORUÑA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos vencellados a estrada, o percorrido formalizarase a modo de senda peonil a unha marxe, levemente segragada, con bordo rebasable e superficie de tránsito contínua en formigón coloou similar. Os tramos pertencentes ao viario menor, sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20km/h nas restantes.
Iniranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

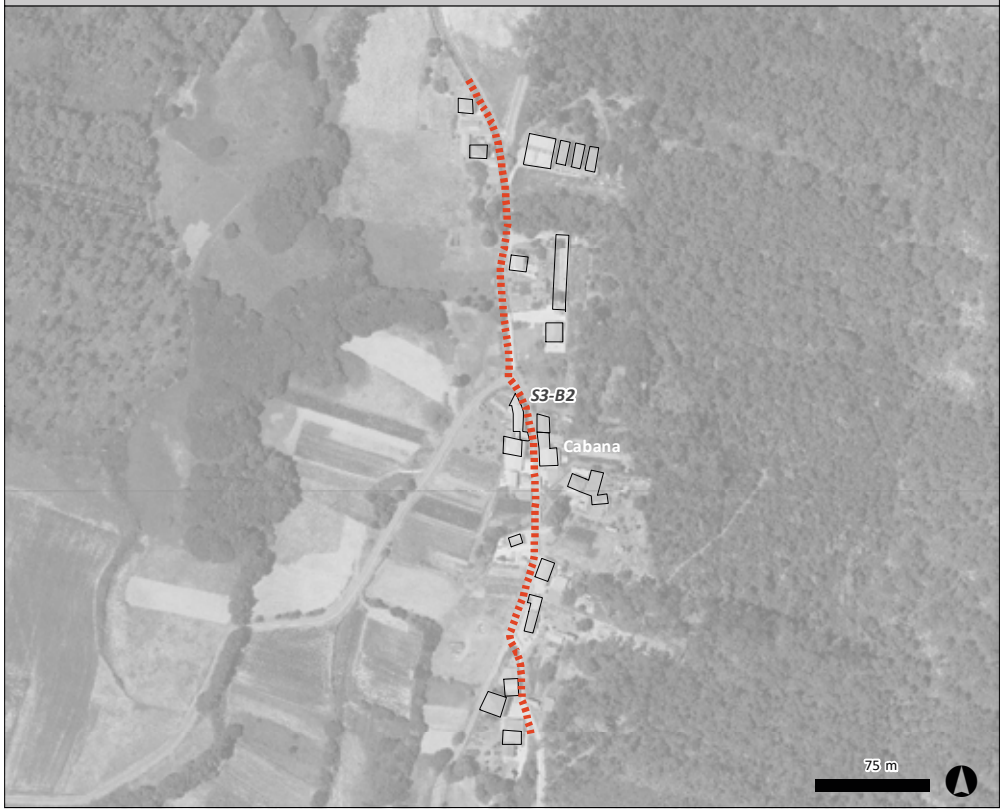
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.12	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Cabana	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	2.209,14 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20nas restantes.
Incluiranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

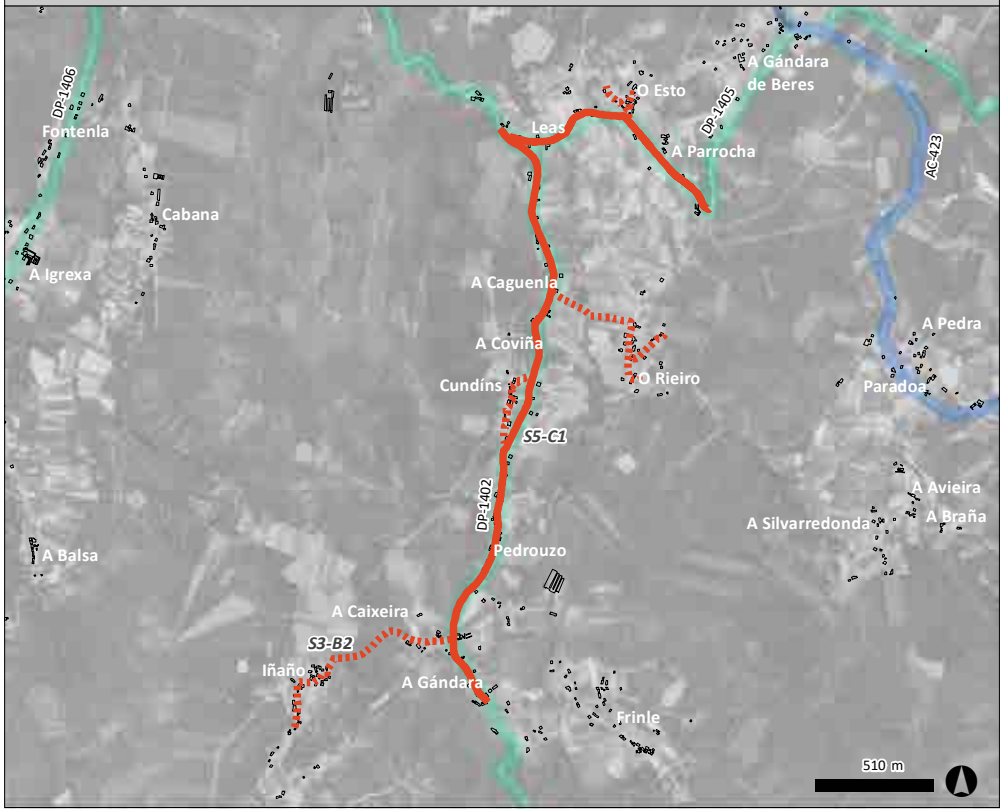
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.13	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre Leas, A Parrocha, Cundíns, A Caixeira, Iñaño e A Gándara	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	241.541,92 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA DEPUTACIÓN DE A CORUÑA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos vencellados a estrada, o percorrido formalizarase a modo de senda peonil a unha marxe, levemente segragada, con bordo rebasable e superficie de tránsito contínua en formigón coloou similar. Os tramos pertencentes ao viario menor, sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20km/h nas restantes.
Iniranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

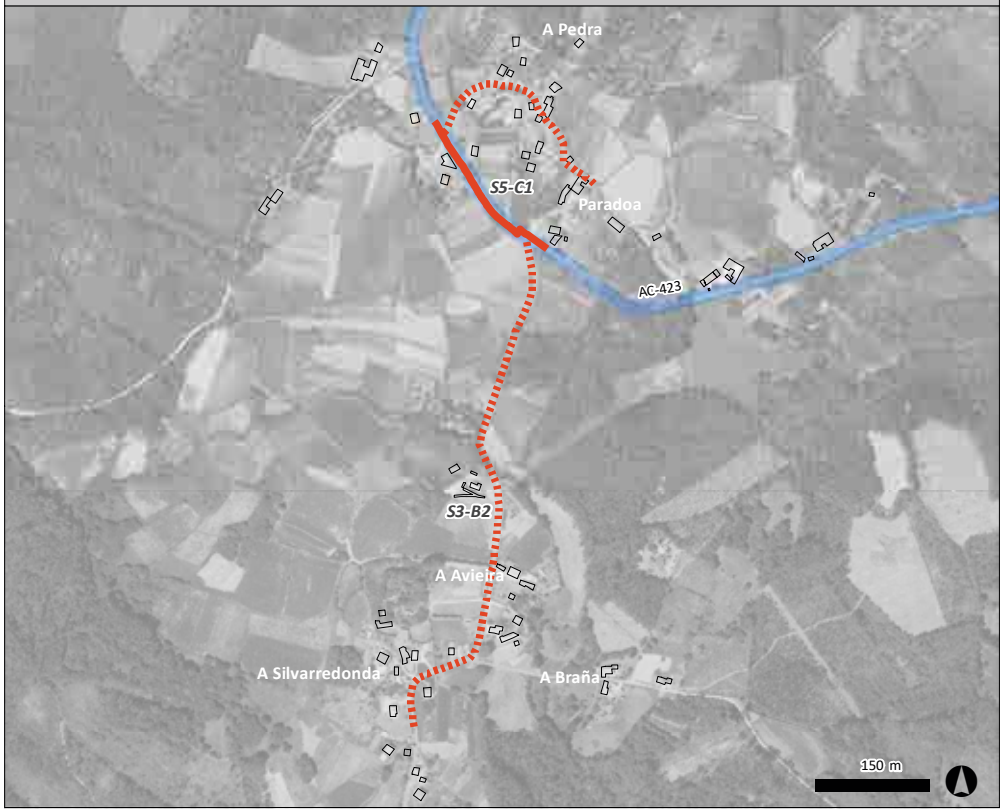
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

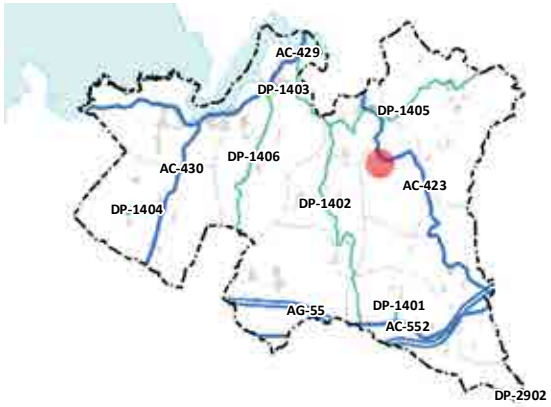
LE2.14	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Silvarredonda	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	19.213,16 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA XUNTA DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos vencellados a estrada, o percorrido formalizarase a modo de senda peonil a unha marxe, levemente segragada, con bordo rebasable e superficie de tránsito contínua en formigón coloou similar. Os tramos pertencentes ao viario menor, sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20km/h nas restantes.
Iniranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

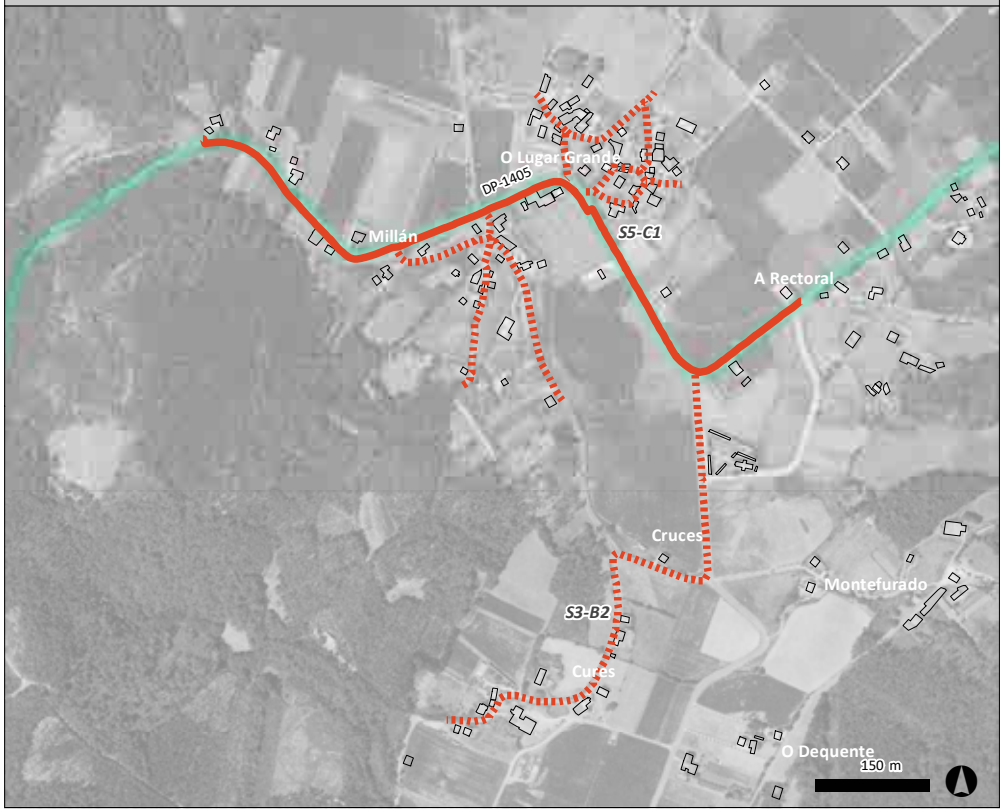
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.15	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Millán, O Lugar e Cures	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	72.566,83 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA DEPUTACIÓN DE A CORUÑA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos vencellados a estrada, o percorrido formalizarase a modo de senda peonil a unha marxe, levemente segragada, con bordo rebasable e superficie de tránsito contínua en formigón coloou similar. Os tramos pertencentes ao viario menor, sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20km/h nas restantes.
Iniranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

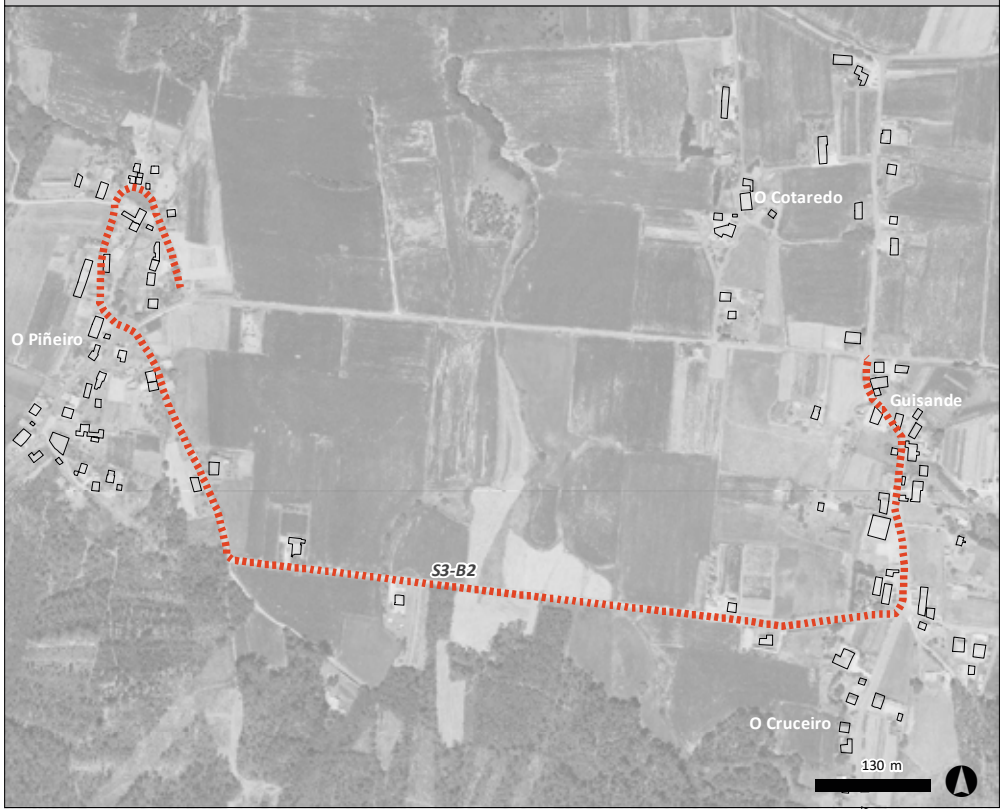
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

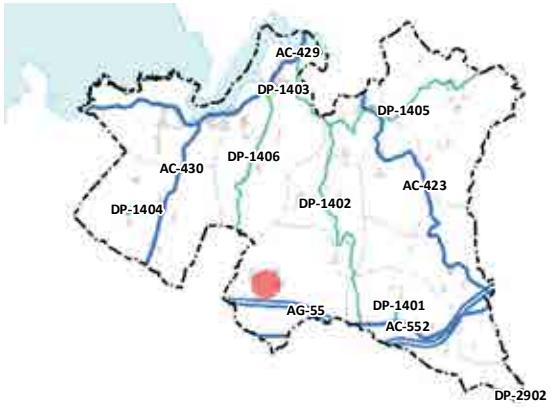
LE2.16	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre O Piñeiro e A Medoña e Boancho	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	8.303,68 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20nas restantes.
Incluiranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

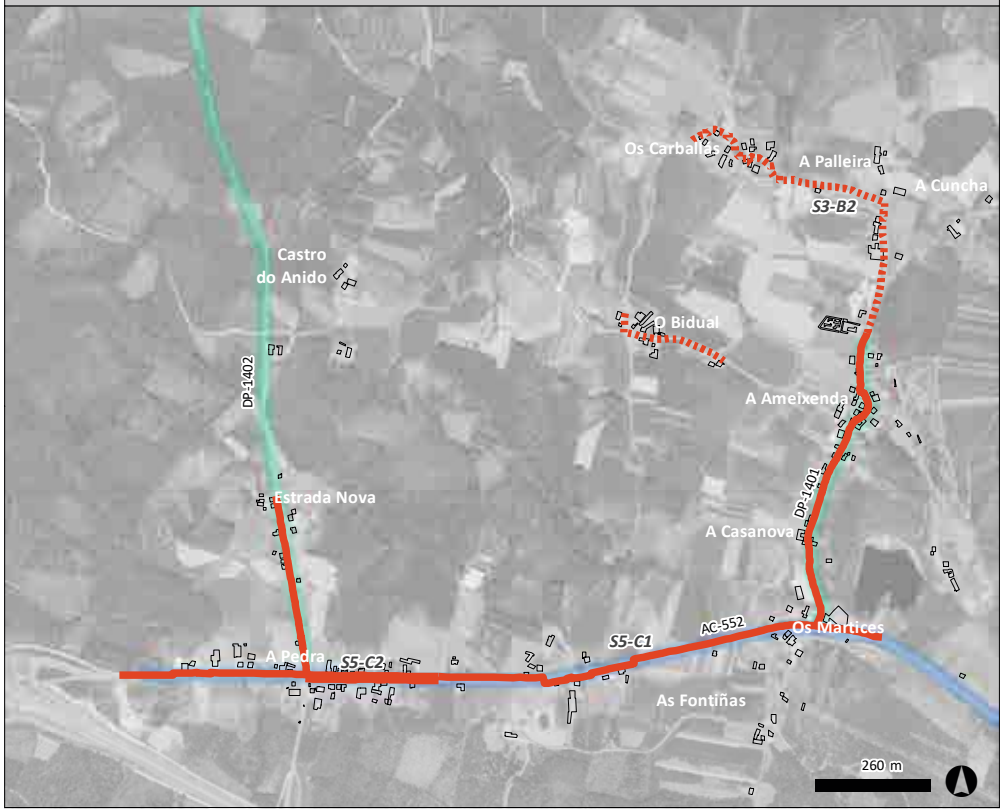
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.17	Compleción e mellora dos percorridos peonís entre A Fontiñas, Os Martices e Nantón	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	CURTO	
ORZAMENTO:	201.040,65 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA XUNTA DE GALICIA - ESTRADAS DA DEPUTACIÓN DE A CORUÑA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos vencellados a estrada, o percorrido formalizarase a modo de senda peonil a unha marxe, levemente segragada, con bordo rebasable e superficie de tránsito contínua en formigón coloou similar. Os tramos pertencentes ao viario menor, sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20km/h nas restantes.
Iniranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.18	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Mata, Folgoso e Meixoeiro	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	19.436,07 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA XUNTA DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos vencellados a estrada, o percorrido formalizarase a modo de senda peonil a unha marxe, levemente segragada, con bordo rebasable e superficie de tránsito contínua en formigón coloou similar. Os tramos pertencentes ao viario menor, sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20km/h nas restantes.
Iniranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:

MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

SX-XX Sección tipo

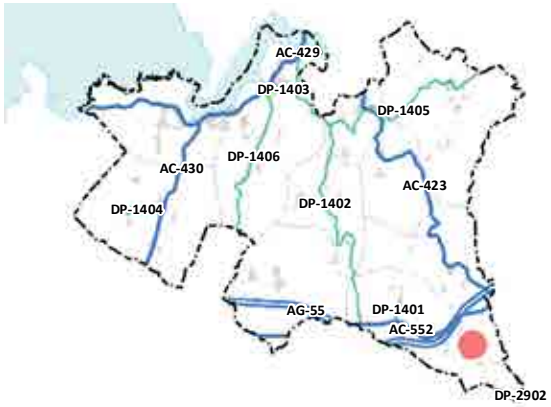
- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.19	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Cazón e Camafreita	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	3.428,97 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20nas restantes.
Incluiranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:

MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

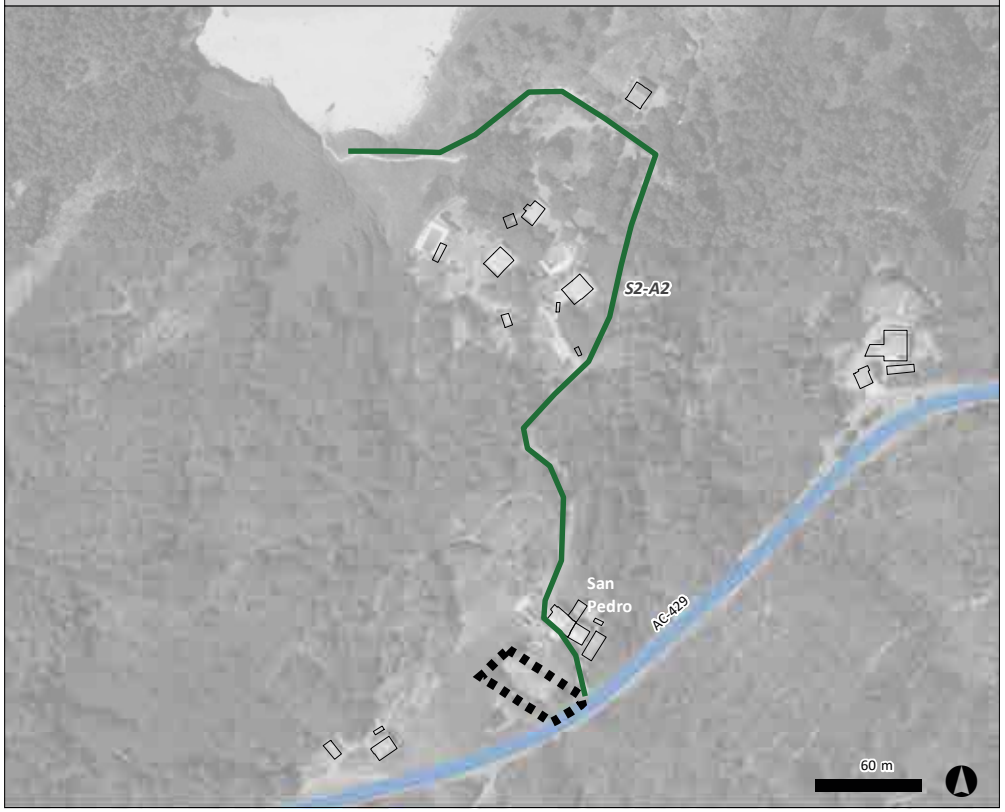
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

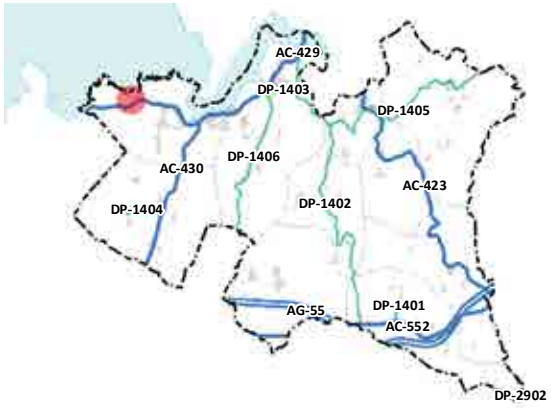
LE2.20	Reformulación dos accesos á Praia de San Pedro	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	55.884,7 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA XUNTA DE GALICIA - AUGAS DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.03+OX.06+OX.07+OX.08	

Xustificación e descrición:
Creación dun aparcadoiro na marxe norte da AC-429 a fin de limitar un número de vehículos que acceden até areal, permitindo somentes a tránsito de residentes, persoas con movilidade reducida e vehículos de emerxencia. Excepcionalmente poderán circmén vehículo de transporte ou subministro en tarefas de reparto.
Á par desto, disporanse sinais de acceso restrinxido que indiquen as limitacións anteditas, así como indicación de "Zona de Prioridade Peonil - 10km/h"

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

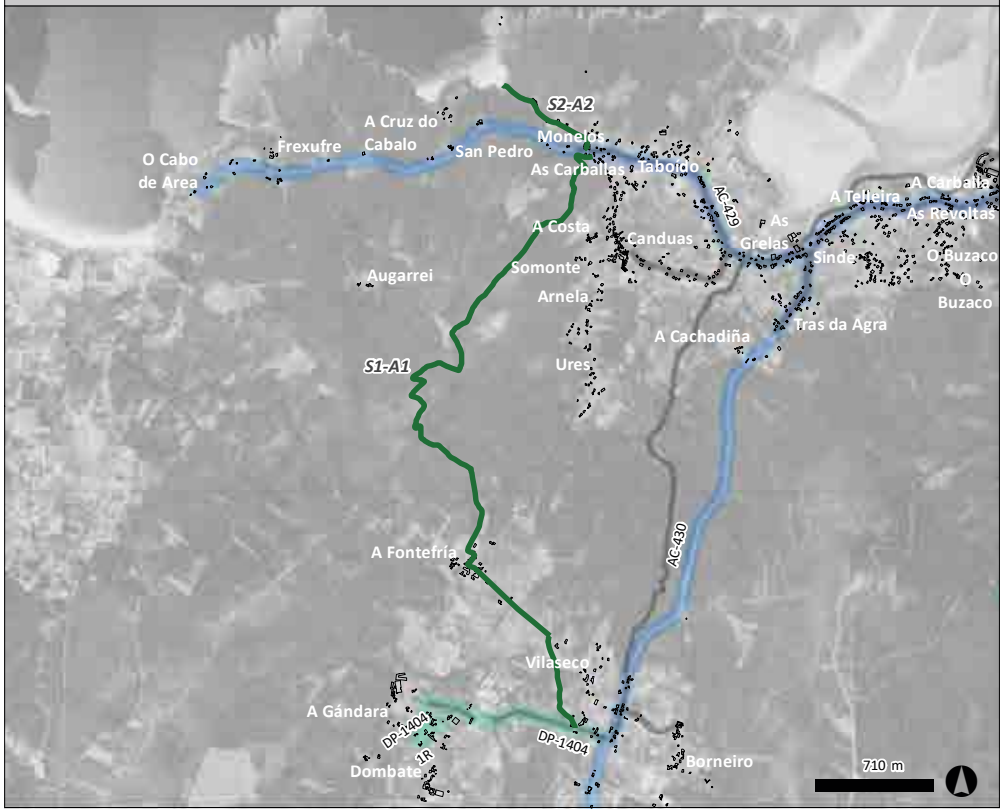
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

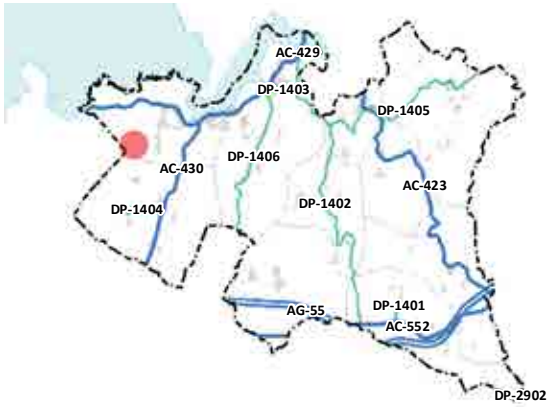
LE2.21	Roteiro Paisaxístico entre a Praia de Rebordelo e Borneiro-Dombate	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	197.081,46 €	
ADMON. IMPLICADAS:	DIRECCIÓN XERAL DE PATRIMONIO	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.07	

Xustificación e descrición:
Sinalización e consolidación do tramo de sendeiro que une Fontefría co acceso á praia de Rebordelo, con paneis informativos de situación cada non máis de 200m, estacas con indicación de dirección e consolidación dos pavimentos térreos con compausi se estima preciso, con melloras de mortero de cal). Así mesmo completarase o percorrido no tramo asfaltado entre Fontefía e Dombate, onde se colocarán sinais específicas de "Zona de Prioridade Peonil - 10km/h", reforzados con marcas viais puntuaiDisporanse bancos e/ou zonas de descanso con sombra cada non máis de 200m.
Esta acción, xunto coa LE2.24 e as sendas existentes, conforma unha ruta circular de case 12km que enlaza os principais elementos turísticos do concello.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

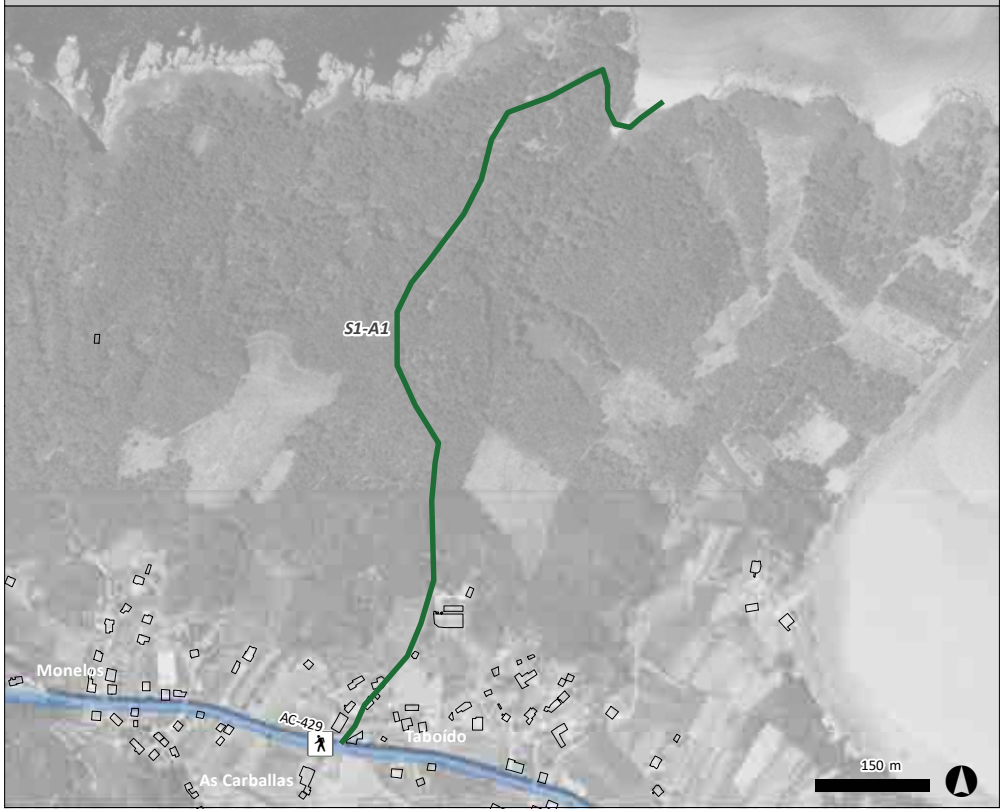
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.22	Roteiro de acceso á Praia das Vacas	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	42.207,36 €	
ADMON. IMPLICADAS:	AUGAS DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.07	

Xustificación e descrición:
Sinalización e consolidación do tramo de sendeiro que da acceso á Praia da Vacas, colocándose sinais específicas de "Zona de Prioridade Peonil - 10km/h", reforzados con marcas viais puntuais. Limitarse o estacionamento de xeito activo alí onde a plma dispoñible sexa inferior aos 5, dispoñendo bolardos de modo que se garanta un paso libre peonil de 1,5 metros como mínimo. Disporanse bancos e/ou zonas de descanso con sombra cada non máis de 200m.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

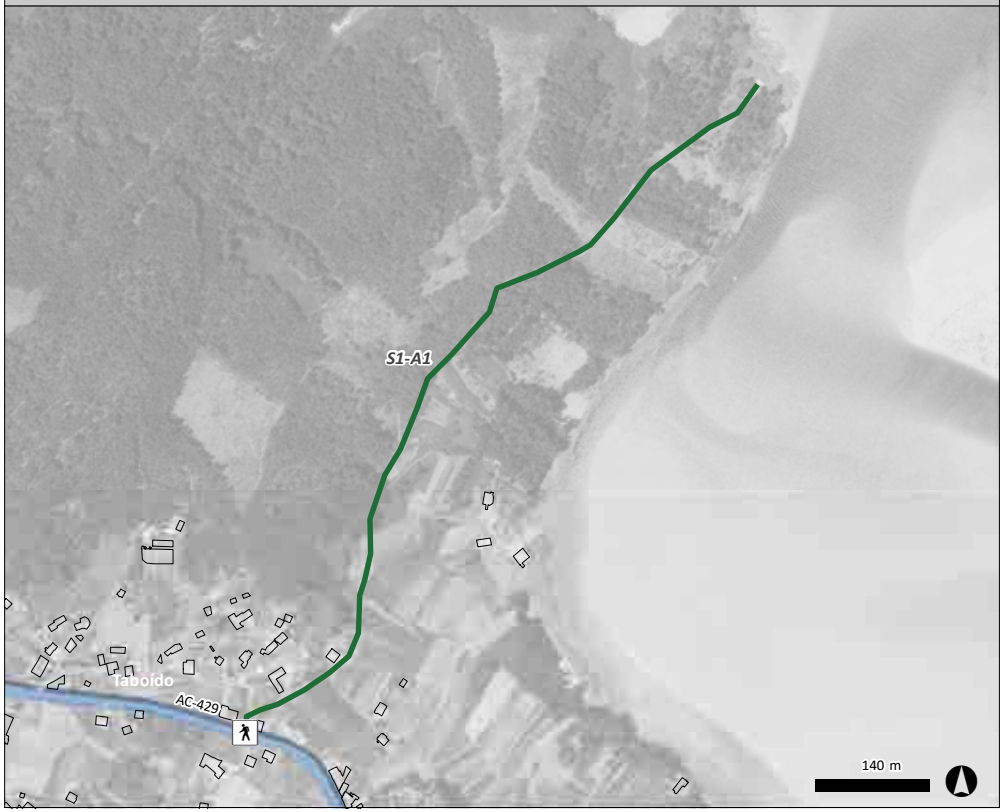
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.23	Roteiro de acceso á Praia das Maceiras e a Punta do Taboído	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	37.394,97 €	
ADMON. IMPLICADAS:	AUGAS DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.07	

Xustificación e descrición:
Sinalización e consolidación do tramo de sendeiro que da acceso á Praia das Maceiras e a Punta do Taboído, colocándose sinais específicas de "Zona de Prioridade Peonil - 10km/h", reforzados con marcas viais puntuais. Limitarse o estacionamento de xctivo alí onde a plataforma dispoñible sexa inferior aos 5, dispoñendo bolardos de modo que se garanta un paso libre peonil de 1,5 metros como mínimo.
Disporanse bancos e/ou zonas de descanso con sombra cada non máis de 200m.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

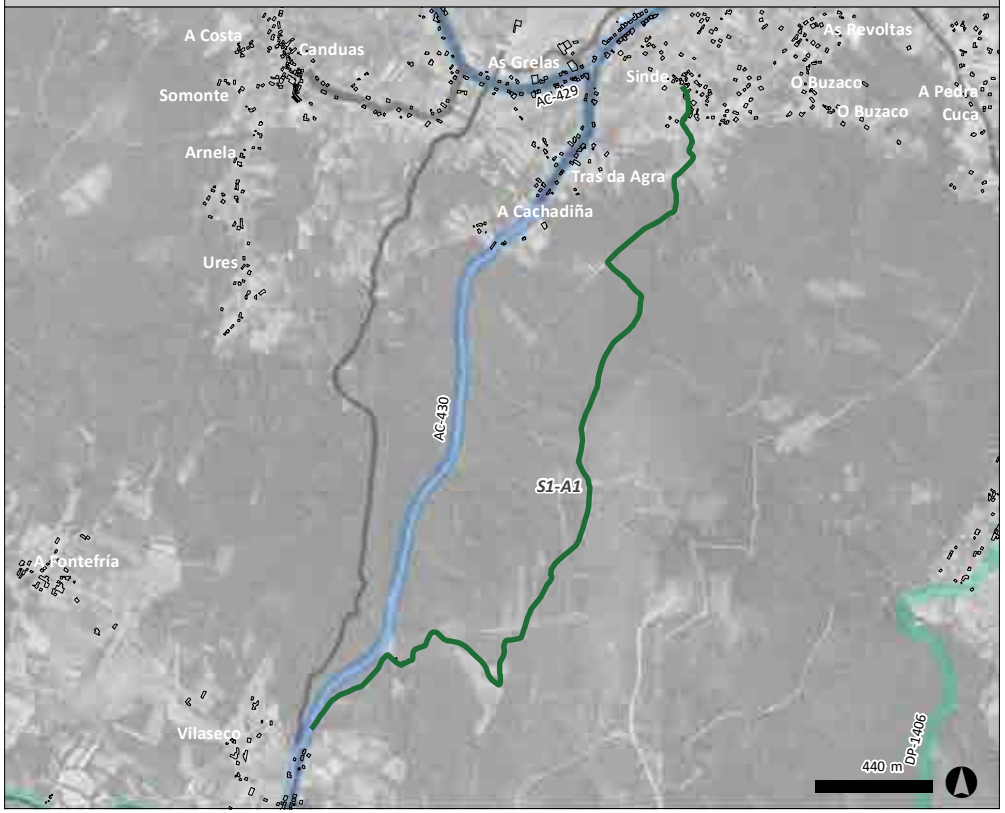
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

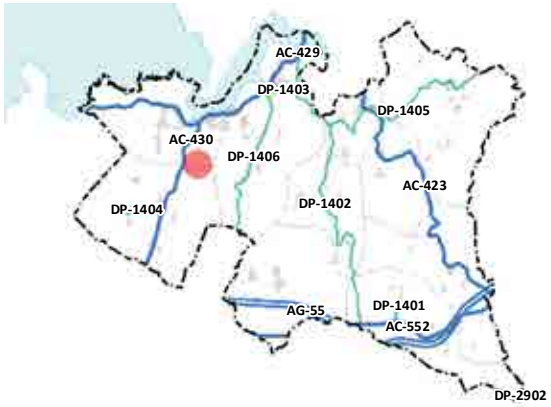
LE2.24	Roteiro Paisaxístico Castro de Borneiro, Banco dos Picotiños, Castro de Sinde, Capela de Fátima, Senda Litoral	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	128.983,92 €	
ADMON. IMPLICADAS:	DIRECCIÓN XERAL DE PATRIMONIO	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.07	

Xustificación e descrición:
Sinalización e consolidación do tramo de sendeiro que une o Castro de Borneiro coa Senda Litoral, pasando polo Banco do Picotiños, o Castro de Sinde e a Capela de Fátima. Colocaranse paneis informativos de situación cada non máis de 200m, estacas cicación de dirección e consolidación dos pavimentos térreos con compactación (ou si se estima preciso, con melloras de mortero de cal). Así mesmo nos tramo asfaltados colocaranse sinais específicas de "Zona de Prioridade Peonil - 10km/h", reforzadmarcas viais puntuais.
Disporanse bancos e/ou zonas de descanso con sombra cada non máis de 200m.
Esta acción, xunto coa LE2.21 e as sendas existentes, conforma unha ruta circular de case 12km que enlaza os principais elementos turísticos do concello

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

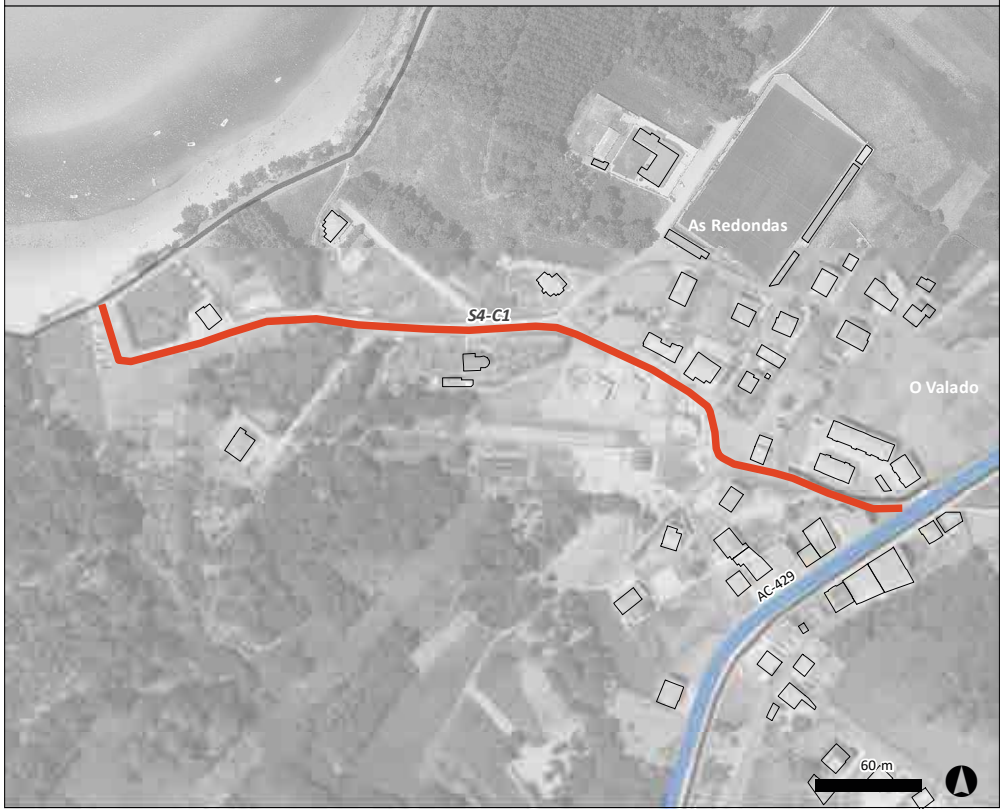
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

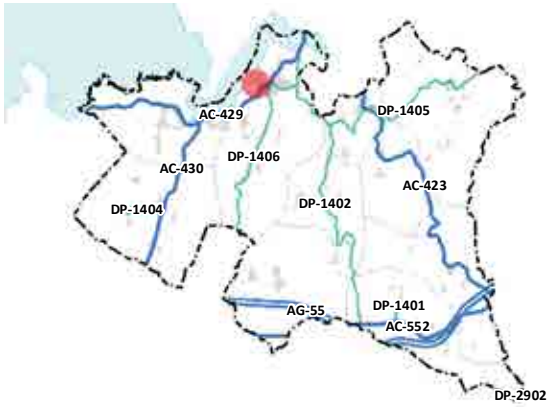
LE2.25	Roteiro de conexión Neaño-Senda Litoral	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	MEDIO	
ORZAMENTO:	30.913 €	
ADMON. IMPLICADAS:	AUGAS DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.07	

Xustificación e descrición:
Sinalización e consolidación do tramo de sendeiro que da acceso á senda litoral e o campo de fútbol dende o núcleo de Neaño, colocándose sinais específicas de "Zona de Prioridade Peonil - 10km/h", reforzados con marcas viais puntuais. Limitarse onamento de xeito activo alí onde a plataforma dispoñible sexa inferior aos 5, dispoñendo bolardos de modo que se garanta un paso libre peonil de 1,5 metros como mínimo.
Disporanse bancos e/ou zonas de descanso con sombra cada non máis de 200m.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

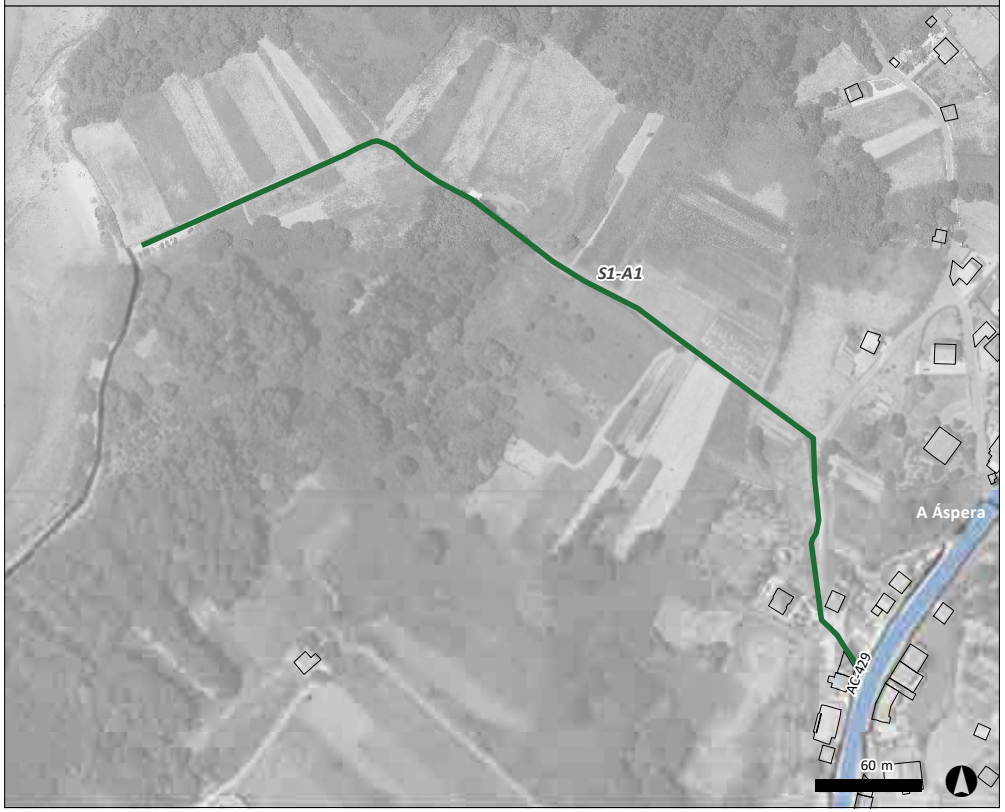
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.26	Roteiro de conexión Norte da Senda Litoral	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	20.382,42 €	
ADMON. IMPLICADAS:	AUGAS DE GALICIA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.07	

Xustificación e descrición:
Sinalización e consolidación do tramo de sendeiro que enlaza a senda litoral coa AC-429 a través da consolidación dos pavimentos térreos con compactación (ou si se estima preciso, con melloras de mortero de cal). Así mesmo nos tramos asfaltados cose sinais específicas de "Zona de Plataforma Compartida", reforzados con marcas viais puntuais. Establecerase unha velocidade máxima en todo o tramo de 10km/h e limitarse o estacionamento de xeito activo alí onde a plataforma dispoñible sexa inferios5, dispoñendo bolardos de modo que se garanta un paso libre peonil de 1,5 metros como mínimo.
Disporanse bancos e/ou zonas de descanso con sombra cada non máis de 200m.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

SX-XX Sección tipo

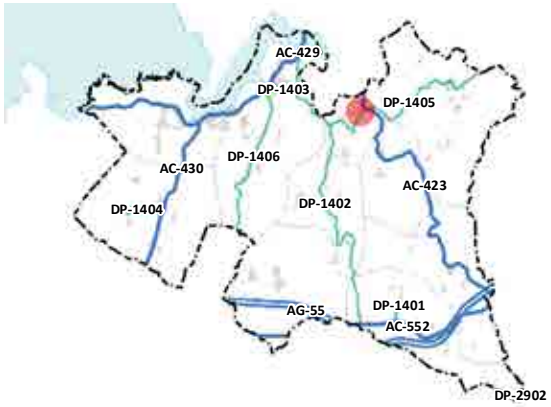
- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.27	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Beres	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	29.716,5 €	
ADMON. IMPLICADAS:	ESTRADAS DA DEPUTACIÓN DE A CORUÑA	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos vencellados a estrada, o percorrido formalizarase a modo de senda peonil a unha marxe, levemente segragada, con bordo rebasable e superficie de tránsito contínua en formigón coloou similar. Os tramos pertencentes ao viario menor, sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20km/h nas restantes.
Iniranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:

MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

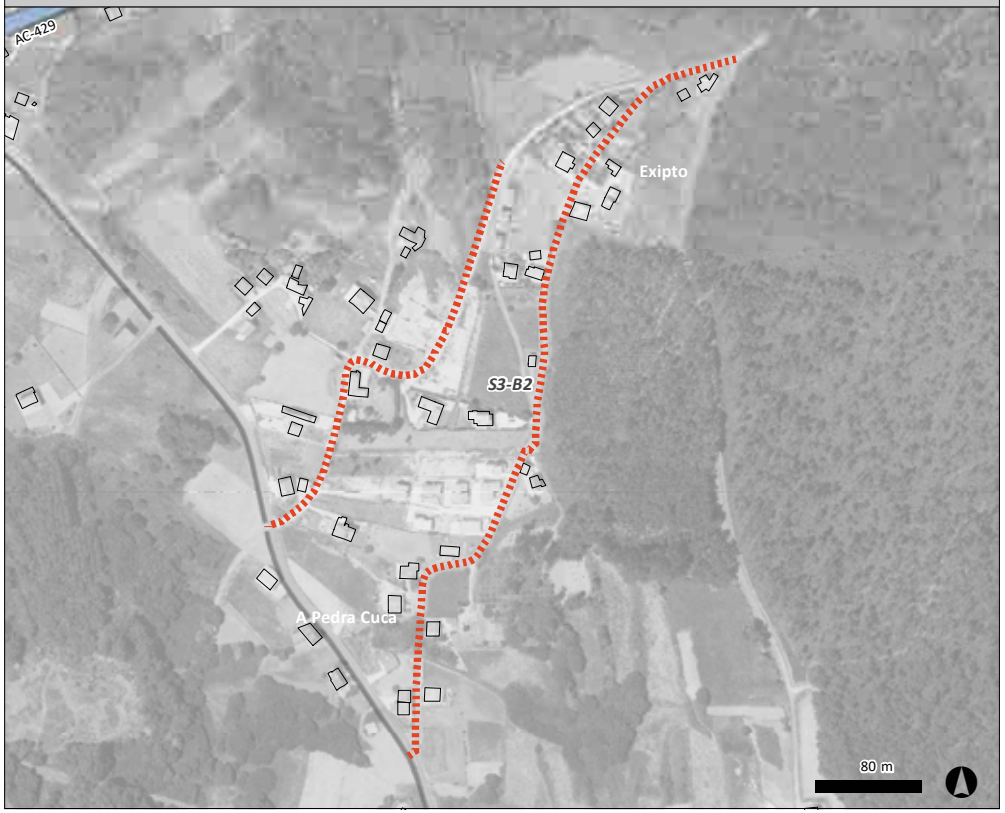
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

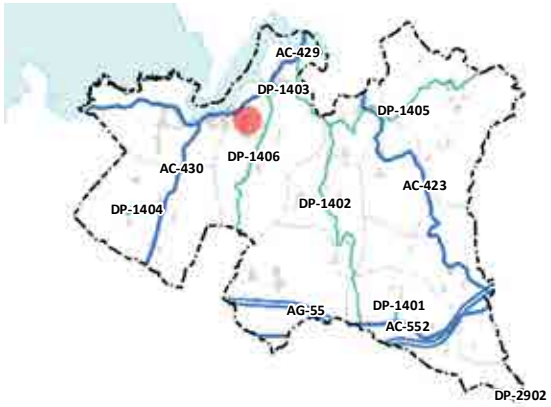
LE2.28	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Pedra e Exipto	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	5.026,28 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20nas restantes.
Incluiranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

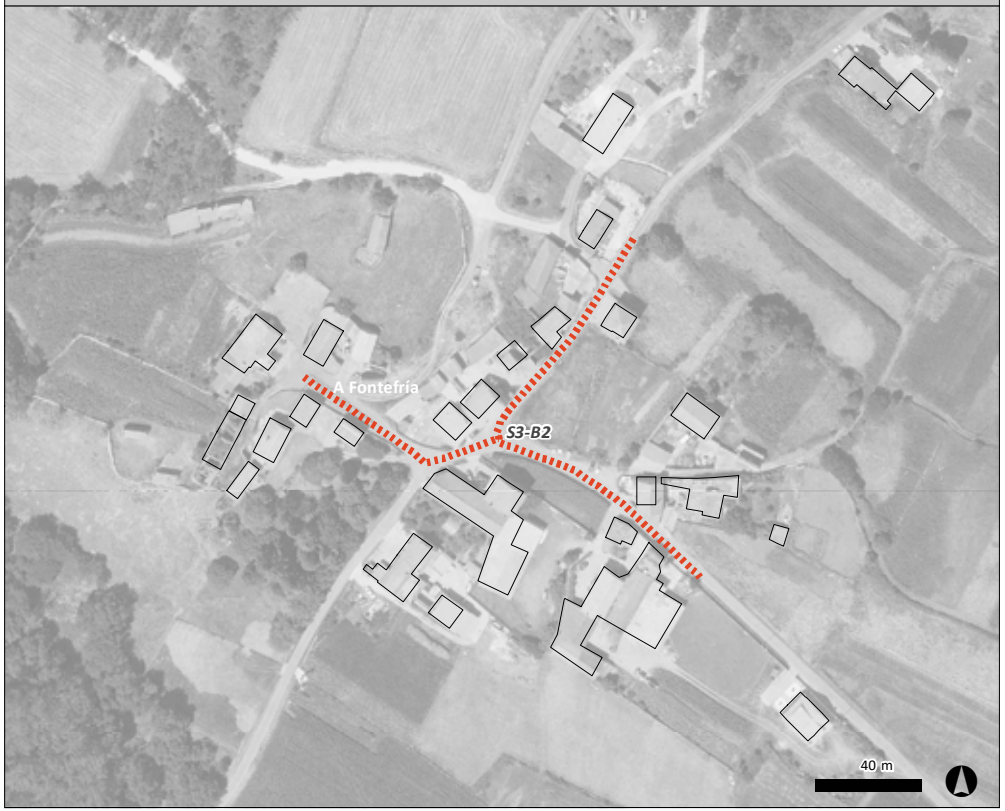
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

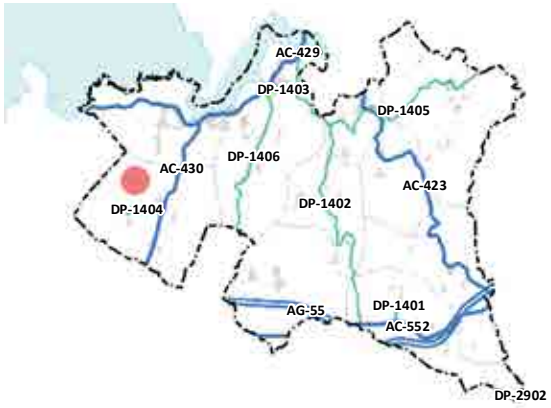
LE2.29	Compleción e mellora dos percorridos peonís na Fontefría	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	1.353,24 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20nas restantes.
Incluiranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

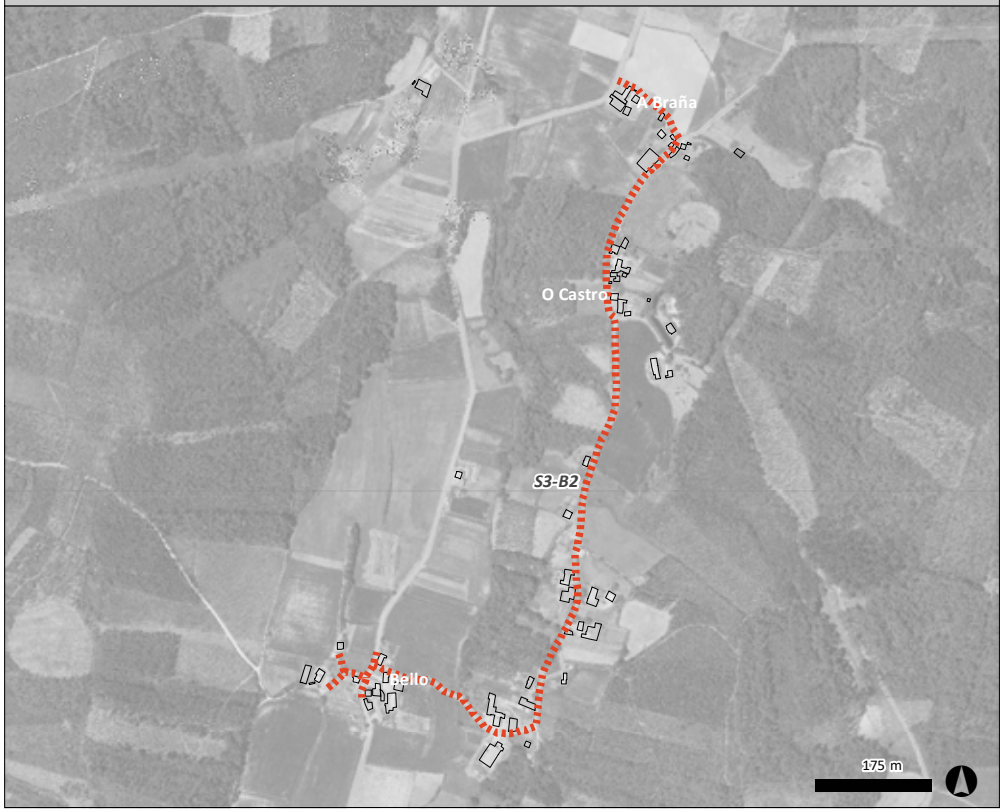
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.30	Compleción e mellora dos percorridos entre Bello e O Castro	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	4.062,86 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20nas restantes.
Incluiranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

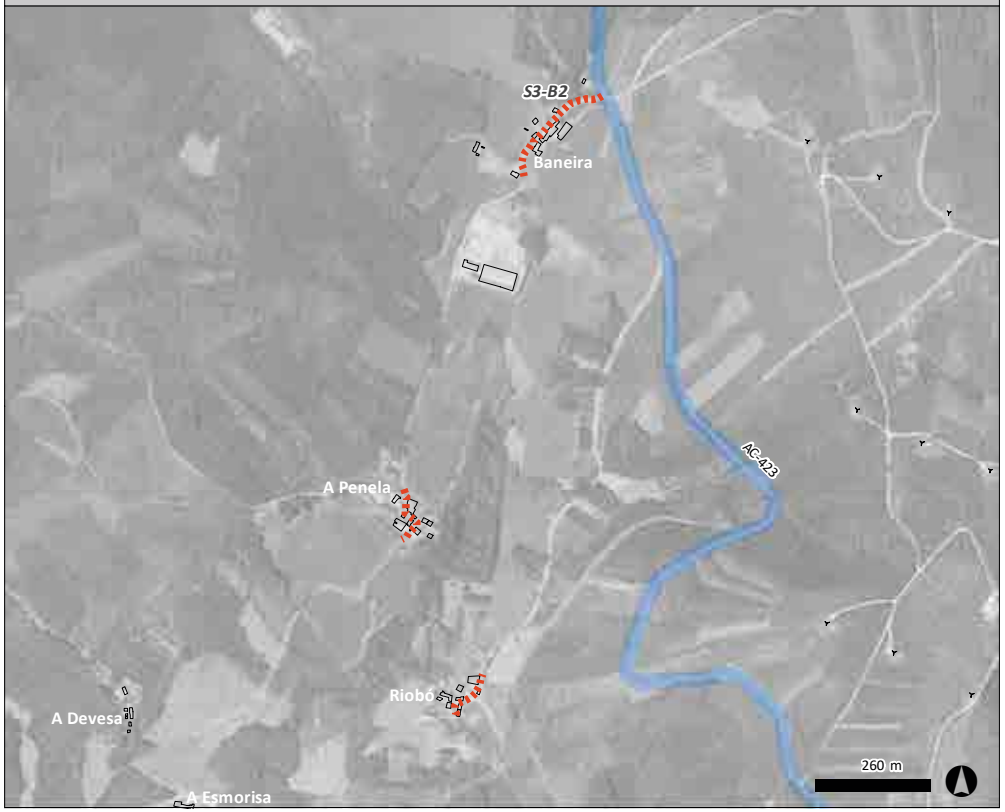
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

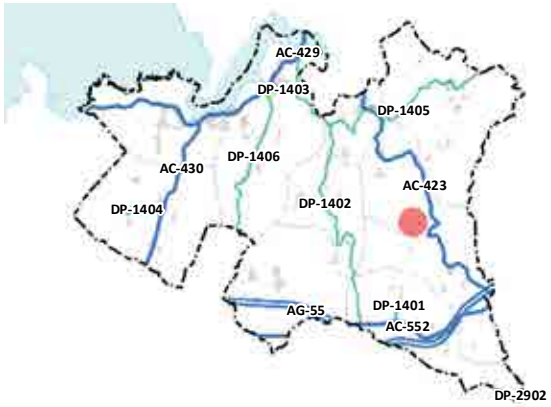
LE2.31	Compleción e mellora dos percorridos peonís en Baneira, Penela e Riobó	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	2.776,18 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20nas restantes.
Incluiranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA



LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

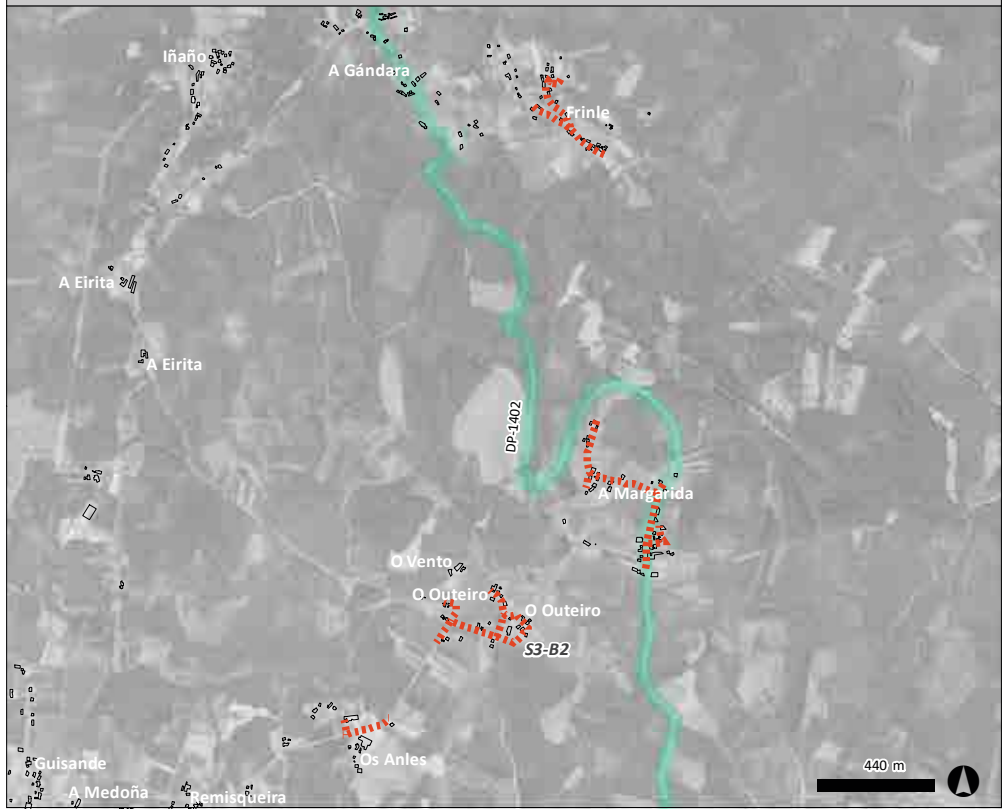
SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

LE2.32	Compleción e mellora dos percorridos peonís en A Margando, O Outeiro e Os Anles	
LIÑA ESTRATÉXICA	LE,2	Conexións territoriais e mobilidade de proximidade
PRIORIDADE / PRAZO:	LONGO	
ORZAMENTO:	13.552,74 €	
ADMON. IMPLICADAS:	-	
OBXECTIVOS:	OX.01+OX.04+OX.05+OX.06	

Xustificación e descrición:
Creación de itinerario peonil no ámbito residencial sinalado. Os tramos sinalaranse nos seu extremos con indicacións de "Zona Residencial - Prioridade Peonil en toda a Calzada" e unha inidicación de 10km/h en vías de menos de 4 metros de ancho e 20nas restantes.
Incluiranse marcas viais en calzada cada non menos de 200m que recorden a presencia de peóns, bancos cada un máximo de 300m e iluminación cada 100m cando non exista previamente.
Disporanse os pasos de péons establecidos.

PLANIMETRÍA / INFORMACIÓN GRÁFICA:



MOSCA

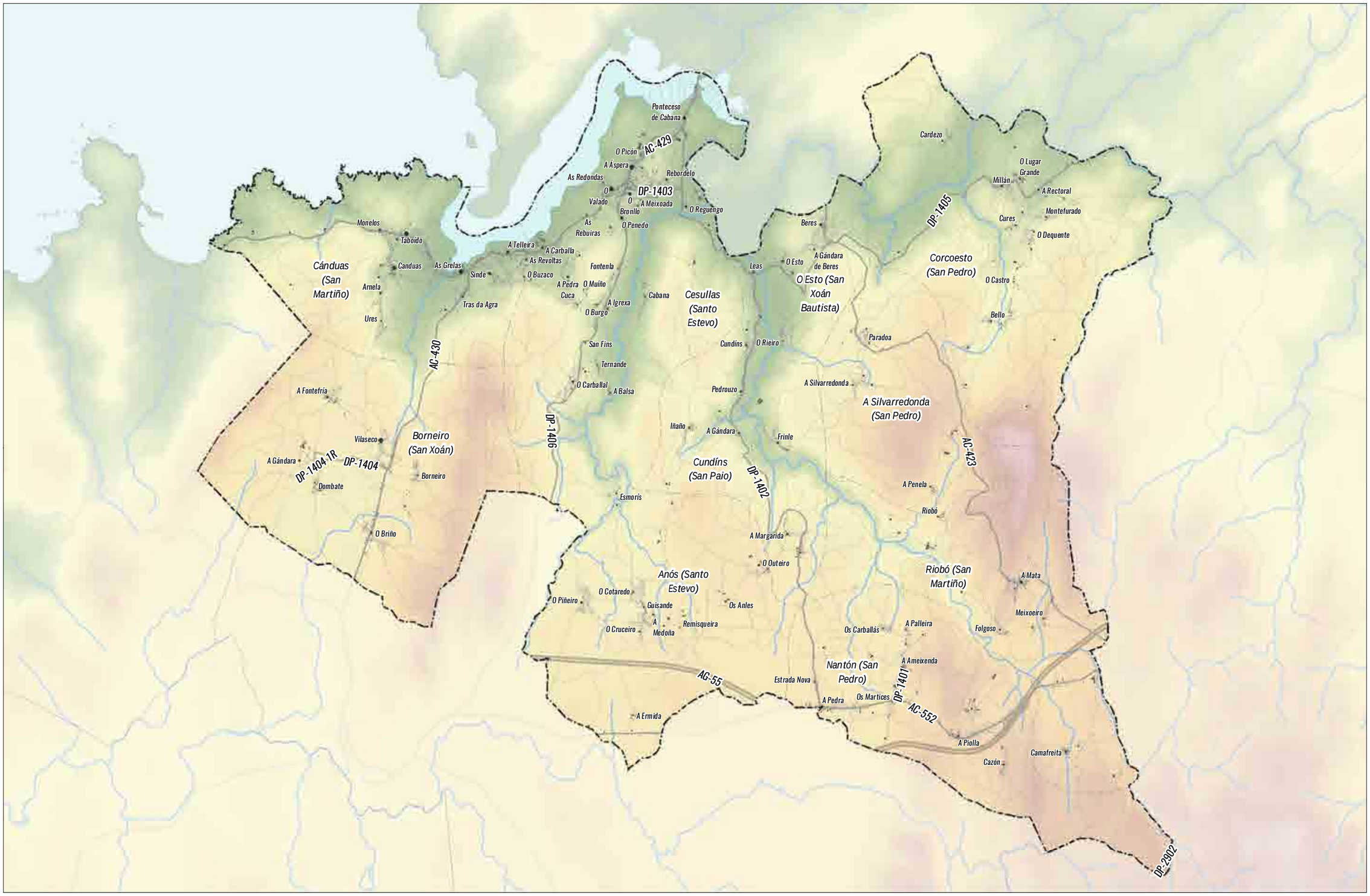
LENDA

- Aparcamento
- Beirarrúa
- Roteiro
- Convivencia
- Rotonda
- Senda
- Zona verde
- Paso peonil

SX-XX Sección tipo

- Rede peonil existente
- AG-55
- Estrada autonómica
- Estrada provincial

ANEXO 5: MAPAS E PLANOS



LENDA

ELEVACIÓN (m)

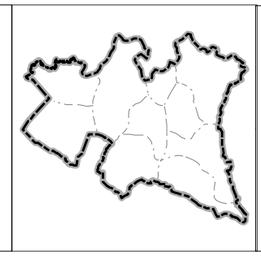
- ALTO : 593
- BAIXO : 0

BASE CARTOGRÁFICA

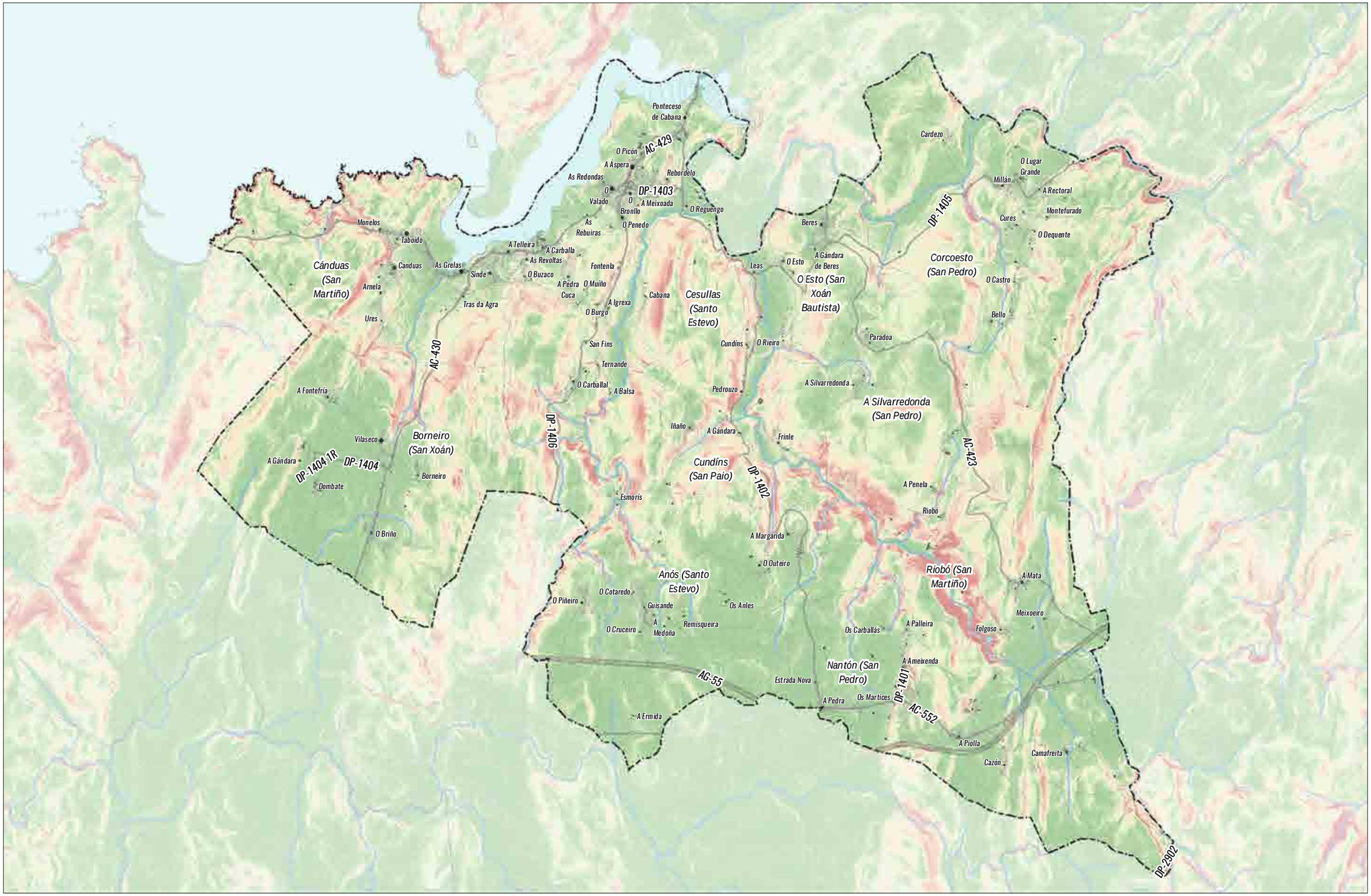
- CONCELLO
- PARROQUIAS
- COSTA
- HIDROGRAFÍA
- RESTO VIARIO

POBOACIÓN

- 0 - 40 hab
- 40 - 80 hab
- 80 - 120 hab
- > 120 hab
- SU/SNR



	CABANA DE BERGANTIÑOS
	PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL
	diciembre de 2021
15014	ANÁLISE E DIAGNOSE
ETRS 1989 UTM 29N	A1 - XEOGRAFÍA
1/55.000	0 650 1.300 2.600 Metros



LENDA

PENDENTE TERREO (%)

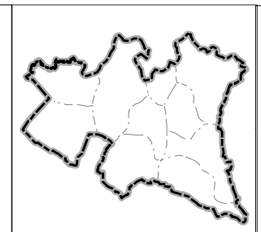
- 0 - 5
- 5 - 10
- 10 -15
- 15 - 20
- 20 - 25
- > 25

BASE CARTOGRÁFICA

- CONCELLO
- PARROQUIAS
- COSTA
- HIDROGRAFÍA
- RESTO VIARIO

POBOACIÓN

- 0 - 40 hab
- 40 - 80 hab
- 80 - 120 hab
- > 120 hab
- SU/SNR



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

diciembre de 2021

15014

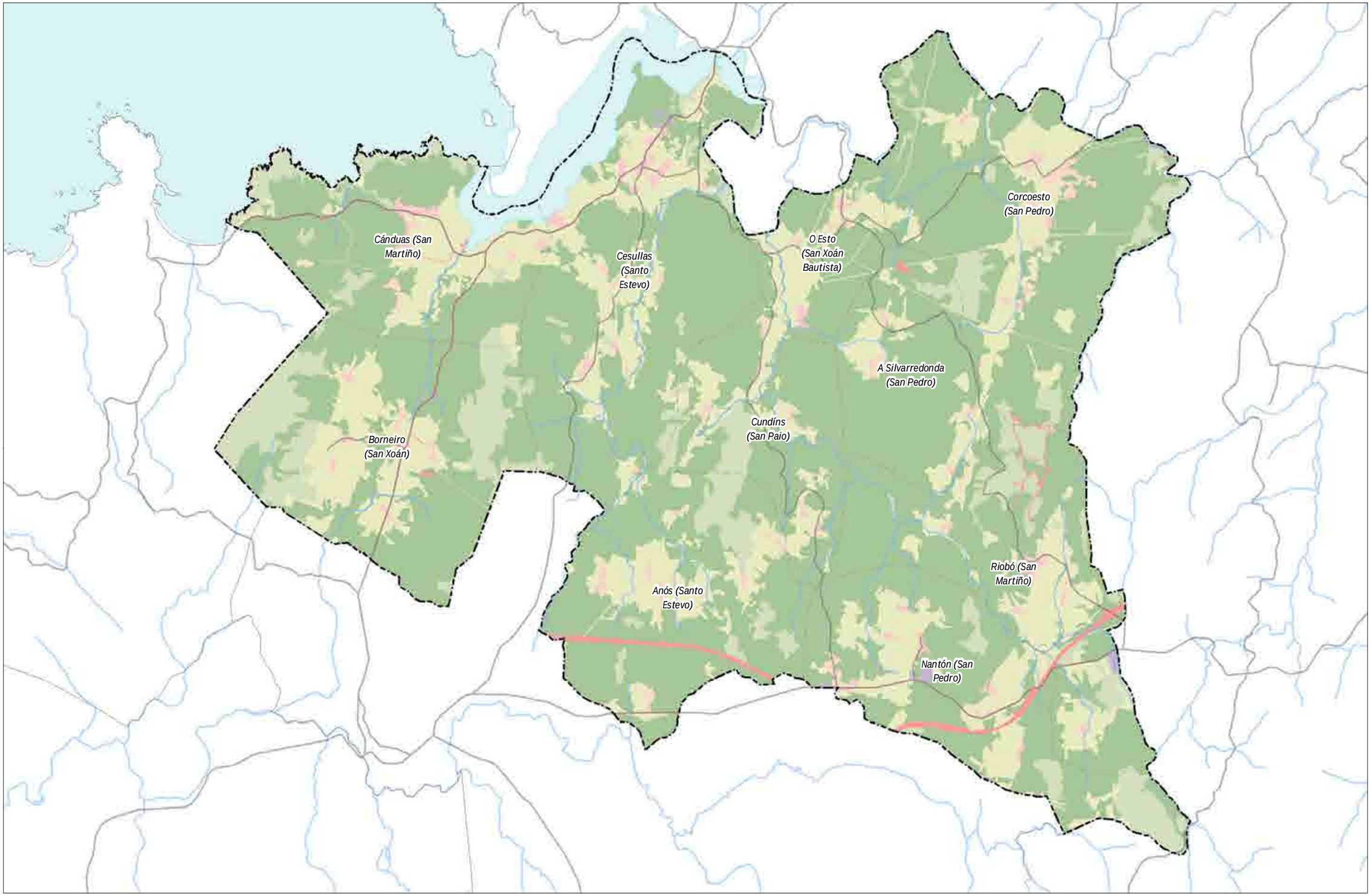
ANÁLISE E DIAGNOSE

ETRS 1989 UTM 29N

A2 - PENDENTES DO TERREO

1/55.000

0 650 1.300 2.600 Metros



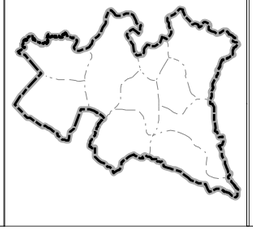
LENDA

USOS SOLO

- URBANO
- EXPANSION URBANA
- INFRAESTRUTURAS
- INDUSTRIAL
- CULTIVO
- MONTE ALTO
- MONTE BAIXO
- MARISMA
- PRAIA
- ROCAS

BASE CARTOGRÁFICA

- CONCELLO
- COSTA
- PARROQUIAS
- HIDROGRAFÍA



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

diciembre de 2021

15014

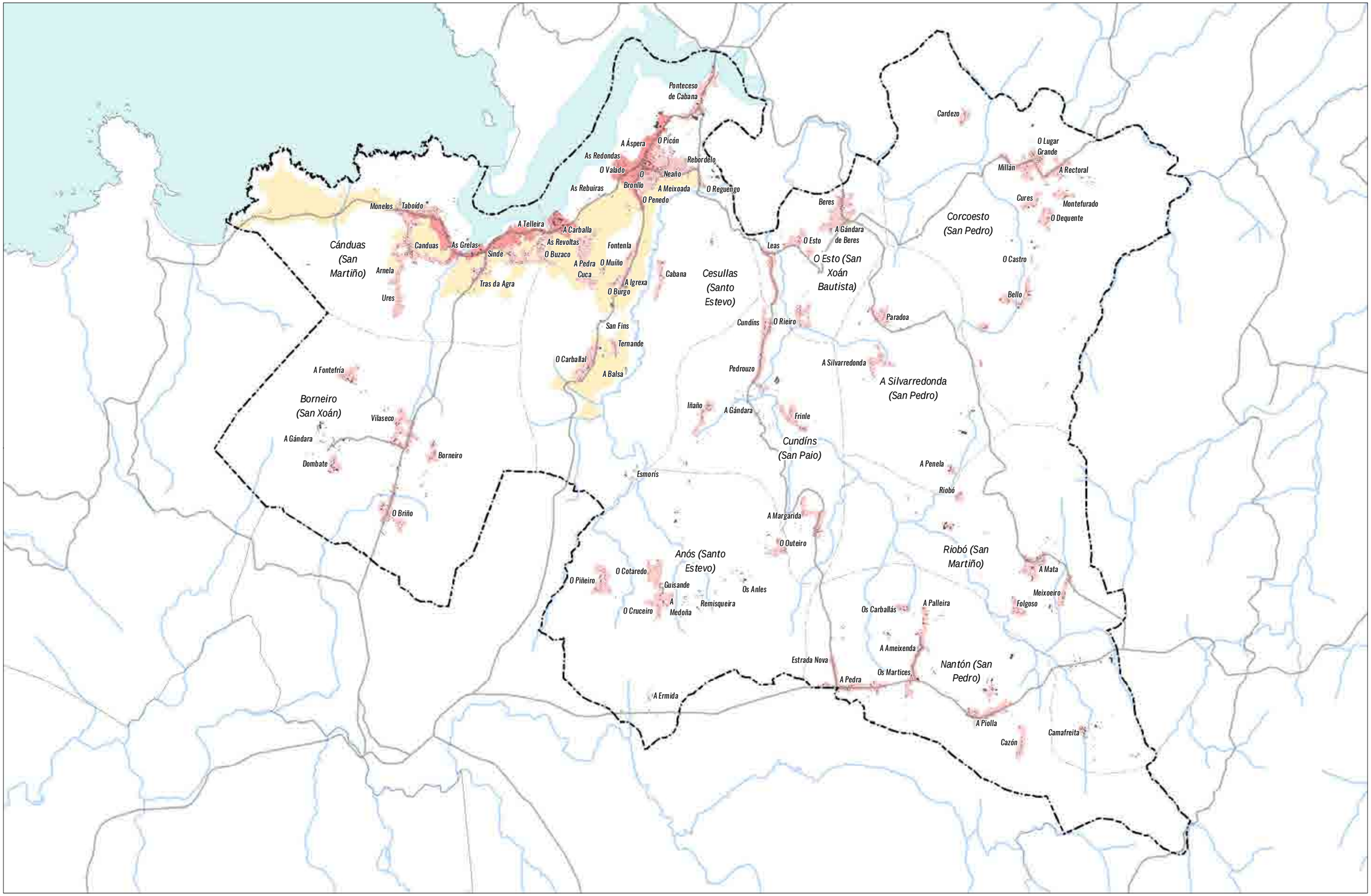
ANÁLISE E DIAGNOSE

A3 - USOS DO SOLO

ETRS 1989 UTM 29N

1/55.000

0 650 1.300 2.600 Metros



LENDA

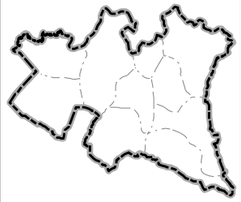
CLASE SOLO

PXOM

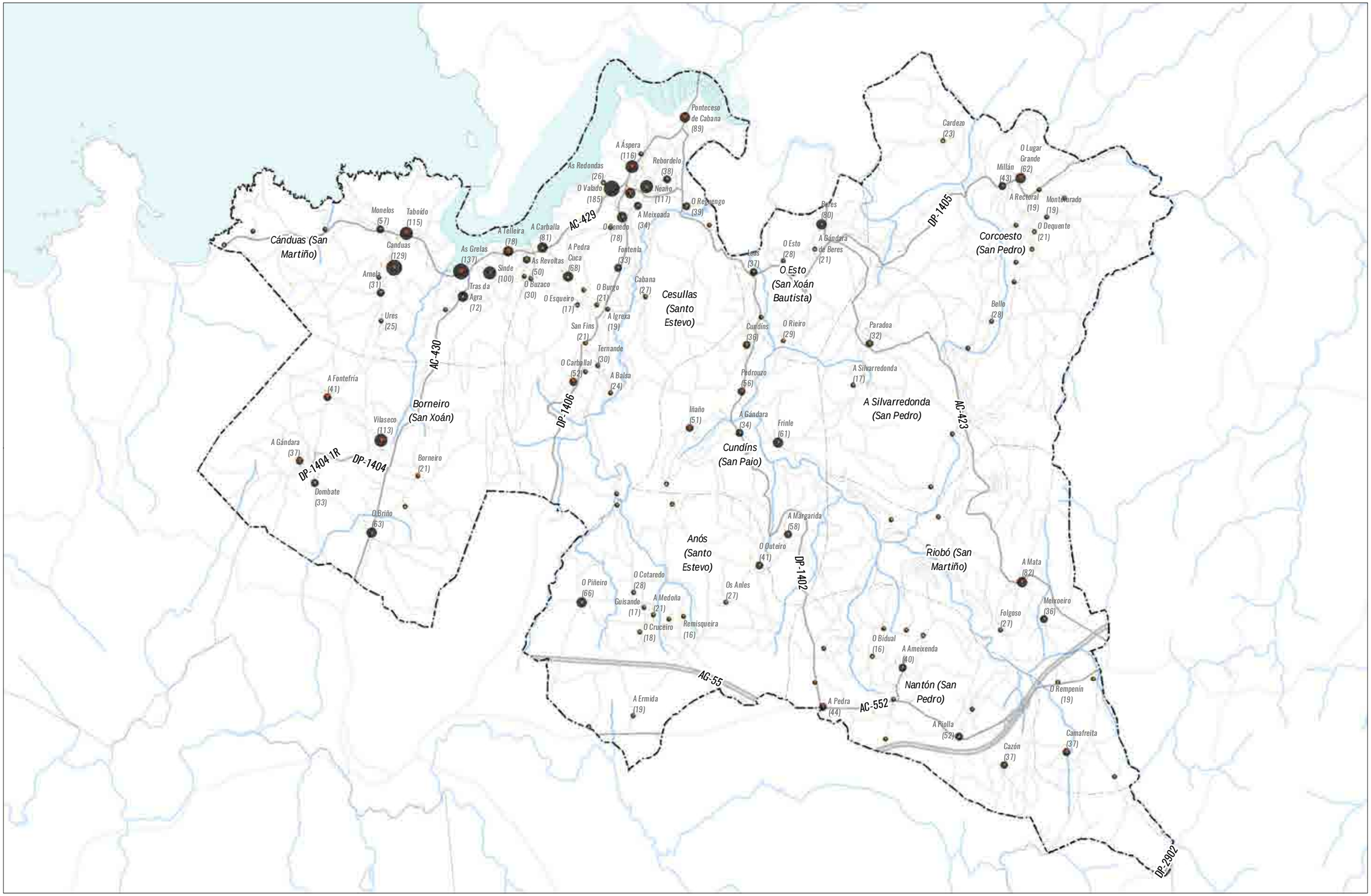
- SU
- SNR
- SR

BASE CARTOGRÁFICA

- CONCELLO
- COSTA
- PARROQUIAS
- HIDROGRAFÍA



	CABANA DE BERGANTIÑOS
	PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL
	diciembre de 2021
15014	ANÁLISE E DIAGNOSE
ETRS 1989 UTM 29N	A4 - CLASES DE SOLO
1/55.000	0 650 1.300 2.600 Metros



LENDA

POBOACIÓN 2020

A2020

- < 30 HAB
- 30 - 60 HAB
- 60 - 90 HAB
- 90 - 120 HAB
- > 120 HAB

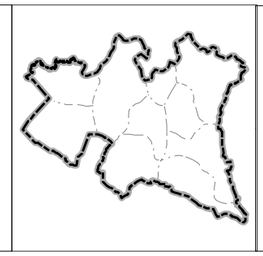
EVOLUCIÓN POBOACIÓN 2010-2020

EV_10_20

- Perde máis de 15 hab
- Perde15 hab. ou menos
- Gaña 15 hab. ou menos
- Gaña máis de 15 hab.

BASE CARTOGRÁFICA

- CONCELLO
- PARROQUIAS
- COSTA
- HIDROGRAFÍA
- RESTO VIARIO



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

diciembre de 2021

15014

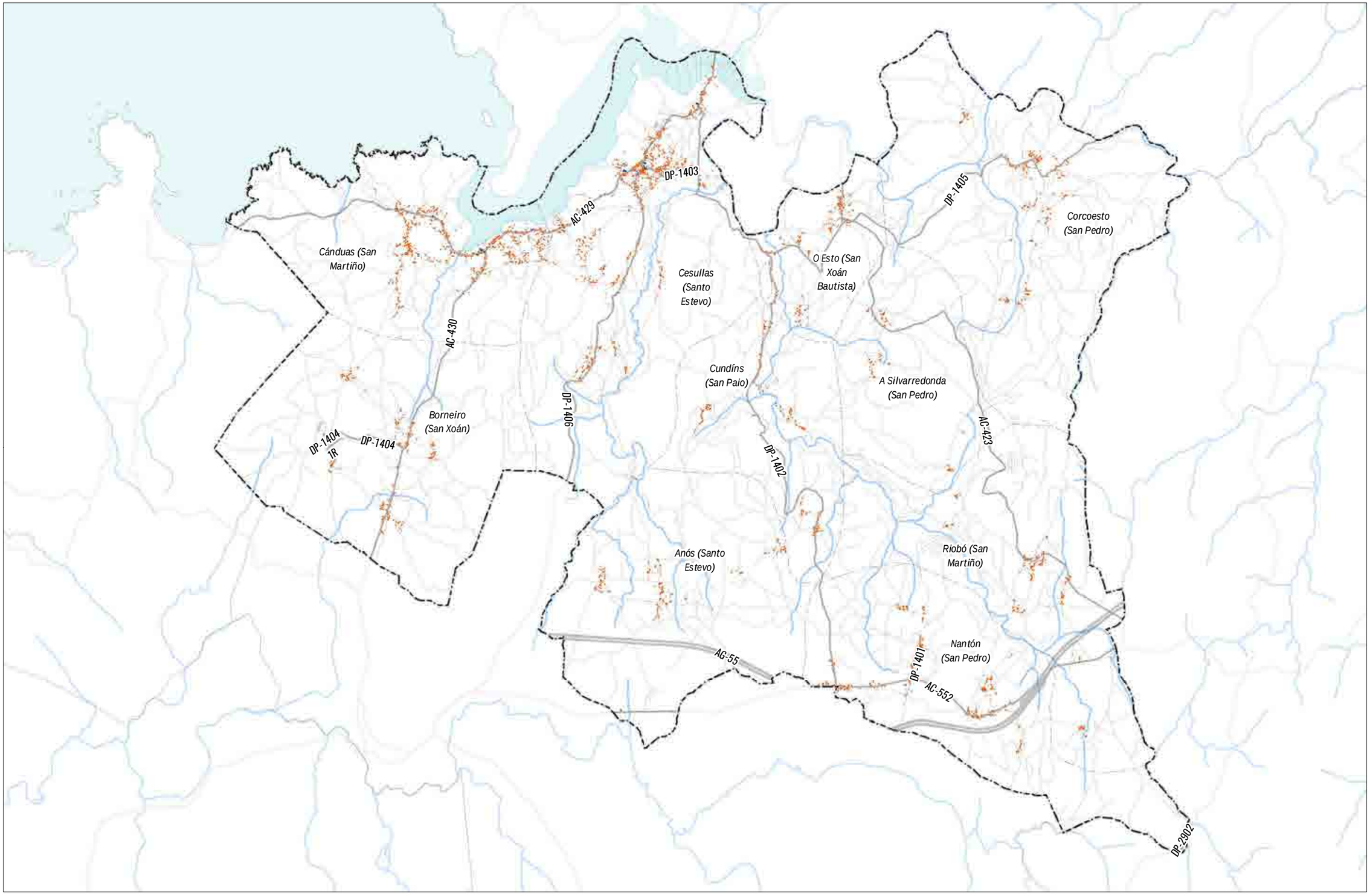
ANÁLISE E DIAGNOSE

ETRS 1989 UTM 29N

A5 - DEMOGRAFÍA E EVOLUCIÓN POBOACIONAL

1/55.000

0 650 1.300 2.600 Metros



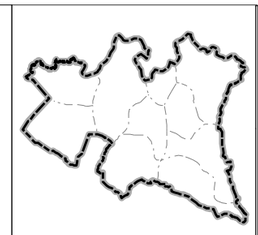
LENDA

EDIF. Nº VIVENDAS

- 0
- 1
- >1

BASE CARTOGRÁFICA

- CONCELLO
- PARROQUIAS
- COSTA
- HIDROGRAFÍA
- RESTO VIARIO



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

diciembre de 2021

15014

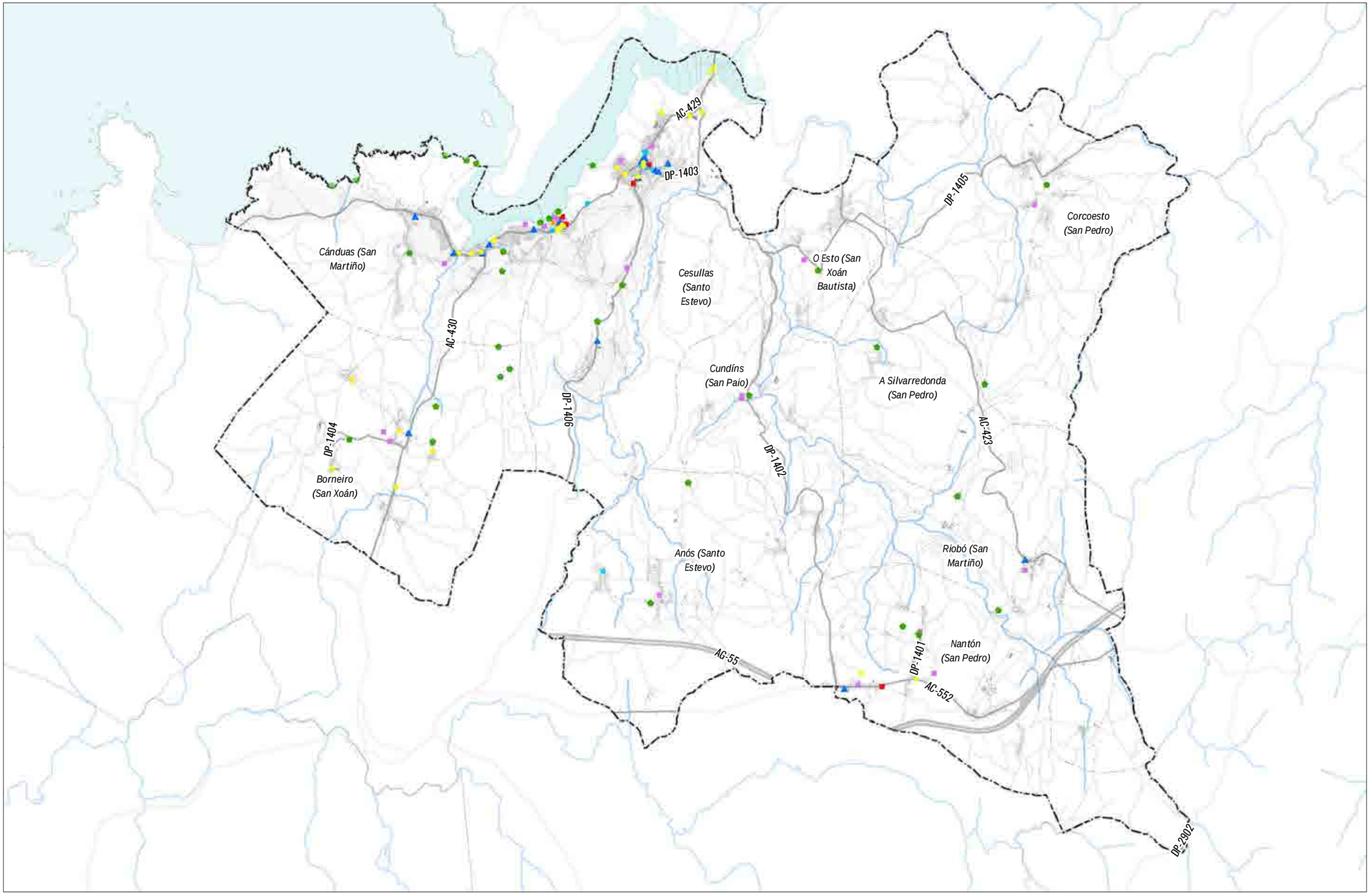
ANÁLISE E DIAGNOSE

A6 - PARQUE DE VIVENDAS

ETRS 1989 UTM 29N

1/55.000

0 650 1.300 2.600 Metros

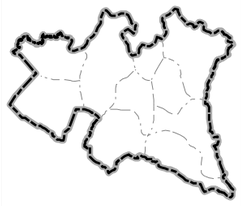


LENDA

- EQUIPAMENTOS XERAL
- EQUIP. EDUCATIVOS
- EQUIP. SAÚDE
- ESPAZOS DE INTERESE
- HOSTALARIA
- ABASTECEMENTO
- COMERCIO/SERVIZOS

BASE CARTOGRÁFICA

- CONCELLO
- PARROQUIAS
- SU
- SNR
- COSTA
- HIDROGRAFÍA
- RESTO VIARIO



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

diciembre de 2021

15014

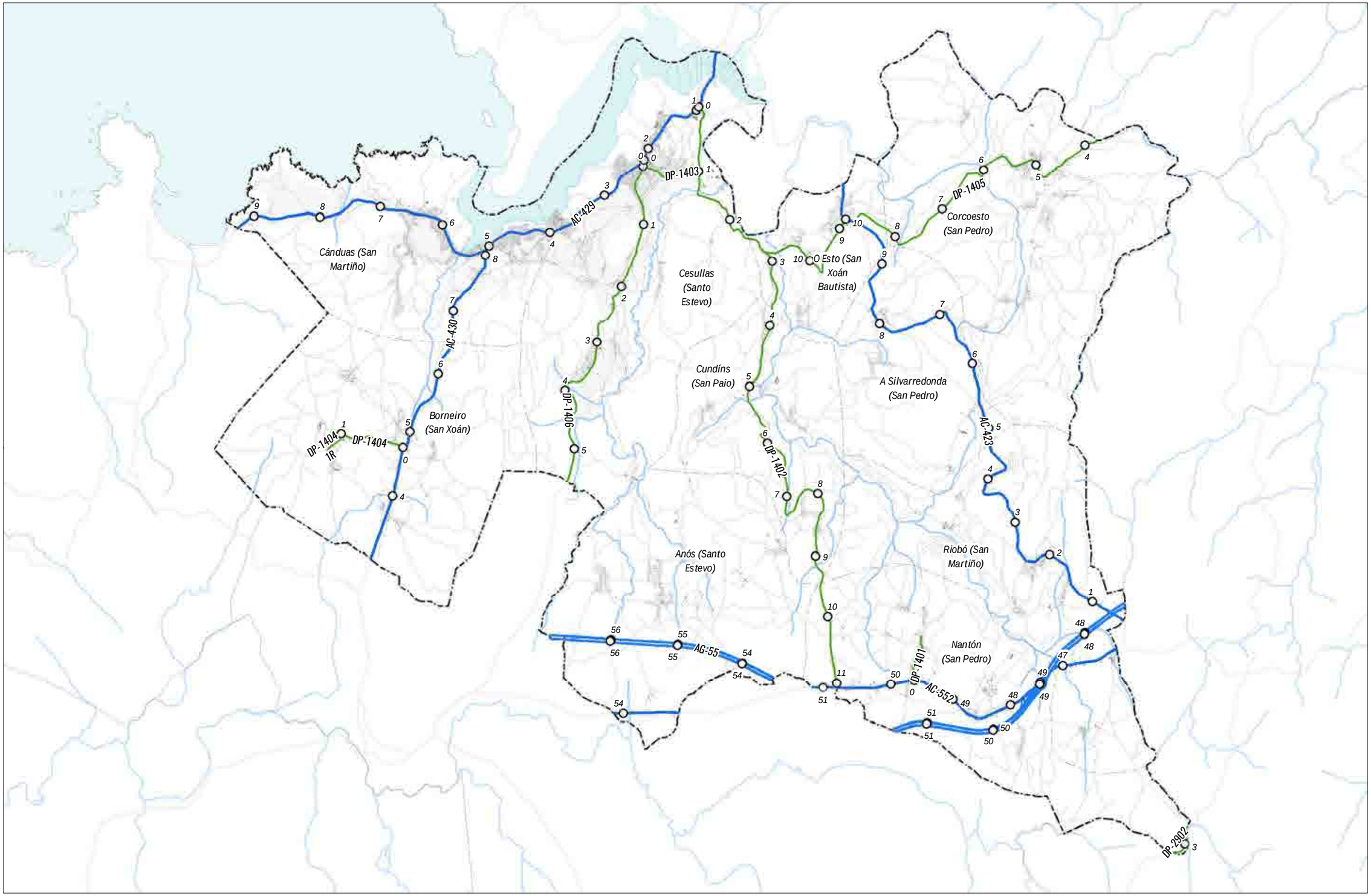
ANÁLISE E DIAGNOSE

A7 - ATRACTORES DE MOBILIDADE

ETRS 1989 UTM 29N

1/55.000

0 650 1.300 2.600 Metros



LENDA

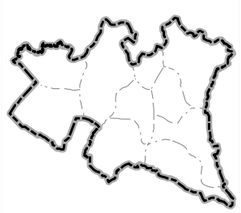
- PK

ESTRADAS TITULARIDADE

- AG-55
- AUTONÓMICA
- PROVINCIAL

BASE CARTOGRÁFICA

- CONCELLO
- PARROQUIAS
- SU
- SNR
- COSTA
- HIDROGRAFÍA
- RESTO VIARIO



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

diciembre de 2021

15014

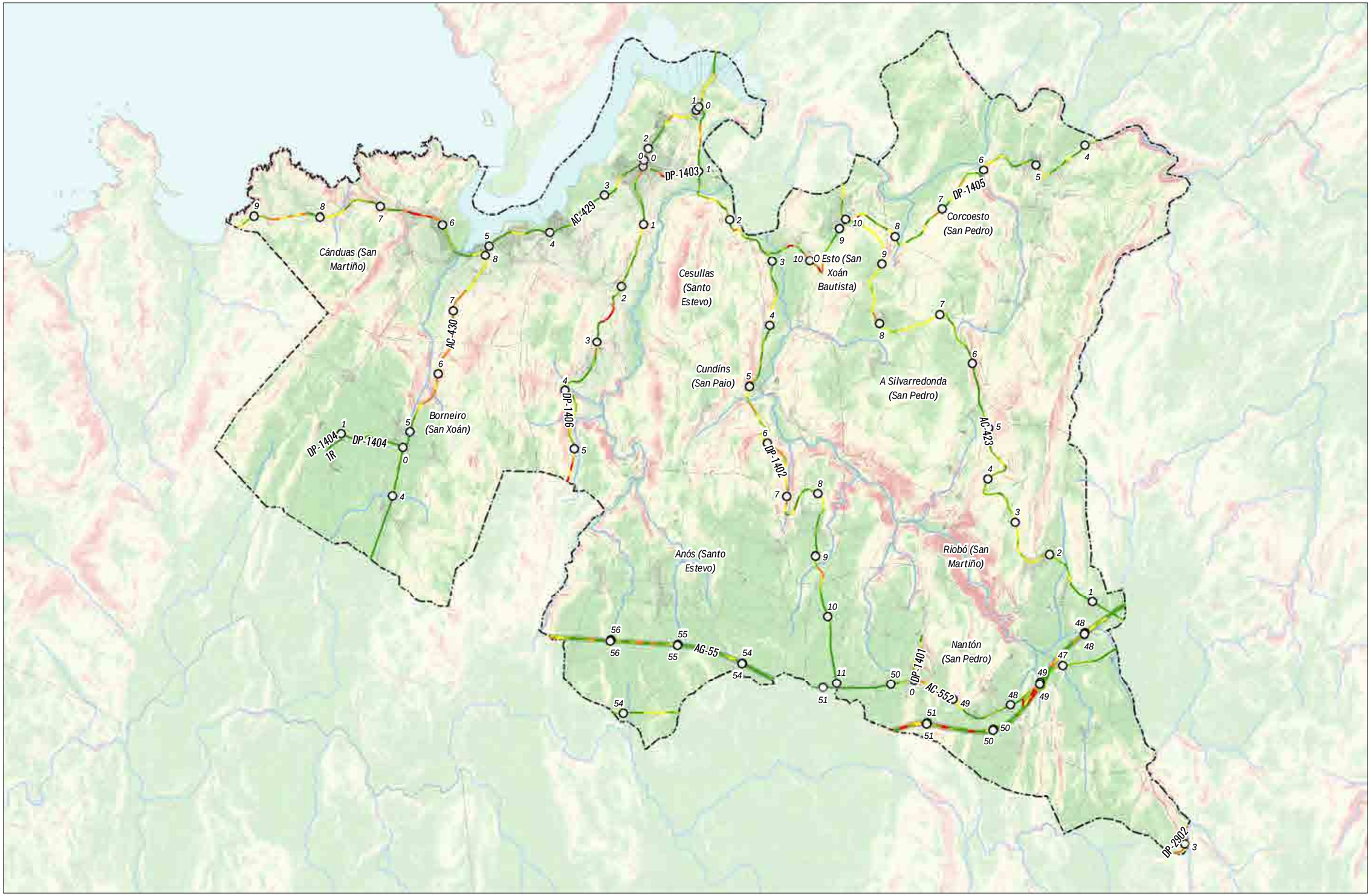
ANÁLISE E DIAGNOSE

A8 - VIARIO. TITULARIDADE

ETRS 1989 UTM 29N

1/55.000

0 650 1.300 2.600 Metros



LENDA

PENDENTE TERREO (%)

<VALUE>

- 0 - 5
- 5 - 10
- 10 -15
- 15 - 20
- 20 - 25
- > 25

RESTO VIARIO

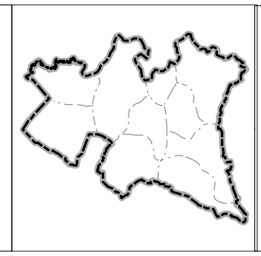
PK

ESTRADAS - PENDENTE

- 0% - 2%
- 2% - 4%
- 4% - 6%
- 6% - 8%
- > 8%

BASE CARTOGRÁFICA

- CONCELLO
- PARROQUIAS
- SU
- SNR
- COSTA
- HIDROGRAFÍA
- RESTO VIARIO



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

diciembre de 2021

15014

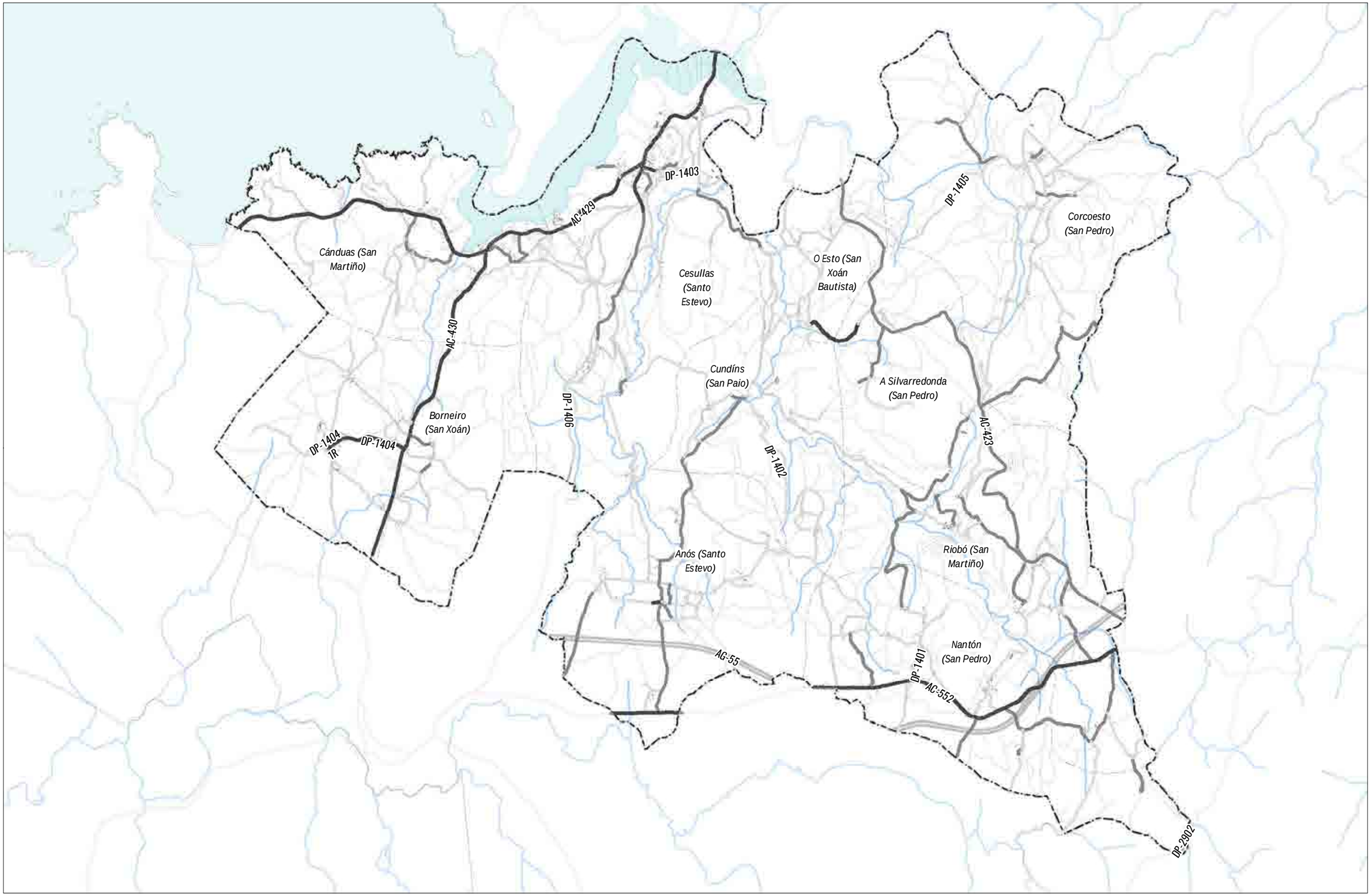
ANÁLISE E DIAGNOSE

ETRS 1989 UTM 29N

A9 - VIARIO. PENDENTE

1/55.000

0 650 1.300 2.600 Metros



LENDA

RESTO VIARIO

ANCHO VIA (EIEL)

> 4,5 m

4,5 - 6,5 m

> 6,5 m

BASE CARTOGRÁFICA

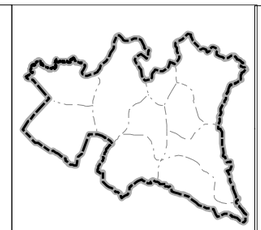
CONCELLO

PARROQUIAS

COSTA

HIDROGRAFÍA

RESTO VIARIO



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

diciembre de 2021

15014

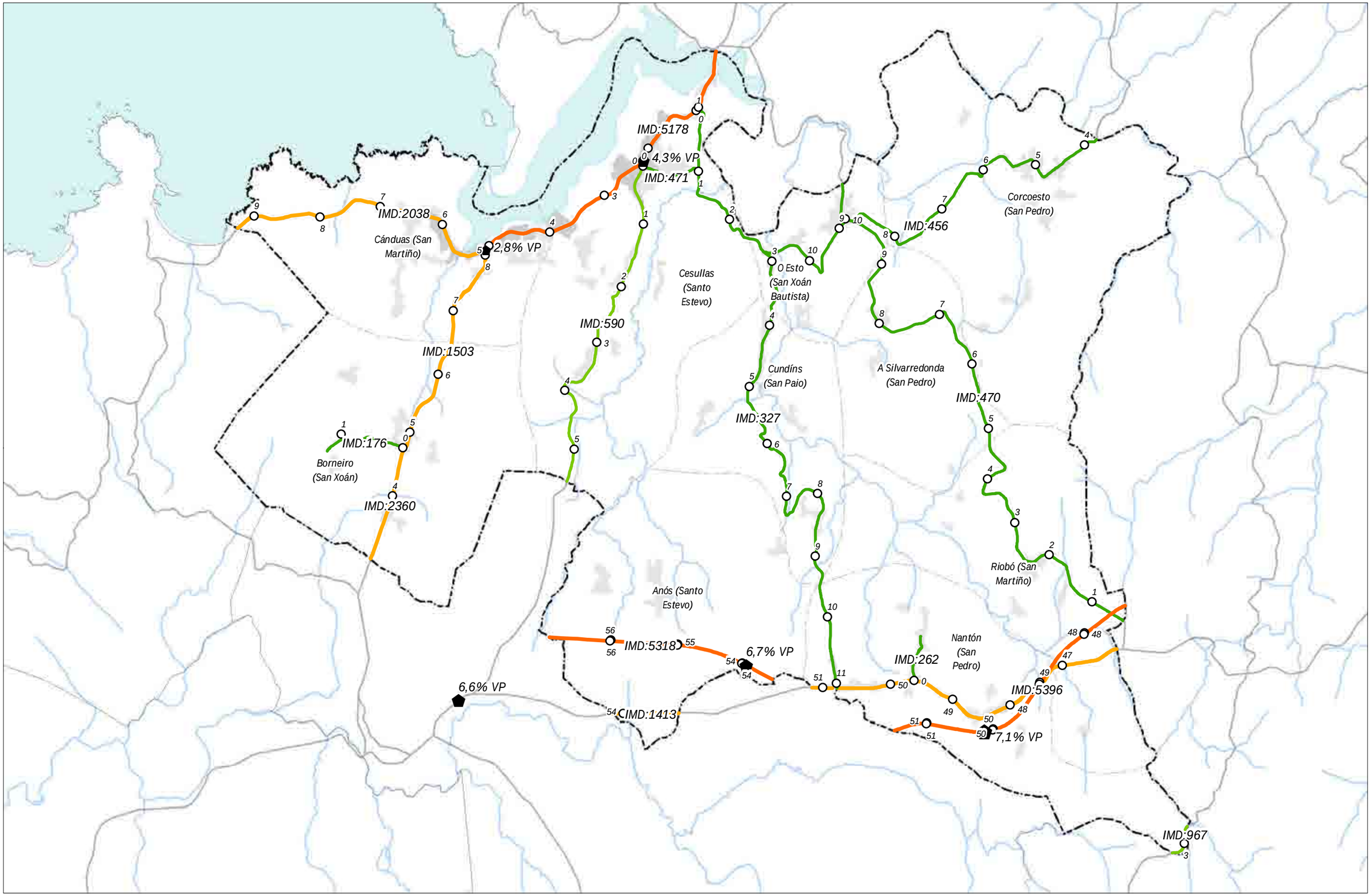
ANÁLISE E DIAGNOSE

A10 - VIARIO. ANCHO

ETRS 1989 UTM 29N

1/55.000

0 650 1.300 2.600 Metros



LENDA

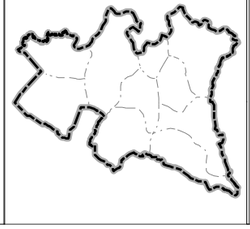
PK

ESTRADAS. IMD

- < 500
- 501 - 1.000
- 1.001 - 2.500
- 5.001 - 10.000

BASE CARTOGRÁFICA

- CONCELLO
- COSTA
- PARROQUIAS
- HIDROGRAFÍA
- SU
- SNR



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

diciembre de 2021

15014

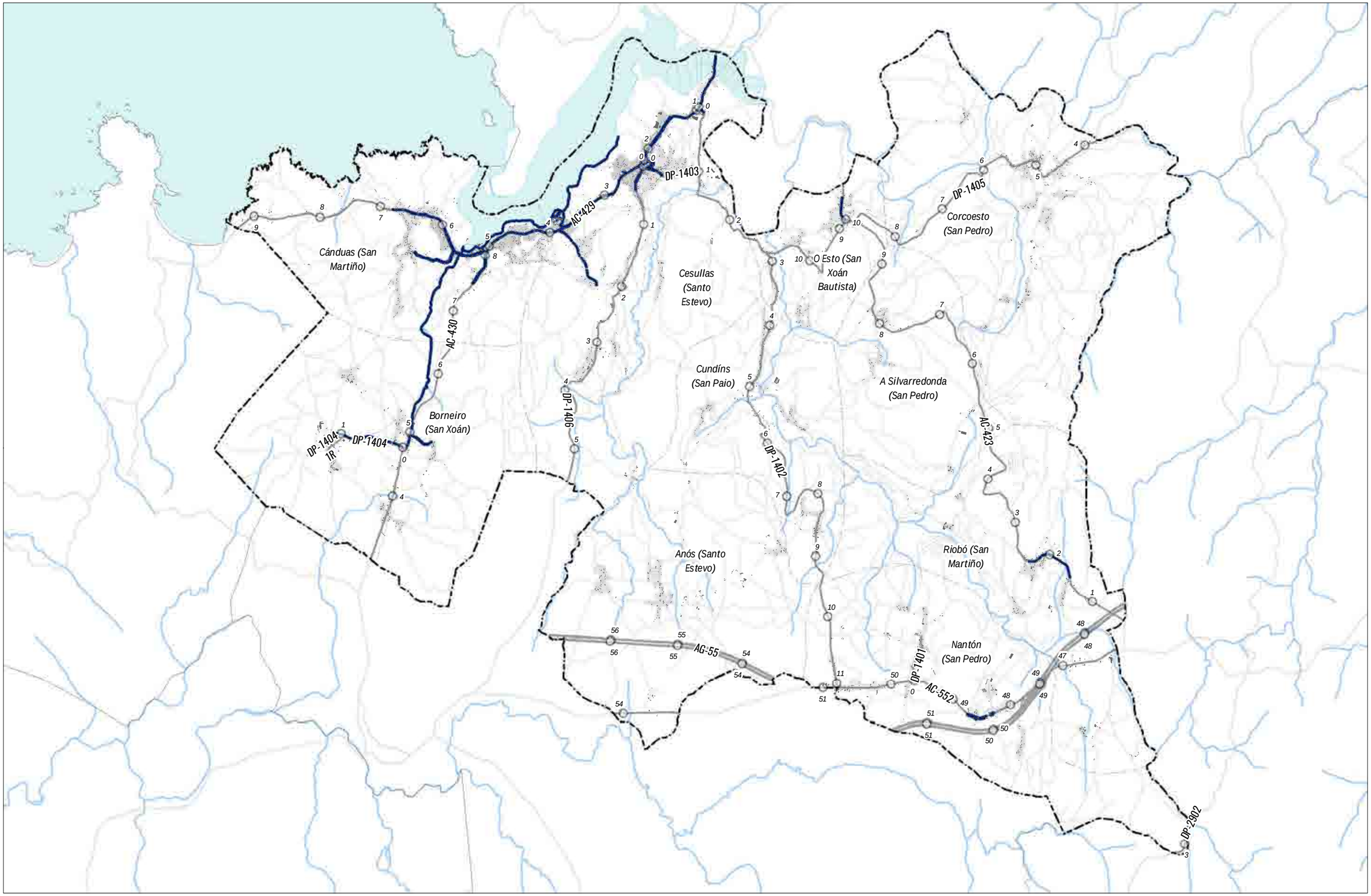
ANÁLISE E DIAGNOSE

ETRS 1989 UTM 29N

A11 - VIARIO. IMD.

1/55.000

0 650 1.300 2.600 Metros



LENDA

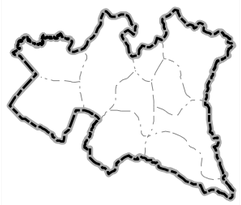
PK

REDE PEONIL (TODAS)

REDE PEONIL (TODAS)

BASE CARTOGRÁFICA

CONCELLO
PARROQUIAS
SU
SNR
COSTA
HIDROGRAFÍA
RESTO VIARIO



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

diciembre de 2021

15014

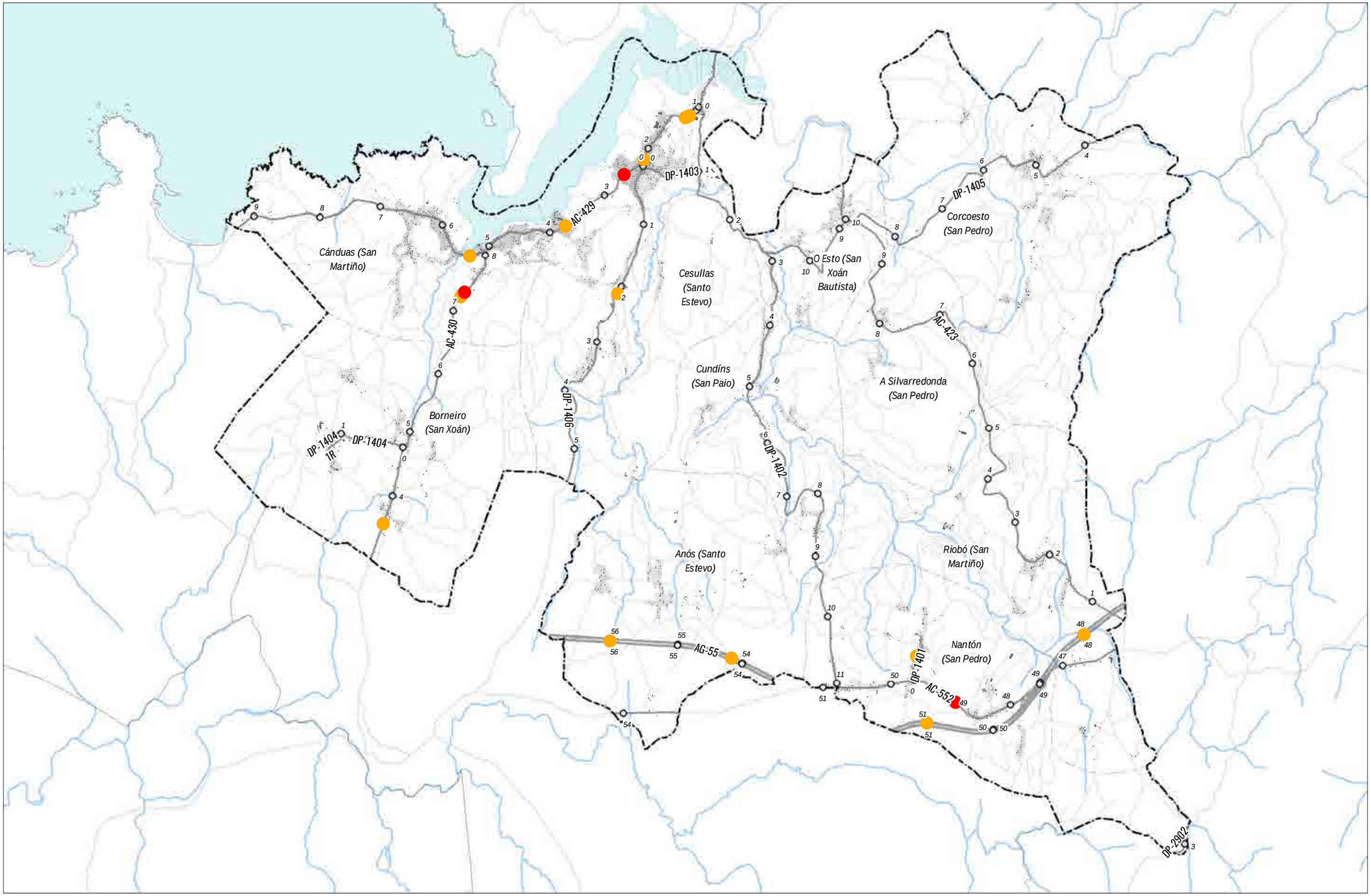
ANÁLISE E DIAGNOSE

A12 - VIARIO. REDE PEONIL

ETRS 1989 UTM 29N

1/55.000

0 650 1.300 2.600 Metros



LENDA

PK

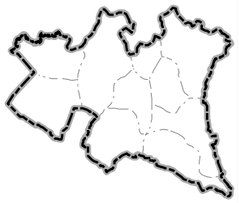
ACCIDENTES 2016-2020

LEVES

GRAVES

BASE CARTOGRÁFICA

CONCELLO
PARROQUIAS
SU
SNR
COSTA
HIDROGRAFÍA
RESTO VIARIO



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

diciembre de 2021

15014

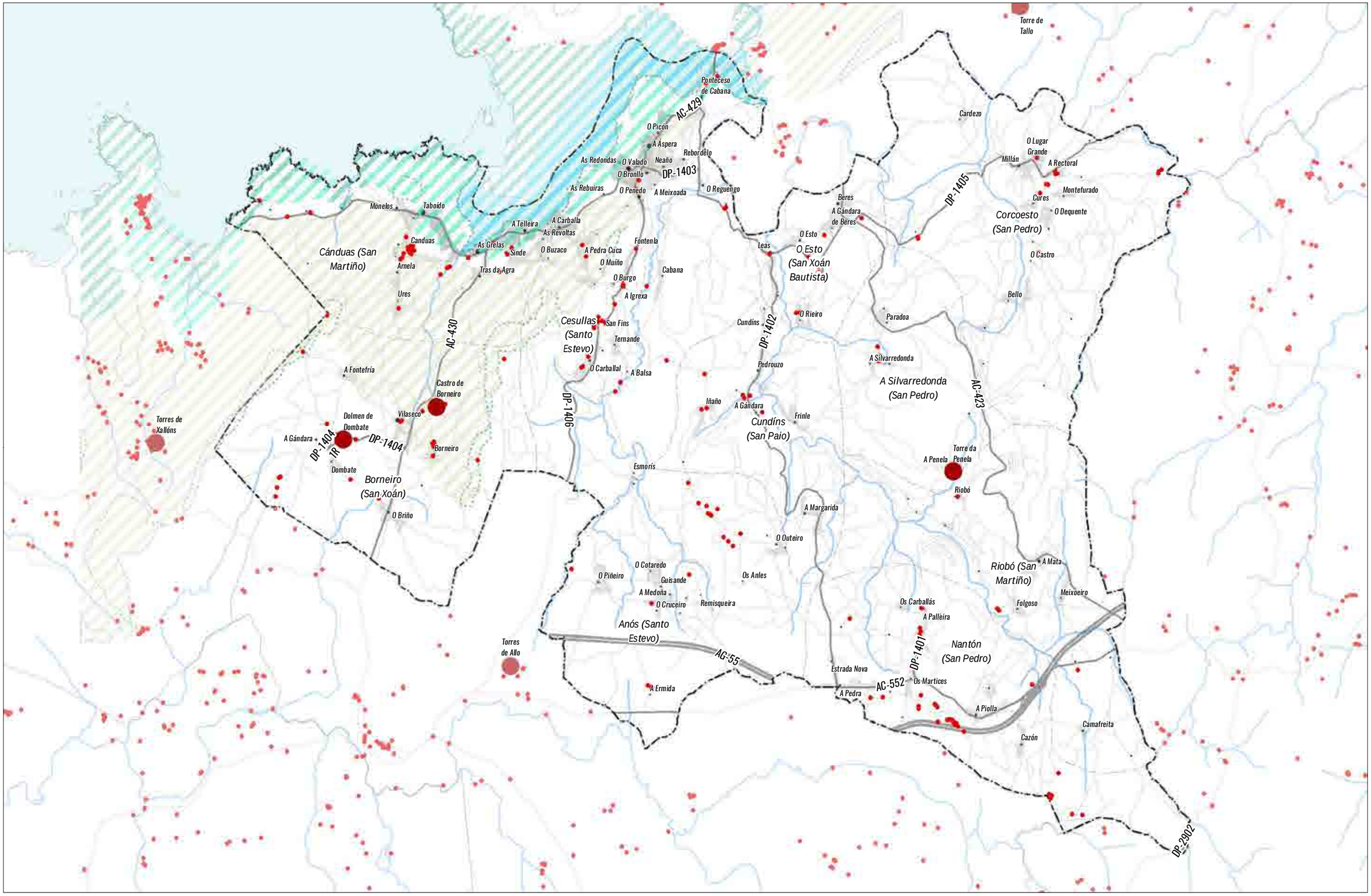
ANÁLISE E DIAGNOSE

A13 - VIARIO. ACCIDENTES

ETRS 1989 UTM 29N

1/55.000

0 650 1.300 2.600 Metros

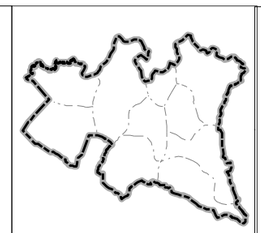


LENDA

- BIC
- ELEM. CATALOG.
- POL. Espazo Interese
- POL. Prot. intermareal
- POL. Prot. costeira
- POL. Mellora ambiental
- POL. Ordenación

BASE CARTOGRÁFICA

- CONCELLO
- PARROQUIAS
- SU
- SNR
- COSTA
- HIDROGRAFÍA
- RESTO VIARIO



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

diciembre de 2021

15014

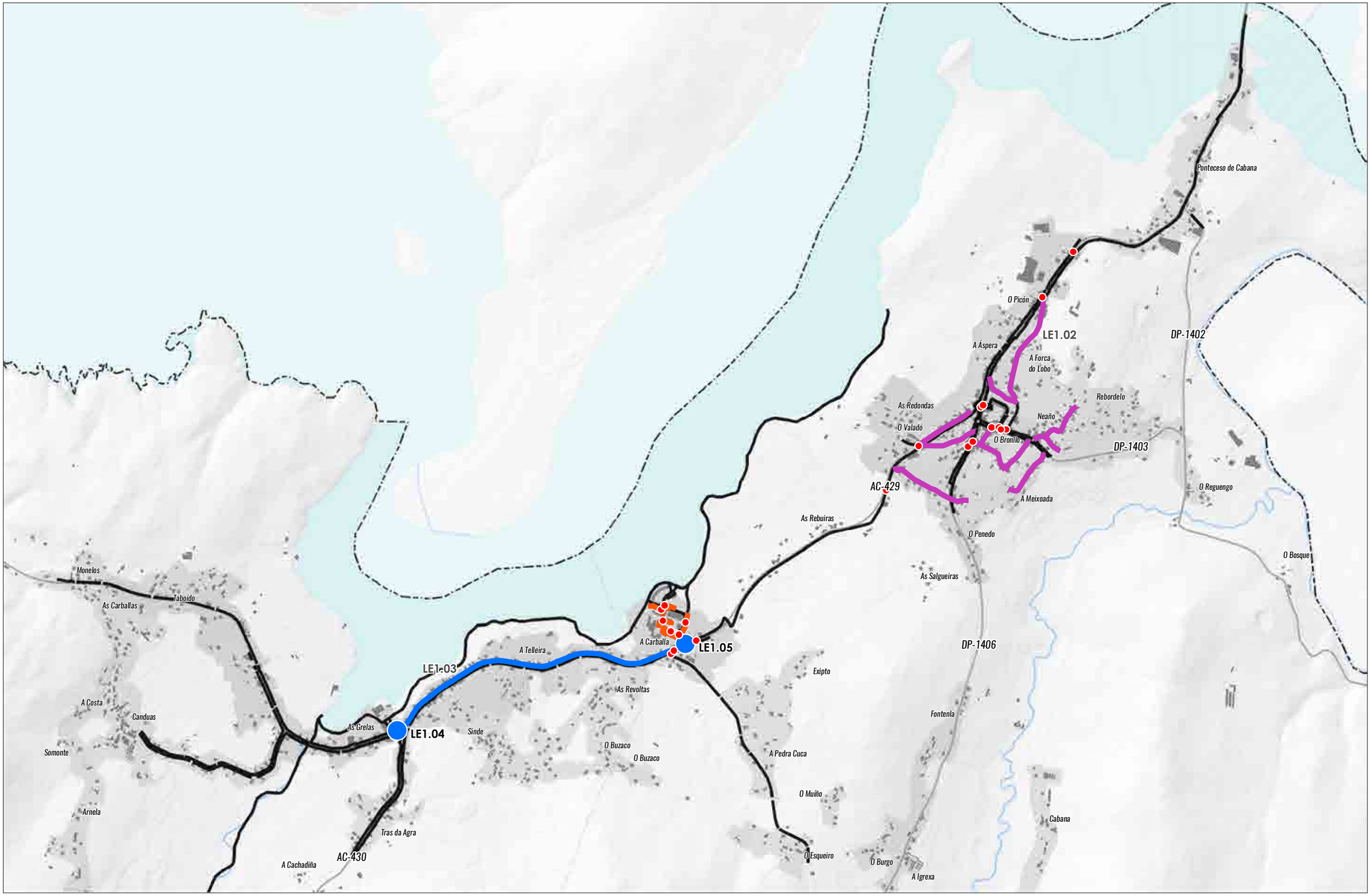
ANÁLISE E DIAGNOSE

A14 - PATRIMONIO E MEDIO AMBIENTE

ETRS 1989 UTM 29N

1/55.000

0 650 1.300 2.600 Metros



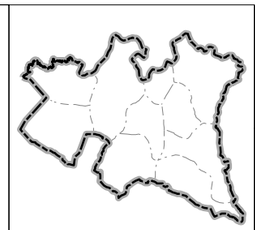
LENDA

LIÑA ESTRATÉXICA 1

- LE1.01
- LE1.02
- LE1.03
- PASO PEONIL
- ROTONDA

BASE CARTOGRÁFICA

- CONCELLO
- PARROQUIAS
- SU
- EDIF
- AG-55
- AUT / PROV
- RESTO VIARIO
- REDE PEONIL EXISTENTE
- COSTA
- HIDROGRAFÍA



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

Decembro 2021

15014

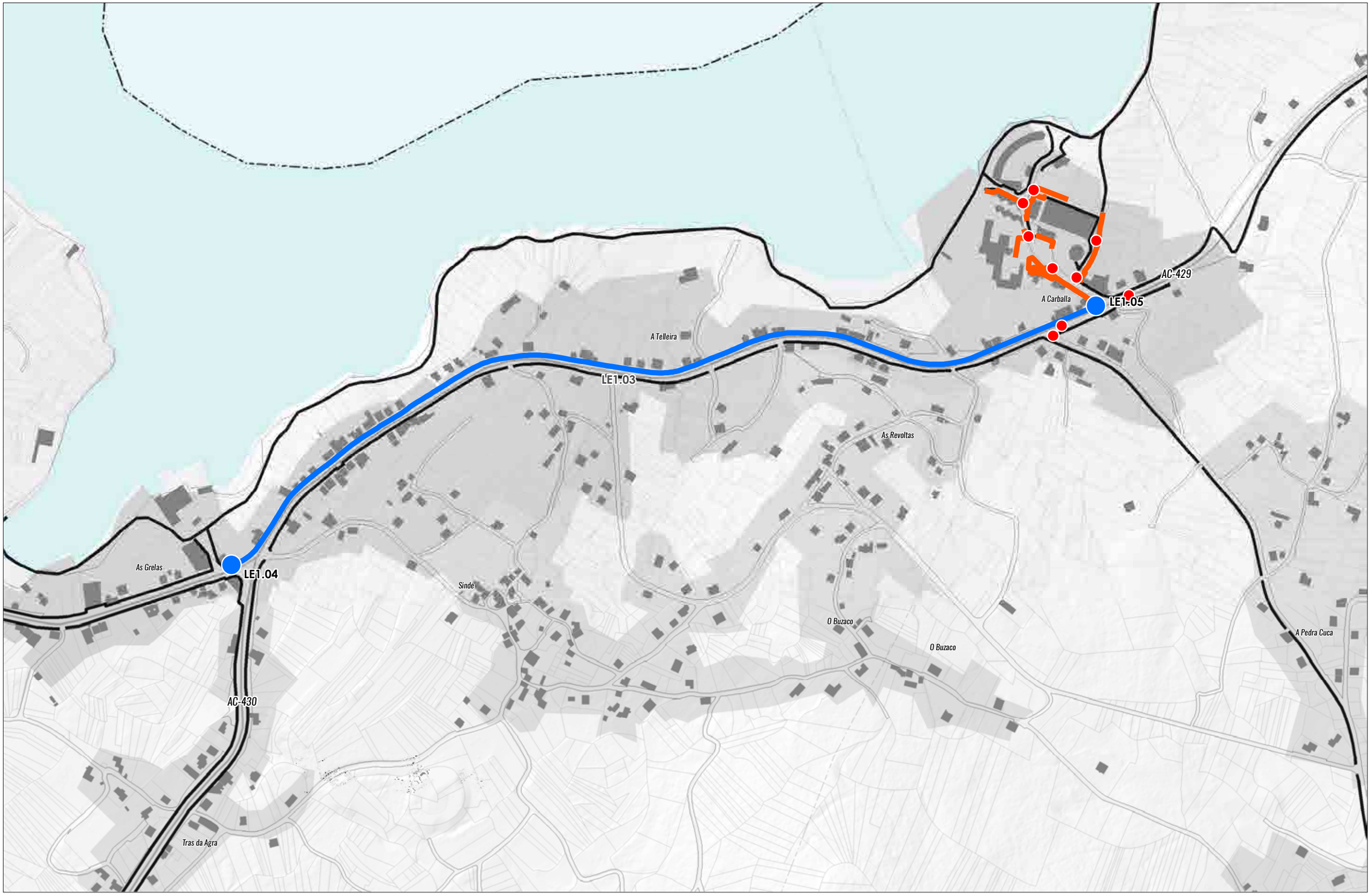
PROPOSTA

ETRS 1989 UTM 29N

P1 - LIÑA ESTRATÉXICA 1. XERAL

1/15.000

0 185 370 740 Metros



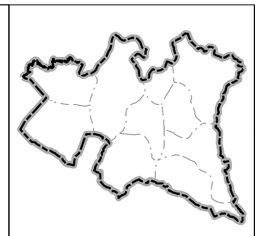
LENDA

LIÑA ESTRATÉXICA 1

- LE1.01
- LE1.02
- LE1.03
- PASO PEONIL
- ROTONDA

BASE CARTOGRÁFICA

- CONCELLO
- PARROQUIAS
- SU
- EDIF
- VIARIO
- PARCELARIO
- AG-55
- AUT / PROV
- RESTO VIARIO
- REDE PEONIL EXISTENTE
- COSTA
- HIDROGRAFÍA



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

Decembro 2021

15014

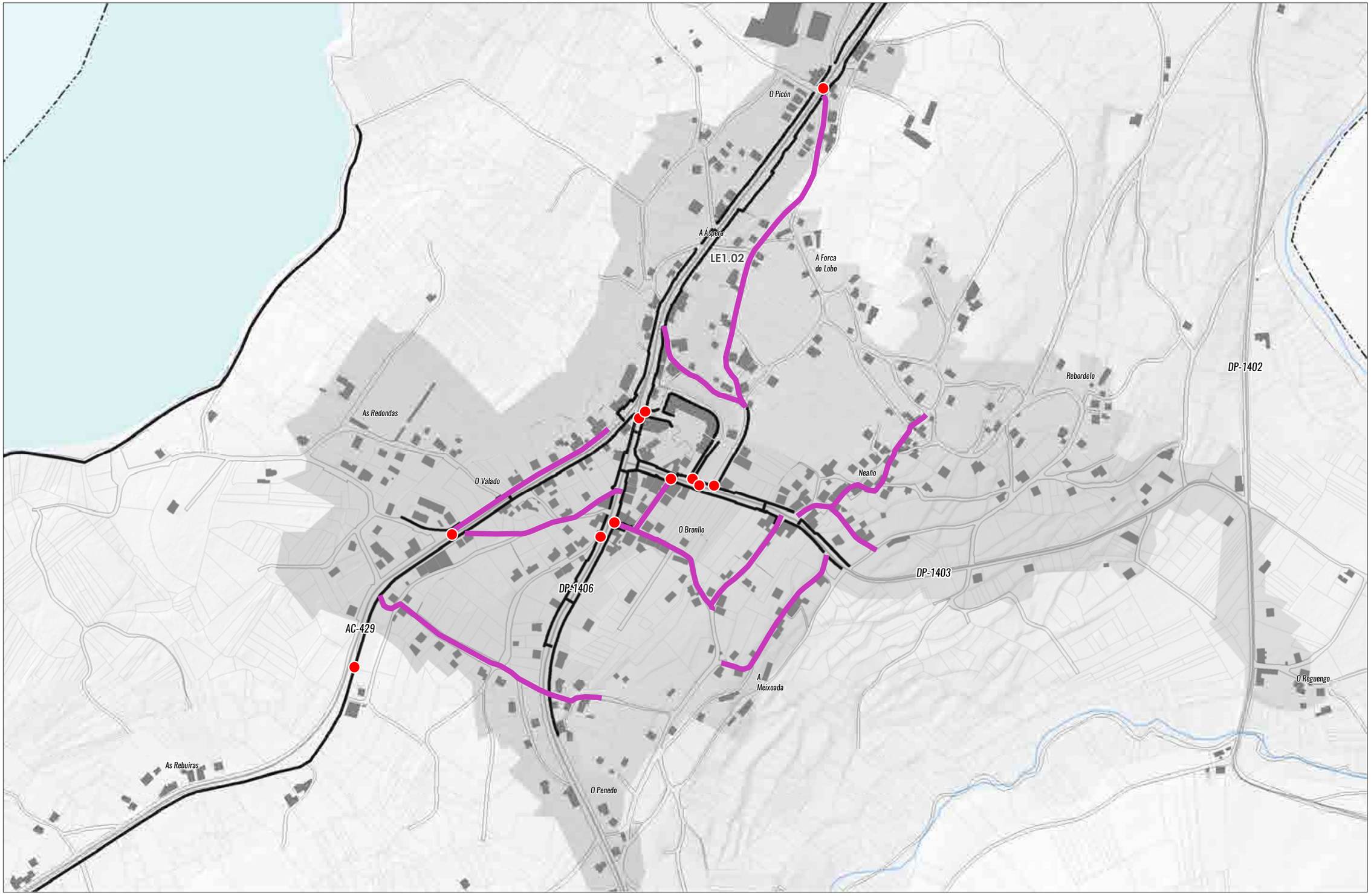
PROPOSTA

ETRS 1989 UTM 29N

P2 - LIÑA ESTRATÉXICA 1. A CARBALLA/GRELAS

1/5.000

0 62,5 125 250 Metros



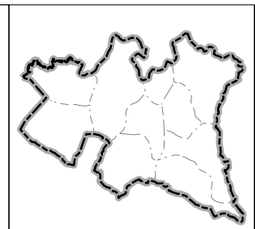
LENDA

LIÑA ESTRATÉXICA 1

- LE1.01
- LE1.02
- LE1.03
- PASO PEONIL
- ROTONDA

BASE CARTOGRÁFICA

- CONCELLO
- PARROQUIAS
- SU
- EDIF
- VIARIO
- PARCELARIO
- AG-55
- AUT / PROV
- RESTO VIARIO
- REDE PEONIL EXISTENTE
- COSTA
- HIDROGRAFÍA



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

Decembro 2021

15014

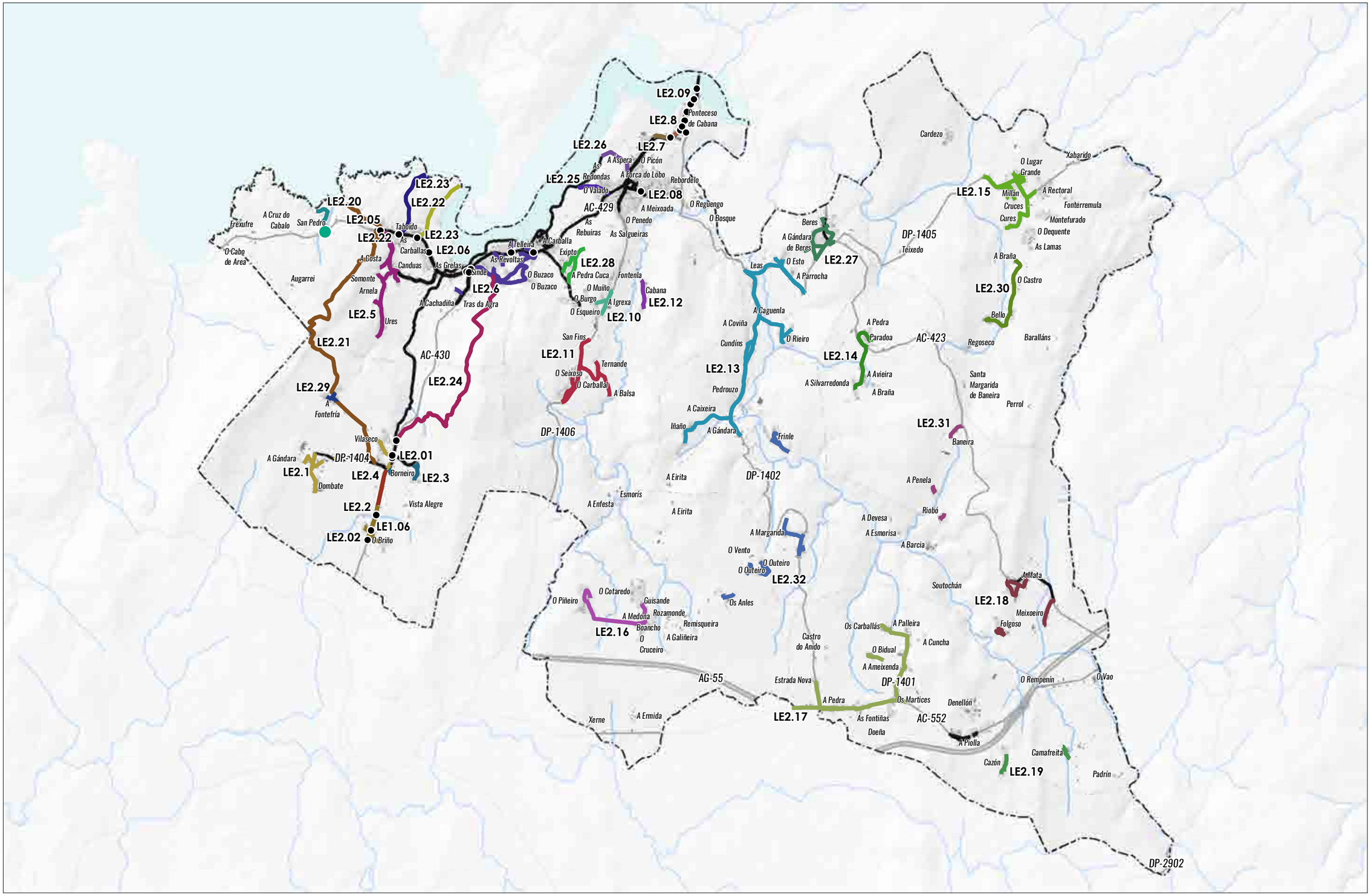
PROPOSTA

ETRS 1989 UTM 29N

P3 - LIÑA ESTRATÉXICA 1. NEAÑO

1/5.000

0 62,5 125 250 Metros



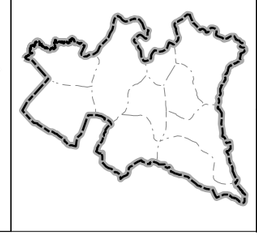
LENDA

LIÑA ESTRATÉXICA 2

	LE2.7	LE2.15	LE2.22	LE2.29
LE2.1	LE2.8	LE2.16	LE2.23	LE2.30
LE2.2	LE2.10	LE2.17	LE2.24	LE2.31
LE2.3	LE2.11	LE2.18	LE2.25	LE2.32
LE2.4	LE2.12	LE2.19	LE2.26	PASO PEONIL
LE2.5	LE2.13	LE2.20	LE2.27	APARCAMENTO DISUASORIO
LE2.6	LE2.14	LE2.21	LE2.28	

BASE CARTOGRÁFICA

CONCELLO	AG-55	COSTA
PARROQUIAS	AUT / PROV	HIDROGRAFÍA
SU	RESTO VIARIO	
EDIF	REDE PEONIL EXISTENTE	



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

Decembro 2021

15014

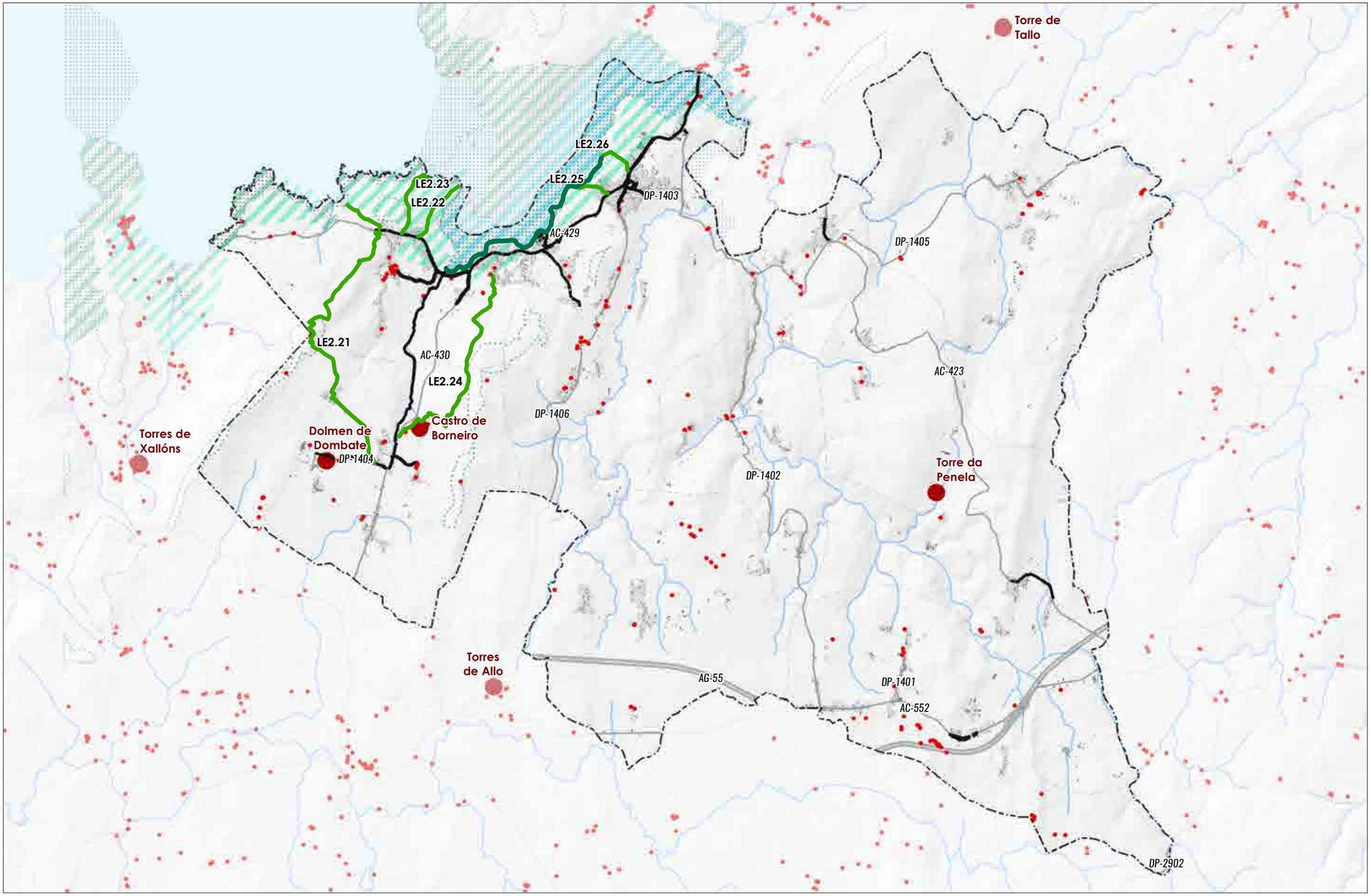
PROPOSTA

ETRS 1989 UTM 29N

P4 - LIÑA ESTRATÉXICA 2. XERAL

1/55.000

0 650 1.300 2.600 Metros



LENDA

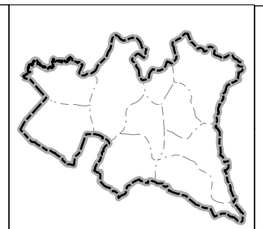
ROTEIROS PAISAXÍSTICOS

- LE2.21; LE2.22; LE2.23; LE2.24; LE2.25; LE2.26

- BIC
- ELEM. CATALOG.
- POL. Prot. costeira
- POL. Prot. intermareal
- POL. Mellora ambiental
- POL. Espazos Naturais
- POL. Espazo Interese

BASE CARTOGRÁFICA

- CONCELLO
- PARROQUIAS
- SU
- EDIF
- AG-55
- AUT / PROV
- RESTO VIARIO
- REDE PEONIL EXISTENTE
- ROTEIRO DA COSTA
- COSTA
- HIDROGRAFÍA



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

Decembro 2021

15014

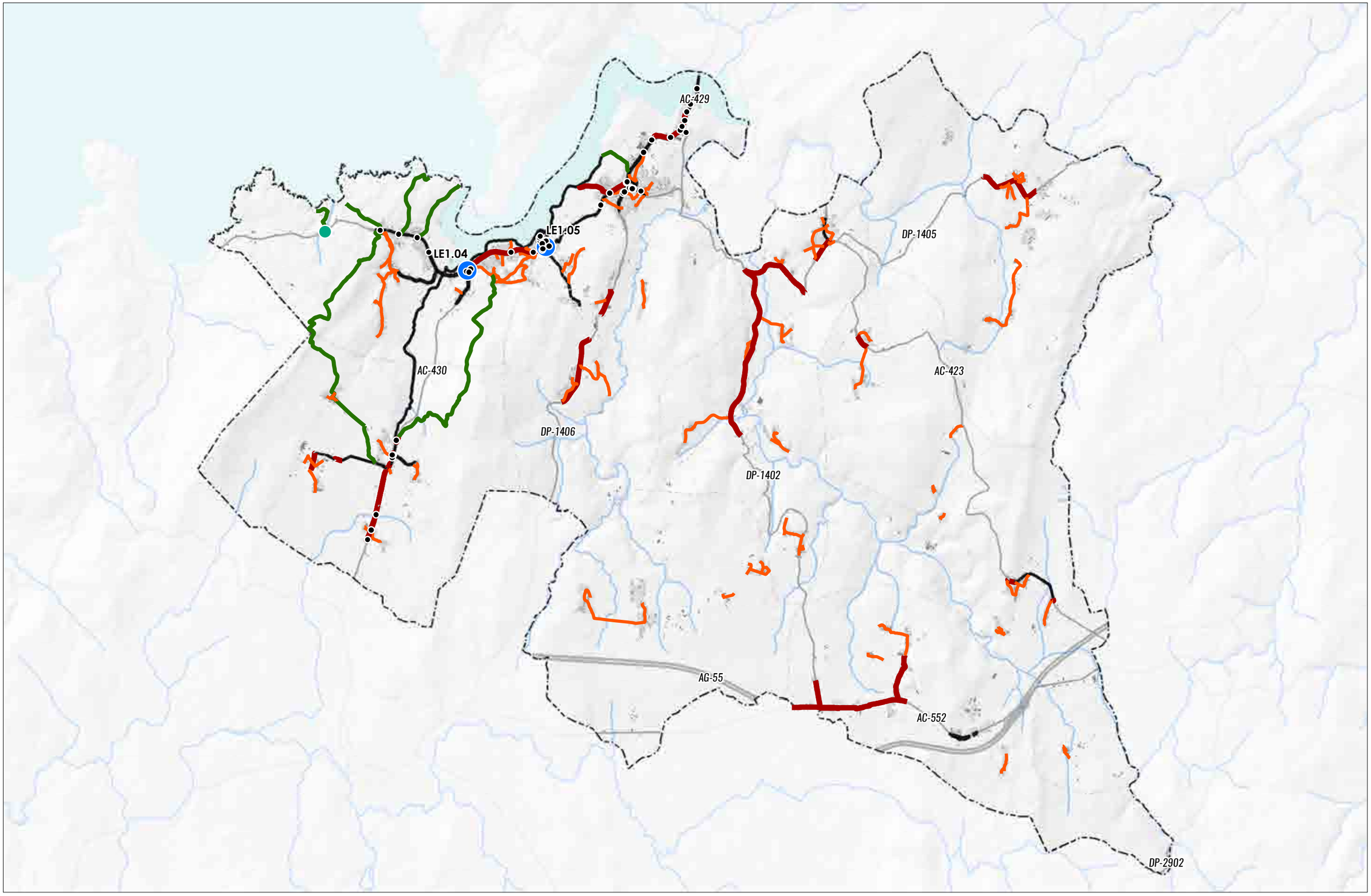
PROPOSTA

ETRS 1989 UTM 29N

P5 - LIÑA ESTRATÉXICA 2. ROT. PAISAXÍSTICOS

1/55.000

0 650 1.300 2.600 Metros



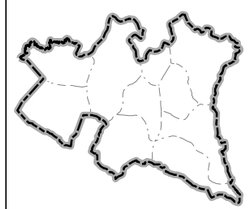
LENDA

ACCIÓNS PMUS

- BEIRARRÚA
- ROTEIRO PAISAXÍSTICO
- SENDA PEONIL
- VIARIO DE PRIORIDADE PEONIL (COEXISTENCIA)
- ROTONDA
- APARCAMENTO DISUASORIO
- PASO PEONIL

BASE CARTOGRÁFICA

- CONCELLO
- PARROQUIAS
- SU
- EDIF
- AG-55
- AUT / PROV
- RESTO VIARIO
- REDE PEONIL EXISTENTE
- COSTA
- HIDROGRAFÍA



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

Decembro 2021

15014

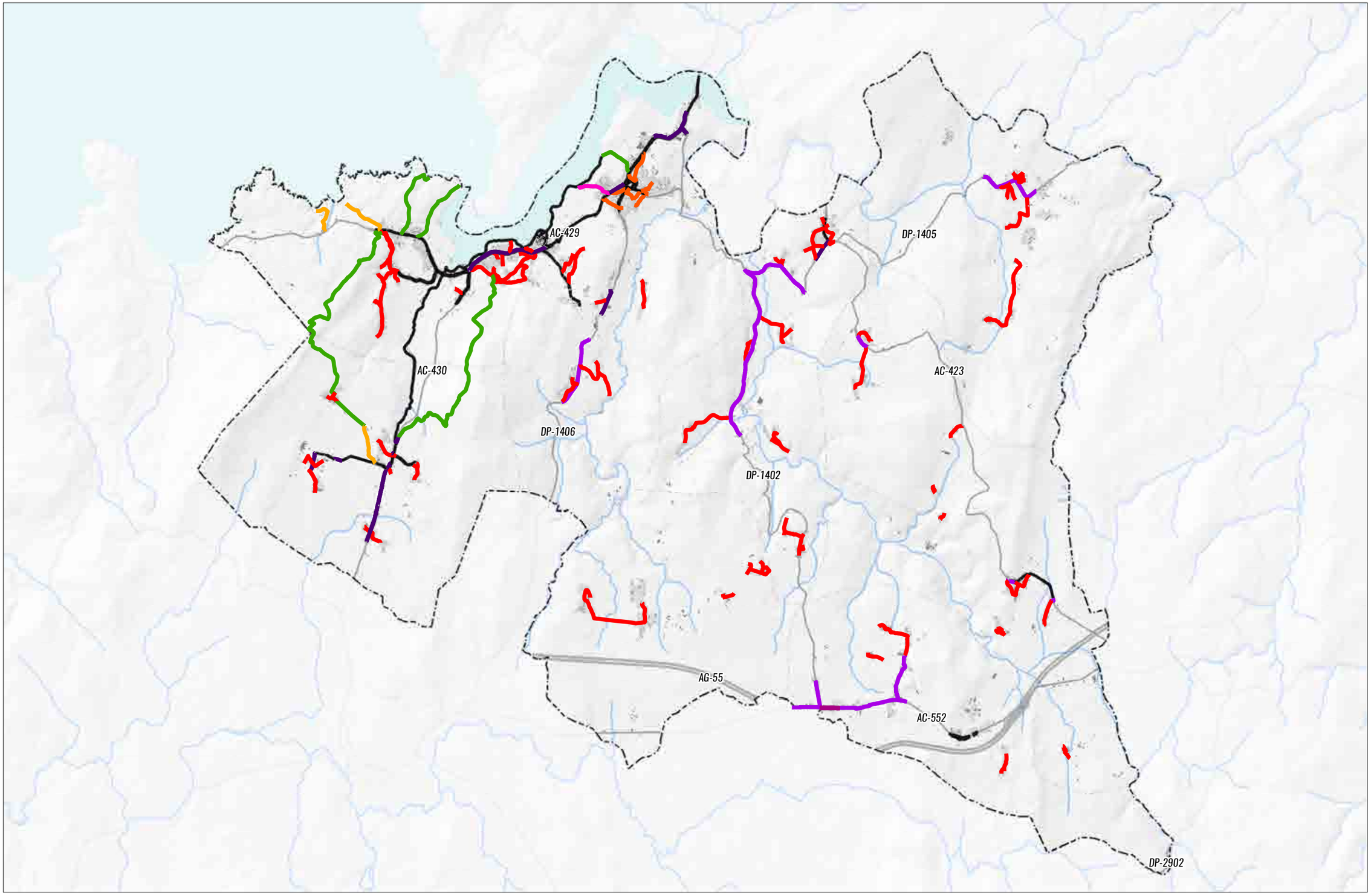
PROPOSTA

ETRS 1989 UTM 29N

P6 - SÍNTESE. LIÑAS ESTRATÉXICAS 1 E 2

1/55.000

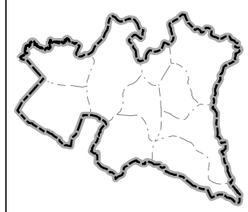
0 650 1.300 2.600 Metros



LENDA

SECCIÓNS TIPO
- -
- S1-A1
- S2-A2
- S3-A2
- S3-B2
- S4-C1
- S5-C1
- S5-C2
- S6-C1

BASE CARTOGRÁFICA
- CONCELLO
- PARROQUIAS
- SU
- EDIF
- AG-55
- AUT / PROV
- RESTO VIARIO
- REDE PEONIL EXISTENTE
- COSTA
- HIDROGRAFÍA



CABANA DE BERGANTIÑOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁBEL

Decembro 2021

15014

PROPOSTA

ETRS 1989 UTM 29N

P7 - SECCIÓNS TIPO

1/55.000

0 650 1.300 2.600 Metros