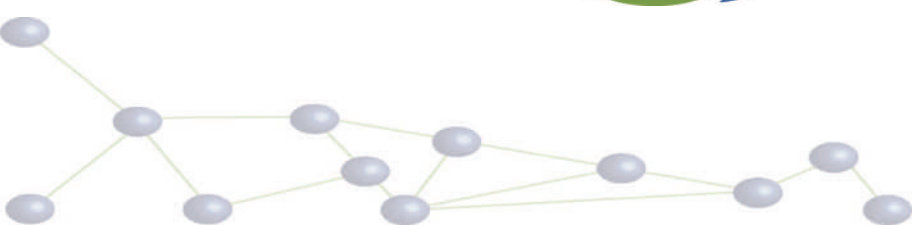




## **PMS - Plan de Mobilidade Sustentable do Concello de Bueu**





Marzo de 2020

## EQUIPO REDACTOR

### Director Técnico

Gael Sánchez Rivas

### Equipo Técnico

Rubén Nieto Seijas

Pablo Regueira Pacín

### Colaboradora

Estela Rouco Fernández

Imaxe da Portada. Ortofoto PENOA 2017 (Fonte: [www.centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas](http://www.centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas))

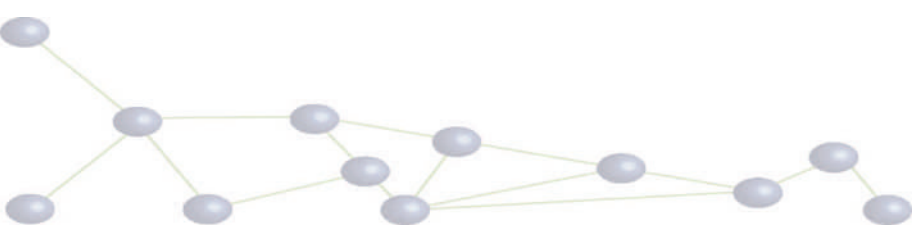
© do documento: TERRAVANZA, Gabinete de Estudios Territoriales Avanzados S.L.





## ÍNDICE

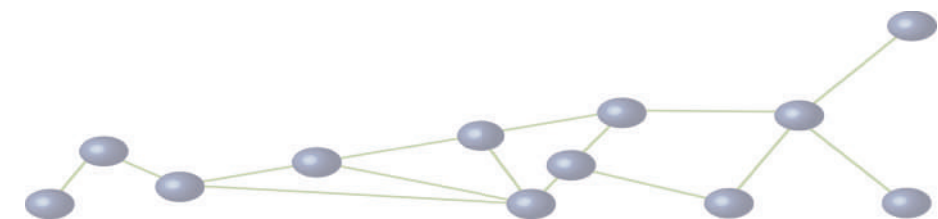
1. INTRODUCCIÓN .....	5
a. Antecedentes .....	5
b. Obxecto e obxectivos .....	7
c. Metodoloxía .....	9
d. Conclusión principal do Plan .....	11
2. FASE II. TOMA DE DATOS E ANÁLISE .....	15
a. Recompilación de Normas e Plans Urbanísticos existentes .....	15
b. Análise Físico e Contexto Territorial .....	17
c. Análise Socio - económico e demográfico .....	27
d. Análise do Transporte e a Circulación .....	33
e. Análise Específica das Estradas Provinciais no Concello de Bueu .....	42
f. Análise Enerxética e Medioambiental .....	50
g. Análise da Seguraza Viaria .....	51
h. Recompilación dos principais datos extraídos da Participación Cidadá inicial .....	52
3. FASE II. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS .....	57
a. Territoriais .....	57
b. Socio - económicos e demográficos .....	62
c. Mobilidade .....	64
d. Enerxía e Medioambiente .....	74
e. Seguraza Viaria .....	75
f. Análise DAFO .....	76
g. Retos Futuros da Mobilidade .....	77
4. FASE III. DEFINICIÓN DE LIÑAS ESTRATÉXICAS .....	81
a. Marco Estratéxico .....	81
b. Obxectivos Estratéxicos PMS de Bueu .....	82
c. Visión Estratéxica PMS de Bueu .....	85
d. Estratexias. Definición de Liñas Estratéxicas .....	88
5. FASE IV. DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS .....	97
a. Criterios para a definición de Propostas .....	97
b. Medidas de Fomento e Mellora dos Desprazamentos en Modos Non Motorizados .....	100
c. Medidas de Recuperación da Calidade Urbana e Cidadán .....	107
d. Medidas de Reordenación e Mellora do Transporte Público .....	109
e. Medidas de Desconxestión Viaria .....	112
f. Medidas de Control e Regulación do Tráfico .....	115
g. Medidas para o Futuro Desenvolvemento do Viario .....	119







h. Medidas para mellorar a Xestión dos Aparcamientos .....	120
i. Medidas de Distribución e Control de Accesos .....	129
j. Medidas de Xestión da Mobilidade Turística .....	132
k. Medidas de Accesibilidade Universal e Inclusión Social .....	137
l. Medidas de Seguridade Viaria.....	140
m. Medidas Medioambientais e de Protección Ambiental .....	142
n. Medidas de Fomento e Regulación en Centros Atractores de Actividade.....	144
o. Medidas de Sensibilización e Concienciación .....	146
p. Medidas de Xestión e Administración da Mobilidade .....	148
6. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN .....	153
a. Xestión das Actuacións .....	153
b. Fontes de Financiamento .....	153
c. Programa de Actuacións .....	154
d. Estimación Económica .....	161
e. Resumo Programación Económica .....	165
f. Proxectos Estratéxicos .....	167
7. SEGUIMIENTO DA MOBILIDADE SUSTENTABLE.....	179
a. Composición da Comisión de Seguimento.....	179
b. Tarefas e Informe Anual.....	180
c. Indicadores de Seguimento.....	180
d. Indicadores de Control .....	182
e. Indicadores de Percepción Cidadá.....	182
8. PARTICIPACIÓN CIDADÁ E COMUNICACIÓN.....	183
a. Resumo das principais conclusións extraídas da Participación Cidadá.....	185
b. Documentación acreditativa da Participación Cidadá .....	190
9. FICHAS COMPARATIVAS DE SECCIÓN TIPO PARA A REORGANIZACIÓN DO ESPAZO PÚBLICO.....	193
10. PLANOS.....	201





## 1. Introducción

Cando hai máis de cen anos comezou a produción masiva do automóbil, ninguén sospeitaba que nas seguintes décadas o vehículo privado sería o protagonista indiscutible do transporte, tanto nas cidades e nas súas expansións metropolitanas, como nas vilas e no medio rural, transformando dun xeito sen igual os hábitos e patróns de desprazamento das persoas e mercadorías, e ocupando a case totalidade do espazo viario e urbano. Deste xeito, o automóbil pronto erixiuse no vehículo fundamental dun modo de desprazarse, e tamén de vida, de relacionarse en todo o territorio, facilitando que case calquera persoa puidera chegar dun lugar a outro sen que a distancia, o esforzo ou o tempo empregado en facelo fose un impedimento insalvable. Un fenómeno ao que o concello de Bueu non foi alleo, posibilitando en gran medida a súa expansión e consolidación como centro turístico.

Sen dúbida, o automóbil permitiu grandes melloras na mobilidade, tanto urbana como rural, aínda que tamén tivo consecuencias non tan boas sobre outros aspectos territoriais e urbanos, medioambientais, sociais e económicos. Así, a pesar de facilitar a ruptura da fricción da distancia, achegando os núcleos de poboación e as actividades entre si, converténdose no modo de desprazamento predominante, tamén contribuíu de xeito decisivo ao incremento das emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI), e por extensión ao cambio climático, á inseguridade viaria e as trágicas consecuencias dos accidentes de tráfico, á segregación espacial, aumentar as dificultades de desprazamento de nenos e anciáns e aquelas persoas sen acceso ao automóbil e que carecen de alternativas e, sobre todo, ao deterioro urbano e da calidade urbana das cidades e vilas, sen esquecer cuestións ambientais de carácter urbano como o aumento da contaminación atmosférica e acústica, ou social como as dificultades para xerar comunidade e o efecto barreira producido por algunhas grandes infraestruturas viarias.

Fronte aos problemas resultantes do excesivo protagonismo do automóbil na mobilidade e, sobre todo, da súa ocupación do espazo público, nos últimos anos emerxeu un novo modelo de mobilidade orientado ao peón, á bicicleta e, no seu caso, ao transporte público. Este modelo prioriza os desprazamentos a pé, a bicicleta e o transporte público sobre o automóbil, tanto por razóns relacionadas coa recuperación do espazo público e unha cidade moito máis humana como polos beneficios derivados de reducir a presenza do automóbil na mobilidade como a redución de emisións contaminantes e do ruído, a mellora da inclusión social a través do Dereito á Mobilidade e a incorporación da Accesibilidade Universal como política transversal; e, tamén, razóns económicas, diminuíndo os custos por efecto da conxestión entre outras razóns.

Sen embargo, isto non significa a prohibición e a exclusión do automóbil, senón que o redimensionado do seu papel, orientando a súa participación na mobilidade a satisfacer aqueles desprazamentos nos que non existe outra alternativa a pé, en bicicleta ou en transporte público.

### a. Antecedentes

A reflexión, e moito máis a implantación de estratexias e plans, sobre o a Mobilidade non é unha cuestión de recente xurdimento e actualidade, senón que leva presente de xeito máis ou menos normativo ou de xeito informal dende polo menos preto de 20 anos, baixo diversas perspectivas e niveis de decisión e intervención, desde as recomendacións e directivas da política europea, pasando polas distintas estratexias de ámbito estatal e autonómico, ata as propias intervencións do concello de Bueu. Neste senso, a elaboración de calquera tipo de plan ou estratexia municipal non parte dunha folla en branco, senón que existe un marco de referencia e

unha serie de decisións previas que condicionan o presente e as posibilidades futuras, as posibles traxectorias do modelo, limitando dalgún xeito a formulación de obxectivos e estratexias viables e factibles. A continuación, sinálase de xeito resumido o marco de referencia e os antecedentes sobre Mobilidade Sustentable a considerar no concello de Bueu.

### A Política de Mobilidade Sustentable da Unión Europea

Dende hai máis de 20 anos, a Unión Europea a través dos seus distintos organismos, programas e iniciativas levan traballando a prol dunha “nova cultura da mobilidade”, a cal está baseada no aproveitamento ao máximo de todos os modos de transporte e desprazamento para garantir a mobilidade, a calidade de vida e a protección do medioambiente, cristalizado no Libro Verde “Hacia unha nova cultura da Mobilidade” (COM(2007) 551 final). Neste senso, xa na Carta de Aalborg de 1994 inclúese un punto específico sobre a mobilidade urbana ligada ao Desenvolvemento Sustentable. Deste xeito, a actividade da Unión Europea a favor da Mobilidade Sustentable nos últimos anos é unha constante, sobre todo no relativo ao fomento dos modos de desprazamento non motorizados e na potenciación do transporte público colectivo, asociado ao concepto de Desenvolvemento Urbano Sustentable. Así, distintas iniciativas e programas da Unión Europea, comezando pola Estratexia Europa 2020 e programa Horizonte 2020, de xeito xeral, como outros específicos coma CIVITAS ou o portal ELTIS, están a realizar unha forte aposta pola Mobilidade Sustentable no ámbito urbano e local.



Figura 1.1. Imaxe Conxunta Política Mobilidade Sustentable en UE e España. (Fonte: <http://www.mobilityweek.eu/>, [www.idae.es](http://www.idae.es))

### As Estratexias de Mobilidade Sustentable de España

Os compromisos adquiridos como país membro da Unión Europea por España implican o desenvolvemento das distintas estratexias da política de Mobilidade Sustentable comunitaria, de tal xeito que nos últimos anos no contexto español están a realizarse notables avances legislativos, normativos e estratéxicos na materia. Así, xa desde o ano 2009, cóntase coa “Estratexia Española de Mobilidade Sustentable”, na cal realízase unha aposta pola coordinación entre o urbanismo e o transporte, o fomento dos modos non motorizados e a potenciación do transporte público. Ademais, este documento enmárcase nun contexto moito máis amplo de estratexias orientadas a transformar o modelo de mobilidade urbano e o seu impacto sobre o medioambiente e a poboación, como a “Estratexia Española de Medio Ambiente Urbano”, a “Estratexia Española de Cambio Climático” ou a “Estratexia Española de Desenvolvemento Sustentable”. Por outra banda, hai que considerar o fomento da



Mobilidade Sustentable realizado tanto polo IDAE (Instituto para a Diversificación e Aforro da Enerxía) e as distintas estratexias derivadas do Eixo Urbano dos Programas Operativos de Crecemento Sustentable, que conta cunha forte aposta pola Mobilidade Sustentable. Ao mesmo tempo, as últimas modificacións legislativas, como a Lei de Economía Sustentable, inclúen capítulos específicos acerca do impulso a unha política de Mobilidade Sustentable local co obxectivo de cambiar o modelo económico e enerxético.

**As Políticas de Mobilidade Sustentable de Galicia**

A Política sobre Mobilidade Sustentable da Xunta de Galicia, a través das súas distintas Consellerías con incidencia sobre a mesma, está a experimentar nos últimos anos unha reorientación cara os modos de desprazamento máis sustentables e non motorizados, baseados no camiñar e na bicicleta, ao mesmo tempo que se reorganiza o transporte público en autobús. Esta reorientación da política de mobilidade da Xunta de Galicia existe unha nidia influencia das estratexias europeas e estatais, xunto co éxito dos Camiños de Santiago, que supuxeron un claro estímulo para a adopción de medidas de seguridade viaria nas estradas de titularidade autonómica. No ámbito do concello de Bueu hai que salientar, neste senso, tanto a Estratexia de Mobilidade Alternativa da Comarca do Morrazo, as medidas de seguridade viaria tomadas tanto na PO551 como na PO315 e a reorganización das liñas de autobús mediante o Plan de Transporte Público de Galicia.

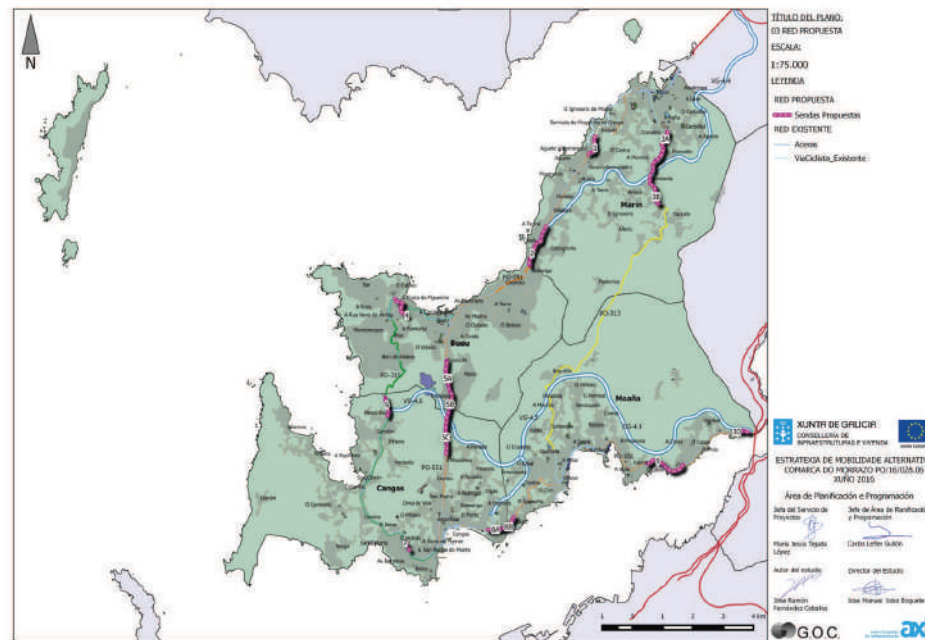


Figura 1.2. Estratexia comarcal en materia de mobilidade alternativa: Comarca do Morrazo. (Fonte: www.cmati.xunta.es)

**A Deputación de Pontevedra: o impulso pola Mobilidade Sustentable**

Nos últimos anos, a Deputación de Pontevedra está a realizar unha decidida aposta pola Mobilidade Sustentable, non só a través da súa intervención directa naqueles espazos e viarios da súa titularidade e competencia, senón que, sobre todo, impulsando a través de distintos plans e programas a adopción de estratexias orientadas á mesma nos concellos da provincia de Pontevedra. Neste contexto, deben enmarcarse tanto a Estratexia 3.0 de Mobilidade, co impulso á redacción de Plans de Mobilidade Sustentable nos concellos, o Plan MOVESE de redución da velocidade e calmado do tráfico nas estradas de titularidade provincial ou o Plan Camiña á Escola!, de camiños escolares seguros, máis outras accións de carácter máis comunicativo como a declaración de Provincia Tonucci.



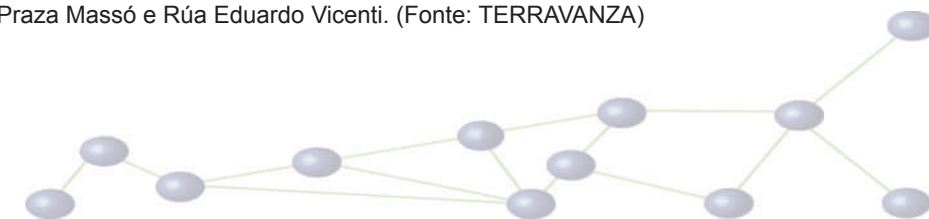
Figura 1.3. Estratexias De Mobilidade Sustentable Deputación Pontevedra. (Fonte: www.depo.gal/plan-camina-a-escola)

**O concello de Bueu e as actuacións orientadas cara a Mobilidade Sustentable**

O concello de Bueu mediante as súas políticas municipais xa leva anos realizando actuacións relacionadas coa Mobilidade Sustentable, malia a ausencia dun documento integral e director que se configure como a folia de ruta da súa intervención. Neste senso, os distintos condicionantes existentes, como as problemáticas derivadas da conxestión na tempada estival, na que se multiplica tanto a poboación como os desprazamentos, tiveron como consecuencia a implantación dunha serie de actuación orientadas a limitar a presenza do automóbil naqueles espazos do núcleo urbano de Bueu máis sensibles, como o seu centro e, en particular a actuación do entorno da antiga Conserveira de Massó, xunto con outras medidas de recuperación do espazo público e a implantación de beirarrúas.



Figuras 1.4-7. Paseo de Beluso, Praza Massó e Rúa Eduardo Vicenti. (Fonte: TERRAVANZA)





## b. Obxecto e obxectivos

A redacción do Plan de Mobilidade Sustentable (en diante PMS) debe partir de considerar a realidade territorial e social do concello de Bueu, e a incidencia que tanto a urbanización como, en particular, as infraestruturas existentes e futuras dun xeito interrelacionado posúen nos patróns de mobilidade, na localización de actividades ou no reparto modal, e nas súas consecuencias espaciais, sociais, económicas e ambientais.

Deste xeito, o PMS configúrase como un verdadeiro documento de desenvolvemento estratéxico do territorio baixo unha visión integradora que ten como finalidade formular un conxunto de estratexias e actuacións orientadas á implantación de formas de desprazamento máis sustentables (camiñar, bicicleta e transporte público) que fagan compatibles o desenvolvemento económico, a cohesión social e a defensa do medio ambiente, garantindo así unha mellor calidade de vida para os cidadáns.

Unha finalidade que de xeito xeral tradúcese operativamente na formulación de distintos obxectivos xerais, obviamente adaptados á realidade territorial e da mobilidade do concello de Bueu, entre os que deberán considerarse os seguintes:

- Protexer as áreas urbanas e os núcleos rurais máis sensibles da intrusión do automóbil.
- Promover os desprazamentos, en particular os urbanos, mediante modos non motorizados, incrementando así a seguridade e a comodidade dos peóns e ciclistas.
- Fomentar o uso do transporte público nas relacións metropolitanas e urbanas, mellorando a súa calidade, fiabilidade e seguridade, xunto coa súa cobertura e accesibilidade.
- Racionalizar o uso do vehículo privado, reducindo a súa función a determinados desprazamentos que non poidan ser satisfeitos polos modos non motorizados ou o transporte público, e limitándoo ás vías consideradas como distribuidoras territoriais e urbanas.
- Limitar a presenza do automóbil no espazo público, fomentando o estacionamento nos lugares acondicionados e máis axeitados.
- Acadar unha distribución urbana das mercadorías máis eficaz e que produza menores interferencias no uso do espazo público.

Estes obxectivos xerais son traducidos nunha serie de propostas estratéxicas e de actuacións entre as que deben atoparse as seguintes:

- O establecemento de redes específicas para as diferentes formas de mobilidade, en particular cómodas e seguras para os peóns e os ciclistas.
- Formular unha oferta de formas de desprazamento diferenciadas segundo grupos de poboación, e con especial atención para os máis vulnerables: nenos e anciáns.
- Adecuación do viario a unha concepción xerárquica e especializada ás diferentes necesidades e formas de mobilidade, priorizando a rede de espazos públicos como criterio fundamental para os modos peonís e ciclistas.
- Limitar o espazo para automóbil privado, adaptándoo aos modos peonís e ciclistas, e á oferta de transporte público, tanto en frecuencias como en cobertura.

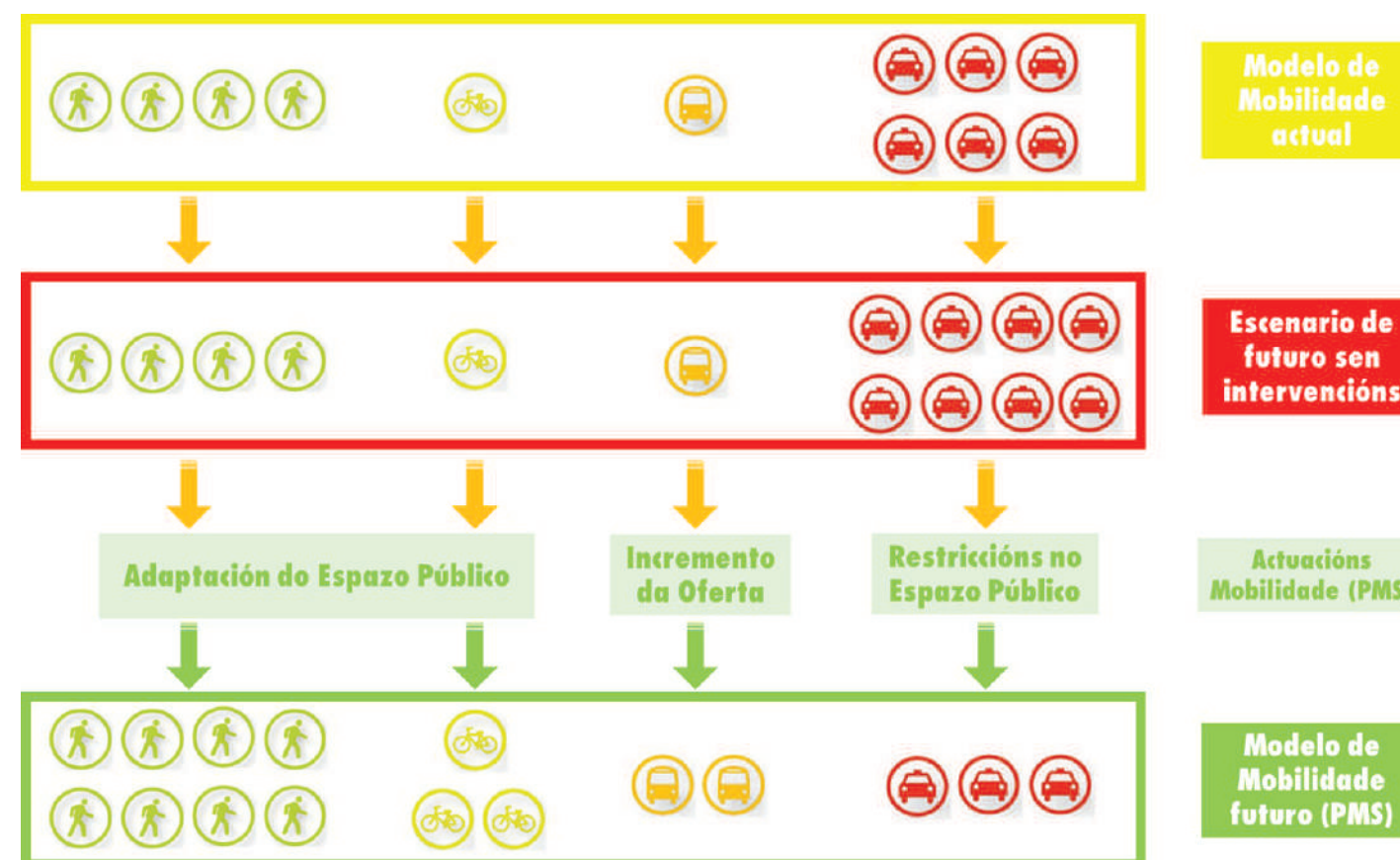


Figura 1.8. Esquema de obxectivos xerais para o PMS do concello de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

A redacción dun Plan de Mobilidade Sustentable (PMS) tamén presenta unha forte incidencia transversal sobre cuestións de tipo social, económico e ambiental. Neste senso, a redacción do PMS do concello de Bueu deberá abordar baixo os criterios de prioridade dos modos de desprazamento sustentables, o peón, a bicicleta e o transporte público fronte á dependencia do automóbil privado, non só a mellora da mobilidade de todos os habitantes do termo municipal, senón que tamén colaborar de xeito transversal e baixo un enfoque integrado á consecución dos obxectivos das distintas Políticas Públicas locais.

A revisión dos Plans e Programas postos en marcha na actualidade no concello de Bueu, e tamén respecto doutros ámbitos competenciais nos cales poderían ser implantados instrumentos estratéxicos, sinalan a existencia de amplos espazos para a coordinación e a integración das medidas do PMS coas restantes Políticas Públicas municipais. Deste xeito, a continuación sinálanse distintas cuestións que poderían ser obxecto de integración transversal e de actuación coordinada entre o PMS e outros Plans e Programas municipais actuais e futuros.

A continuación amósase unha relación das principais Políticas Públicas nas que o PMS do concello de Bueu pode ser obxecto de integración transversal e de actuación coordinada:

- Política Urbanística e de Ordenación do Territorio.
- Política Ambiental.
- Política Social.
- Política de Saúde Pública e Vida Saudable.
- Política de Turismo.
- Política de Emprego.



- Política de Seguridade Viaria.
- Política de Participación Pública e Transparencia.
- Política de Igualdade.

O PMS do concello de Bueu pode establecer distintas sinerxías con cada unha destas Políticas Públicas segundo se sinala na seguinte táboa resumo.



Figura 1.9. Relación do Plan de Mobilidade Sustentable con outras Políticas Públicas. (Fonte: TERRAVANZA)

### **Política Urbanística e de Ordenación do Territorio**

A distribución espacial dos usos do solo, en particular dos equipamentos, servizos e centros de actividade, está intimamente relacionada tanto cos patróns de mobilidade como coas posibilidades e alternativas de desprazamento da poboación. A capacidade do PMS para establecer medidas e actuacións orientadas á integración dos usos do solo e o transporte, procurando influír na conexión e na consolidación e compactación dos núcleos é unha cuestión fundamental de cara a acadar unha maior sustentabilidade en senso amplo, por unha banda, e fomentar espazos orientados cara ao peón, a bicicleta e o transporte público en particular, por outra. Polo tanto, o obxectivo da coordinación neste campo deberá ser reducir as necesidades de desprazamento, incrementando a compacidade e facilitando o acceso en transporte público, bicicleta ou camiñando, ou en modos orientados a persoas con mobilidade reducida, aos principais servizos e equipamentos municipais, en particular mediante estratexias que permitan conectar os núcleos parroquiais cos núcleos urbanos.

### **Política Ambiental**

A redución da contaminación atmosférica e acústica son obxectivos da Política Ambiental sobre os que pode incidir o PMS do concello de Bueu. Así, o fomento dos medios de desprazamento non motorizados e o transporte público poden axudar a reducir tanto a contaminación atmosférica como acústica, ao reducir o número de vehículos privados emitindo Gases de Efecto Invernadoiro e xerando altos niveis de ruído. Neste senso, os obxectivos de redución da contaminación atmosférica e acústica pasan claramente por unha política de redución do uso do automóbil, finalidade que se atopa dentro dos criterios obxectivos do PMS.

### **Política Social**

Entre as principais problemáticas xeradas polo transporte e unha mobilidade deficiente están as relacionadas con cuestións sociais. Así, de cara á inclusión social, a introdución nos criterios de deseño da accesibilidade universal debe ser un imperativo coa finalidade de garantir a mobilidade de todas as persoas con independencia das súas capacidades e condicións particulares. Neste mesmo senso, facilitar a mobilidade de nenos, mozos e persoas maiores, en moitas ocasións caivos dun transporte público inexistente, precisa proporcionar alternativas cómodas e seguras para as súas necesidades de mobilidade e a súa independencia persoal, facilitando a cohesión e a inclusión social.

Polo tanto, o obxectivo da coordinación transversal do PMS e a Política Social debe ser a procura da cohesión e da inclusión social a través de garantir as posibilidades de mobilidade de todos os habitantes, asegurando a súa accesibilidade ao transporte público e a itinerarios peonís e ciclistas seguros e cómodos, que permitan os desprazamentos independentemente das capacidades e condicións físicas persoais, e faciliten o acceso aos servizos e equipamentos municipais.

### **Política de Igualdade**

Dentro das problemáticas xeradas polos sistemas de transporte sobre outros campos atópase a cuestión da igualdade, que en moitas ocasións debido á carencia de acceso ao vehículo privado, sobre todo, tendo en conta indicadores socio-económicos, en mulleres, mozos e persoas maiores, ten como consecuencia dificultades para o desenvolvemento da súa mobilidade, limitando a igualdade de oportunidades. Por iso, o PMS do concello de Bueu deberá proporcionar alternativas para desenvolver de xeito efectivo a súa mobilidade, independentemente do modo de transporte, fomentando, polo tanto, a bicicleta, camiñar e o transporte público, reducindo a dependencia do automóbil e incrementando a igualdade de oportunidades.

### **Política de Emprego**

Dun xeito moi relacionado coa Política Urbanística atópase a Política de Emprego, a cal pode incidir sobre distintas cuestións: a localización das actividades industriais e empresarias, por unha banda, e o fomento de medidas de teletraballo ou de fomento do emprendemento, por outra banda, ou de dinamización do comercio local.

Desde o punto de vista do PMS do concello de Bueu, este pode establecer liñas de actuación orientadas á xestión da mobilidade, reducindo as viaxes por motivo de traballo, pero tamén respecto a cuestións relacionadas coa peonalización dos centros urbanos para a dinamización do comercio local e coa distribución de mercadorías e o seu efecto inducido sobre o emprego municipal, ou no relativo ao fomento do emprendemento mediante a influencia sobre a localización de centros de traballo en zonas con axeitado transporte público e accesos a pé ou en bicicleta.

### **Política de Saúde Pública e Vida Saudable**

A difusión de actividades deportivas e de ocio relacionadas co camiñar ou coa bicicleta está a posuír unha elevada incidencia na adopción de modos e hábitos de vida saudables. Sen dúbida, a introdución de medidas orientadas á adopción de prácticas saudables e deportivas, como rutas de sendeirismo ou de BTT, por unha parte, e, sobre todo, de itinerarios peonís e ciclistas que fomenten os desprazamentos a pé ou en bicicleta

deben ser prioridades para o PMS do concello de Bueu. Estas medidas, obviamente, terán unha notable influencia nas Políticas de Saúde Pública, mellorando a calidade de vida dos veciños de Bueu.

O obxectivo, polo tanto, na coordinación e na integración da Política de Saúde Pública e da Política de Mobilidade debe ser incrementar o número de itinerarios e rutas peonís e ciclistas orientadas a fomentar e elevar o número de viaxes cotiás a pé ou en bicicleta, ao mesmo tempo que se destinan espazos para a práctica deportiva ao aire libre e a adopción de hábitos de vida saudables.

### **Política Turística**

A elaboración do PMS tamén posuirá unha notable influencia na estratexia turística do concello de Bueu, o cal conta con significativos recursos de carácter patrimonial e ambiental, que poden ser tanto centros de atracción de viaxes relacionadas co ocio e o turismo como elementos a valorizar en base a un turismo relacionado co Patrimonio e a Natureza.

Así, formular liñas de actuación e medidas tendentes a fortalecer as viaxes en transporte público ás zonas con interese patrimonial, xunto cunha axeitada política de estacionamento, deben ser asuntos prioritarios na redacción do PMS. Ao mesmo tempo, o establecemento de rutas turísticas que poñan en valor o patrimonio monumental, cultural e ambiental do concello de Bueu pode tratarse dun recurso turístico de gran potencial e que pode axudar a diversificar a oferta turística actual e a súa desestacionalización.

### **Política de Seguridade Viaria**

Unha cuestión fundamental respecto da mobilidade e a súa incidencia sobre outros Plans e Programas municipais está relacionado coa Seguridade Viaria. Neste senso, establecer medidas que van desde itinerarios específicos para peóns e bicicletas, ata medidas de temperado do tráfico nas principais estradas naqueles puntos onde sexa preciso, ou deseñar camiños seguros e camiños escolares para o acceso aos equipamentos e aos centros educativos son asuntos que deben ser abordados polo PMS do concello de Bueu.

O obxectivo final debería ser cero accidentes, cero atropelos, e acadar unha axeitada seguridade viaria, ou polo menos camiñar cara a este obxectivo, para o que o PMS debe contemplar medidas tendentes a isto, incluso sinalando liñas de actuación relacionadas coa concienciación en escolas e centros municipais.

### **Política de Participación Pública e Transparencia**

Sen dúbida, a realización de procesos de Participación Pública na elaboración das Políticas Públicas municipais é unha tarefa esencial para unha toma de decisións o máis informada posible. Neste senso, a inclusión dun amplo proceso de Participación Pública na redacción do PMS debe ser entendido como unha parte notable e integrada na política de Participación e Transparencia do concello de Bueu.

## **c. Metodoloxía**

Fronte a unha visión do Espazo Público e das Infraestruturas da Mobilidade na que subxace unha certa preferencia unidimensional dunha única función, a metodoloxía empregada para a redacción do PMS do concello de Bueu considera que estes elementos posúen unha multidimensionalidade, multiplicidade e diversidade de funcións, que no caso do Espazo Público e da Mobilidade conduce a considerar a necesidade de compatibilizar distintos

modos de transporte na súa morfoloxía e estrutura, xunto coa integración cos usos do solo e das actividades.

Este enfoque parte dunha consideración da Mobilidade como a expresión espacial das relacións entre as distintas actividades existentes no territorio e que se realizan a través dunha rede de infraestruturas do transporte, na cal teñen cabida os distintos modos de desprazamento (automóbil, bicicleta, a pé, autobús,...) con diferentes niveis de integración e compatibilidade, o cal ten que reflectirse nun Espazo Público máis complexo e diverso, con preferencia para os modos brandos de desprazamento, como o peón e a bicicleta, o transporte público e as distintas actividades que se desenvolven no mesmo.

Estas redes de infraestruturas da Mobilidade obviamente responden á necesidade de comunicar os distintos usos do solo e actividades, de tal xeito que as súas características están relacionadas cos fluxos, e as súas magnitudes, que se establecen entre distintos elementos do territorio. Ao mesmo tempo, as propias infraestruturas están a condicionar eses fluxos, a través das súas características e formas, polarizándoos sobre determinadas vías e modos de desprazamento. Este binomio territorio (usos do solo e actividades) e redes de infraestruturas, no que as pautas de mobilidade están mediatizadas tanto pola estrutura do primeiro como pola estrutura, morfoloxía e deseño das segundas, isto é, do Espazo Público, precisa dunha resposta que integre e compatibilice ambas cuestións, de xeito que o entendemento e a intervención sobre a mobilidade considere os condicionantes impostos desde un e doutro.

Esta resposta, na que se basea a metodoloxía empregada na redacción do PMS do concello de Bueu, está fundamentada na relación entre os usos do solo e infraestruturas e o Espazo Público, considerando que a forma, a tipoloxía e a dimensión destas últimas están a condicionar a Mobilidade, as súas pautas e as características dos fluxos que se desprazan sobre as mesmas. Isto significa en última instancia que o deseño da infraestrutura condiciona tanto os fluxos que as empregan como as súas características, de tal xeito que se produce unha diferenciación destes en canto á intensidade e modos de desprazamento segundo as propias características da infraestrutura, da súa funcionalidade e da súa integración co resto de elementos do territorio. No fondo, a consecuencia disto é a existencia dunha especialización e xerarquía dentro das redes de infraestrutura da mobilidade, que permite axustar a súa relación cos usos do solo e as actividades, segundo a súa funcionalidade e os modos de desprazamento máis axeitados para diferentes patróns de mobilidade (longa distancia ou paso, artellamento interno, acceso local, estancia,...). Funcións estas últimas que están fortemente relacionadas coa morfoloxía e estrutura do territorio mediante a definición de "Áreas Ambientais" como espazos máis ou menos homoxéneos nos cales xéranse e atráense os desprazamentos.

Por outra banda, este enfoque de oferta, no que os elementos das distintas redes de infraestruturas da mobilidade son diferenciados segundo a súa funcionalidade, os fluxos e os desprazamentos aos que responden, e os modos de transporte, implica tamén unha certa diferenciación respecto da integración cos usos do solo e as actividades, e sobre todo con respecto da distribución e organización do Espazo Público.



Figura 1.10. Esquema Enfoque Metodolóxico. (Fonte: TERRAVANZA)



Desde o punto de vista metodolóxico, o enfoque de oferta comeza por asignar a cada infraestrutura da mobilidade unha funcionalidade segundo o seu papel de comunicación entre ou dentro de áreas homoxéneas (áreas ambientais), a súa morfotipoloxía, a súa capacidade de asumir fluxos e as súas características, en consonancia cos criterios ambientais e de integración entre usos do solo e actividades, e a organización do Espazo Público, comprobando a utilidade do conxunto para responder ás necesidades de desprazamento e de cada elemento en particular aos fluxos e modos asignados, baixo unha concepción integrada do sistema, do Dereito á Mobilidade, da complementariedade entre redes e modos e do papel estruturador do territorio das infraestruturas, todo iso baixo criterios de oferta, de concertación entre administracións e axentes privados, de sustentabilidade e de respecto ao Medioambiente e á Paisaxe.

A metodoloxía empregada para a realización do traballo está fundamentada no enfoque e visión descrita en liñas anteriores. Un enfoque de oferta que partindo do contexto territorial e urbano, por un lado, e da tipificación e xerarquización funcional e estrutural das infraestruturas da mobilidade, da organización do Espazo Público e da demanda da mobilidade, desprégase en dous niveis de análise: un topolóxico e relacionado coas redes das primeiras, e outro morfotipolóxico e relacionado co deseño do segundo e a integración cos usos do solo, baixo criterios de sustentabilidade e satisfacción do dereito á mobilidade dos cidadáns.

Polo tanto, a metodoloxía empregada parte da tradicional secuencia do proceso de Planeamento, baseado nas fases de información – análise – diagnóstico – plan/estratexia – implantación – seguimento, pero baixo una óptica actual formulada *ad hoc* e orientada cara á busca da lexitimidade do proceso e, sobre todo, á súa implantación nun contexto multiactor e de desagregación administrativa. Deste xeito, ás fases tradicionais anteriores, engádenselles uns eixos transversais: a Participación Pública, a Gobernanza e a Divulgación.

Esta metodoloxía integra dun xeito secuencial as tarefas de información territorial e urbana, análise e diagnóstico, formulación de obxectivos e criterios, co fin de establecer a Visión Estratéxica da Mobilidade Sustentable, a formulación dun Plan de Acción orientado á implantación da estratexia, e o deseño dos mecanismos de seguimento e control da súa execución, mediatizados pola Participación Pública e a Gobernanza de xeito transversal, xunto coa propia tarefa de Divulgación.

Así, a proposta metodolóxica para elaborar o Plan de Mobilidade Sustentable (PMS) do concello de Bueu e facer fronte ás distintas necesidades requiridas respecto da realidade territorial e social do concello descríbese de xeito detallado a continuación. Esta metodoloxía, a cal é coherente coas tarefas e fases recollidas nas bases da subvención de Plans de Mobilidade Sustentable da Deputación de Pontevedra, consiste en 6 Fases, as 4 Fases (I. Toma de Datos, II. Identificación de Problemas e Retos, III. Definición de Liñas Estratéxicas e IV. Delimitación de Propostas e Obxectivos específicos) sinaladas nas mesmas, ás que se engade unha fase previa denominada Fase 0 de Prediagnose e unha Fase V. Participación Pública, transversal ao longo do proceso de redacción do PMS do concello de Bueu.



Figura 1.11. Esquema simplificado da Metodoloxía proposta. (Fonte: TERRAVANZA)

De modo resumido, as fases consideradas na metodoloxía consisten nas seguintes tarefas:

- **FASE 0. Prediagnose**

A Fase 0. Prediagnose consiste nunha primeira aproximación á problemática e aos retos da mobilidade no concello de Bueu, a partir das achegas xa existentes en distintos documentos, as experiencias previas e de interlocutores cualificados, en particular técnicos e responsables municipais, coa finalidade de formular uns primeiros obxectivos xerais.

- **FASE I. Toma de Datos e Análise**

A Fase I. Toma de Datos e Análise consiste na toma de datos, tanto cuantitativos como cualitativos, que permitan caracterizar, analizar e diagnosticar o modelo de mobilidade actual no concello de Bueu. Esta información consiste en diferentes inventarios acerca das infraestruturas da mobilidade, xunto con aforos de tráfico e unha enquisa de mobilidade, que serán integrados nun Sistema de Información Xeográfica, o cal permite realizar distintas análises espaciais respecto da accesibilidade e conectividade das infraestruturas e a modelización do sistema.

- **FASE II. Identificación de Problemas e Retos**

A FASE II. Identificación de Problemas e Retos consiste na identificación das principais problemáticas e cuestións chave da mobilidade no concello de Bueu, realizando, polo tanto, a diagnose do sistema de mobilidade. A diagnose materialízase nun cadro DAFO (Debilidades, Ameazas, Fortalezas e Oportunidades). Ao mesmo tempo, e partir desta diagnose, das cuestións chave e das macro-tendencias e políticas internacionais, nacionais e rexionais sobre a cuestión, identificaranse os retos futuros aos que se enfrenta a mobilidade do concello de Bueu.

- **FASE III. Definición de Liñas Estratéxicas**

A Fase III. Definición de Liñas Estratéxicas explicita a Visión Estratéxica futura da Mobilidade no concello de Bueu a través da definición dos Obxectivos a acadar e das Liñas Estratéxicas a partir das cales desenvolver o PMS do concello de Bueu, en particular aquelas relacionadas co fomento dos modos de desprazamento non motorizados, a potenciación do transporte público e a xestión da mobilidade.

- **FASE IV. Delimitación de Propostas e Obxectivos Específicos**

A Fase IV. Delimitación de Propostas e Obxectivos Específicos consiste na formulación das propostas e medidas que desenvolven e concretan a Visión Estratéxica, o Escenario PMS futuro desexable para a Mobilidade no concello de Bueu. Ademais, detállase o Plan de Implementación, coa secuencia temporal do desenvolvemento do PMS e a asignación de recursos económicos, xunto coas bases para o seu Seguimento.

- **FASE V. Participación Pública e Comunicación**

A Fase V. Participación Pública e Comunicación consiste na realización dun Plan de Participación Pública e Comunicación coordinado e interrelacionado coas restantes fases e tarefas, permitindo obter unha información cualitativa o máis precisa posible, facilitando a integración dos cidadáns na toma de decisións e complementando os datos cuantitativos da enquisa de mobilidade e as análises espaciais.



### d. Conclusión principal do Plan

Sen dúbida, o impacto do automóbil sobre o entorno urbano, e o rural tamén, foi máis que significativo, transformado tanto os patróns de mobilidade, como sobre todo o espazo público e a súa configuración espacial, morfolóxica e tipolóxica. As consecuencias desta transformación son máis que visibles nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso, pero tamén sobre o viario rural e, en gran medida, nas formas de desprazamento dos seus cidadáns e dos visitantes e turistas.

Ao longo do proceso de redacción deste PMS do concello de Bueu foi posible observar como a presenza do automóbil como principal modo de desprazamento de residentes e visitantes protagonizaba non só a mobilidade senón que tamén o espazo público. Propor alternativas, baseadas no transporte público, na bicicleta e nos desprazamentos a pé, ao protagonismo excesivo do automóbil na mobilidade e no espazo público é o obxectivo fundamental do presente PMS.

De xeito resumido, a continuación expóñense as principais conclusións e determinacións formuladas polo PMS do concello de Bueu, as cales serán detalladas ao longo dos diferentes puntos deste documento.

#### Conclusións da Análise e Diagnose da Mobilidade: Problemáticas e Retos

As diferentes análises realizadas, tanto sobre as redes de infraestruturas da mobilidade como do funcionamento das mesmas, e dos patróns de mobilidade existentes, permiten identificar unha serie de problemáticas específicas e particulares respecto da Mobilidade Sustentable no concello de Bueu, as cales van máis alá daquelas que con carácter xeral afectan á meirande parte de cidades e concellos.

Neste senso, a existencia dun modelo excesivamente dependente do automóbil privado, coas súas consecuencias de emisións de GEI e o impacto sobre o Cambio Climático, xunto coa cada vez máis importante cuestión do aforro enerxético no transporte, son dous imperativos que xa son sinalados no marco estratéxico e normativo europeo e estatal e que implican a necesidade de avanzar cara a unha Mobilidade Sustentable. Ademais, o impacto deste modelo de mobilidade na saúde, debido ás emisións contaminantes e o ruído, na xeración de accidentes e en procesos de segregación espacial e social indica a necesidade de establecer unha política e unhas medidas tendentes a formular un modelo de Mobilidade non só Sustentable, senón que tamén Saudable, Seguro e Socialmente Inclusivo.

En certo modo, este é o marco xeral da problemática e dos Retos Futuros que deberá afrontar o concello de Bueu de cara a unha Mobilidade Sustentable. Non obstante, a concreción espacial ás particularidades do termo municipal sinala a existencia de problemáticas e retos específicos que deberá afrontar o concello de Bueu.

Neste senso, a propia configuración espacial do territorio do concello de Bueu supón un importante condicionante do modelo de mobilidade actual, caracterizado por unha excesiva dependencia do automóbil privado debido tanto ao modelo de urbanización, cunha certa trama dispersa sobre a que se estrutura unha relativa cidade difusa ao longo de corredores e eixos apoiados nas principais estradas, e, sobre todo no viario da vella matriz rural nas zonas onde a pendente topográfica é máis elevada, como a insuficiencia dun transporte público, que agás no núcleo de Bueu, carece de nodos con densidade suficiente como para xustificar liñas e frecuencias axeitadas. Ao mesmo tempo, a rede de infraestruturas da mobilidade, condicionada pola estrutura xeográfica e xeomorfolóxica da Península do Morrazo, implica a existencia dunhas poucas vías moi identificables como estruturantes territoriais e municipais, pero nas que esta función foi mediatizada por unha continua urbanización dos seus bordes dando lugar a unha serie de continuos urbanos lineais, sobre todo entre Marín e Bueu. Así, deste xeito, existe unha notable accesibilidade ao longo destes eixos, pero que diminúe nas zonas interiores ou máis alonxados dos mesmos.

Esta estrutura espacial da urbanización e das infraestruturas da mobilidade, cunha urbanización máis ou menos lineal ao longo do litoral ata o núcleo urbano de Bueu, e unha certa dispersión, máis aló da zona central do núcleo de Beluso, apoiada nas estradas e que se configura nunha matriz dispersa nas zonas máis rurais e asentadas nos ámbitos de maior elevación e pendente topográfica, é unha das patas da principal problemática existente respecto da mobilidade no concello de Bueu, xa que produce dous efectos moi claros: a dependencia do automobil privado e a existencia dun notable tráfico de paso polos principais núcleos urbanos, o que presenta unha certa incompatibilidade co desenvolvemento das funcións urbanas. Unha problemática agravada pola segunda gran pata, a existencia dun pico de demanda na tempada estival, froito do incremento da poboación estacional por turistas e visitantes, tanto cun tempo de permanencia de varios días como por aqueles que só acceden por unhas horas ou un día para acceder ás praias ou ao servizo de barco cara á Illa de Ons. A consecuencia desta situación é un incremento da conxestión, non tanto pola insuficiente capacidade das infraestruturas para a demanda de mobilidade, senón que pola redución da mesma no ámbito urbano debido á necesidade da regulación do tráfico e do tránsito peonil, de tal xeito que se produce unha situación de conxestión nas franxas do día de maior demanda. Neste senso, prodúcese un incremento da conxestión, tanto na rede viaria de acceso como no ámbito urbano, e que posúe un notable impacto na emisión de contaminantes atmosféricos e acústicos, na economía e na saúde dos cidadáns.

Deste modo, o principal problema existente é dual: a existencia dun notable tráfico de paso que se incrementa na tempada estival, xerando unha certa conxestión, e que é debida ao aumento da poboación, a limitada

### INFRAESTRUTURAS DA MOBILIDADE

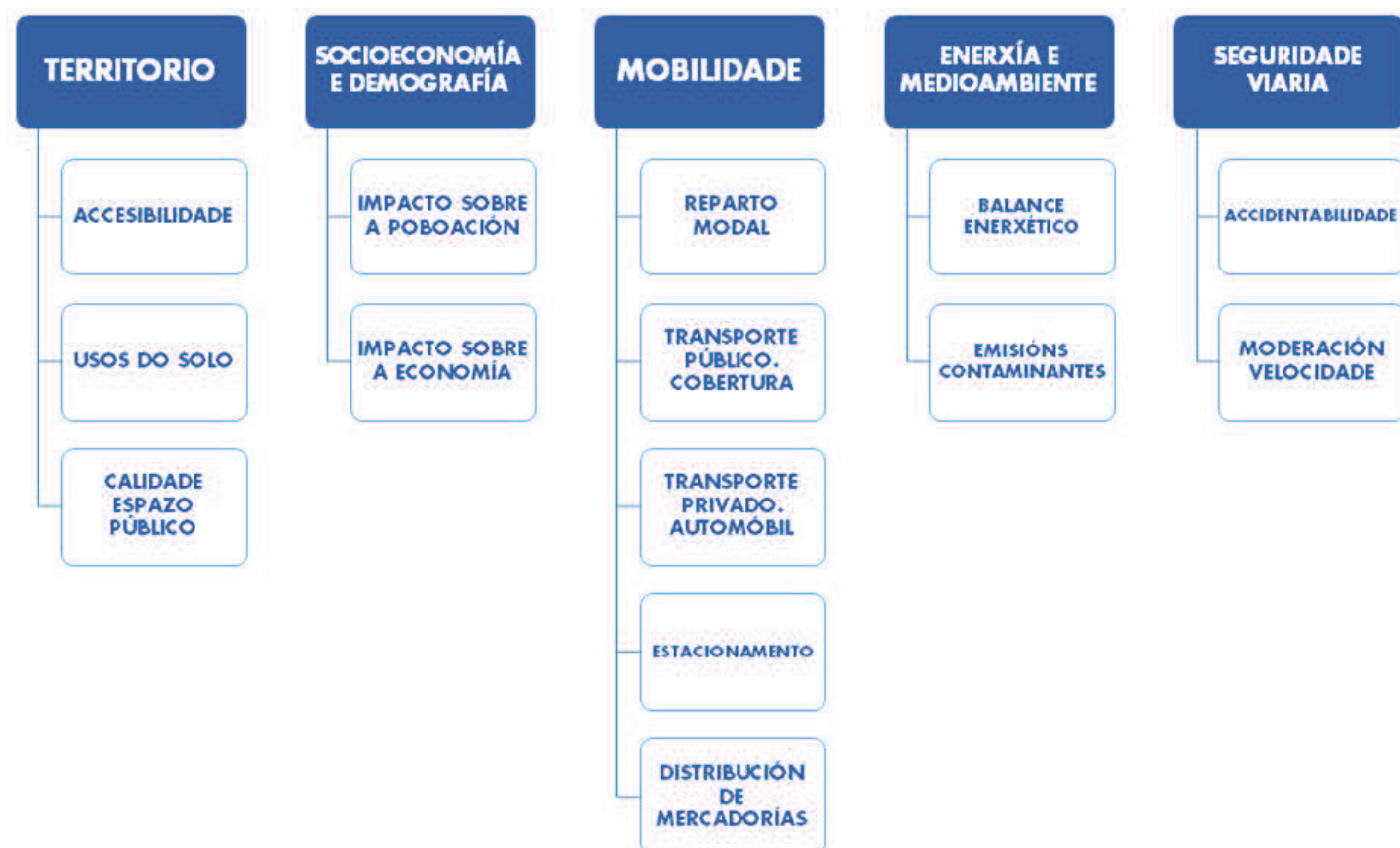


Figura 1.12 Esquema Análise e Diagnose. (Fonte: TERRAVANZA)





rede viaria territorial e a dependencia do automobil privado, tanto para os desprazamentos internos como externos, agravada pola insuficiencia do transporte público para configurarse como unha alternativa e da falta de artellamento dunha rede peonil e ciclista a escala municipal. Ao mesmo tempo, e como unha faceta máis desta problemática, emerxe a dificultade para a implantación de novas infraestruturas, debido á configuración xeomorfolóxica do territorio e a insuficiente capacidade das infraestruturas para os picos de demanda, en particular na intersección entre a PO551 e a Rúa de Pazos Fontenla.

Esta problemática a escala municipal reproducíase con maior virulencia nos principais núcleos urbanos, en particular en Bueu, xa que como puntos de destino, de accesibilidade terminal, a conxestión concéntrase no mesmo, agravada pola súa propia configuración urbana, na cal existe un notable tráfico de paso debido ao soporte proporcionado polas principais estradas, por unha banda, e pola procura de estacionamento, por outra.

Noutra orde, existen problemáticas xa moito máis específicas relacionadas coa inseguridade viaria, sobre todo en certas vías e no entorno de centros de atracción como colexios e equipamentos, do mesmo xeito que o viario capilar, o que proporciona a accesibilidade terminal aos núcleos rurais presenta problemas de sección, con anchos insuficientes.

Por outra banda, sen dúbida, desde o punto de vista da mobilidade o concello de Bueu ten ante si notables oportunidades para a transformación do modelo, desde unha topografía favorable para as conexións peonís e ciclistas nos principais eixos, ao moito avanzado en materia de humanización do viario nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso, pasando pola identificación das infraestruturas estruturantes xa existentes ata a existencia de proxectos en marcha doutras Administracións.

Estas problemáticas e oportunidades transfórmanse en claros Retos Futuros, desafíos que para acadar un modelo de mobilidade moito máis sustentable, seguro e inclusivo deben abordarse desde as distintas dimensións das Políticas Públicas municipais. Sen dúbida, o concello de Bueu ten que afrontar un reto futuro principal:

*“Mellorar a Mobilidade, de xeito Sustentable, Seguro e Inclusivo, e a Calidade de Vida dos cidadáns do concello de Bueu, mantendo a súa Habitabilidade e fornecendo a súa Competitividade Turística”*

Un reto que, así formulado, implica afrontar outros retos moitos máis concretos en distintas dimensións e aspectos da mobilidade tales como facer fronte á conxestión viaria estival nun contexto de limitacións para a construción de novas grandes infraestruturas viarias, facilitar a accesibilidade aos equipamentos e servizos a todos os cidadáns, visitantes e turistas coa menor dependencia do automóbil e as súas condicións particulares, xestionar a demanda de mobilidade e estacionamento nos núcleos urbanos ao mesmo tempo que se incrementa o espazo peonil e, sobre todo, facilitar o acceso aos espazos naturais de atracción turística co menor impacto ambiental e aproveitando os modos de mobilidade peonil e ciclista para atraer novos turistas e visitantes.

**Liñas Estratéxicas**

O PMS do Concello de Bueu formula unha serie de Liñas Estratéxicas orientadas a catalizar un cambio no modelo de mobilidade actual coa finalidade de aumentar a súa sustentabilidade e mellorar a súa seguridade e inclusión social. Deste xeito, e a través da actuación nas diferentes dimensións territoriais e urbanas con incidencia na mobilidade, o PMS do concello de Bueu ten por obxectivo reorientar o modelo actual a través do fomento dos modos de desprazamento non motorizados, a potenciación do transporte público e a racionalización do uso do automóbil, tanto respecto dos residentes como, sobre todo, dos visitantes e turistas, conxuntamente cunha mellor xestión da demanda de mobilidade, da coordinación interadministrativa e a difusión da información.

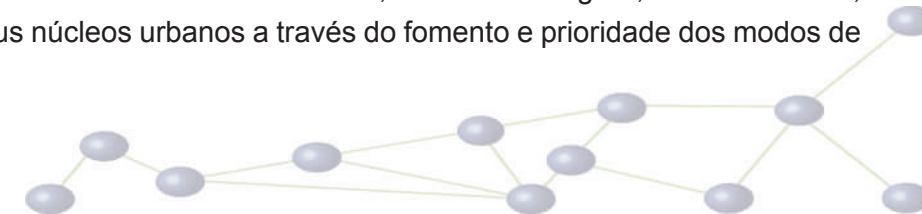


Figura 1.13. Análise DAFO. (Fonte: TERRAVANZA)



Figura 1.14. Esquema Problemas e Retos. (Fonte: TERRAVANZA)

Deste xeito, o principal obxectivo, o cal explicita unha Visión Estratéxica futura acerca do modelo de mobilidade a longo prazo, está relacionado con acadar unha Mobilidade Sustentable, Inclusiva e Segura, e máis humana, no concello de Bueu e, en particular, nos seus núcleos urbanos a través do fomento e prioridade dos modos de desprazamento a pé e en bicicleta.



A consecución desta meta realízase a través dunha serie de Obxectivos Estratéxicos, baseados nos obxectivos temáticos 4, 6 e 9 do Programa Operativo de Crecemento Sustentable da Unión Europea, os cales están asociados a unha reorientación do modelo cara aos modos non motorizados, o peón e a bicicleta, e o transporte público coa finalidade de incrementar a súa sustentabilidade.

Neste senso, as Liñas Estratéxicas formuladas tratan de superar unha visión baseada na provisión de infraestruturas da mobilidade (as actuacións de carácter “hard”), aínda que, obviamente, é necesario reforzar as redes existentes, para realizar unha forte aposta por estratexias relacionadas coa organización (as actuacións de natureza “org”) e, sobre todo, aquelas relacionadas coa xestión da mobilidade a través dunha maior información e sensibilización sobre a Mobilidade e a Sustentabilidade (as actuacións de natureza “soft”).

As Liñas Estratéxicas formuladas organízanse mediante 6 grandes Estratexias, que inciden sobre distintas dimensións e aspectos da mobilidade: o fomento dos modos non motorizados, a potenciación do transporte público, a racionalización do uso do automóbil, a mobilidade turística, o impacto da mobilidade sobre o medioambiente e a poboación, e a xestión da mobilidade. Estas 6 Estratexias son as seguintes:

E1.- Facilitar a Mobilidade Peonil e Ciclista.

E2.- Potenciar o Transporte Público.

E3.- Racionalizar o uso do automóbil.

E4.- Mobilidade Turística Sustentable.

E5.- Mobilidade Inclusiva, Segura e Ambiental.

E6.- Xestión da Mobilidade.

As Liñas Estratéxicas son un total de 18 liñas, contemplando diferentes medidas e actuacións, todas elas considerando medidas relacionadas cos Obxectivos Estratéxicos formulados.

#### **E1.- Facilitar a Mobilidade Peonil e Ciclista.**

- E1.L1. Fomento e mellora dos Desprazamentos Non Motorizados.
- E1.L2. Recuperación da Calidade Urbana e Cidadán.

#### **E2.- Potenciar o Transporte Público.**

- E2.L1. Reordenación e Mellora do Transporte Público.

#### **E3.- Racionalizar o uso do automóbil.**

- E3.L1. Desconxestión Viaria.
- E3.L2. Control e Regulación do Tráfico.
- E3.L3. Futuro Desenvolvemento do Viario.
- E3.L4. Xestión de Aparcamientos.
- E3.L5. Distribución e Control de Accesos.

#### **E4.- Mobilidade Turística Sustentable.**

- E4.L1. Servizos para a Mobilidade Turística.
- E4.L2. Mobilidade e Atracción Turística.
- E4.L3. Xestión da Mobilidade Turística.

#### **E5.- Mobilidade Inclusiva, Segura e Ambiental.**

- E5.L1. Accesibilidade Universal e Inclusión Social.

- E5.L2. Seguridade Viaria.
- E5.L3. Medioambiente e Protección Ambiental.

#### **E6.- Xestión da Mobilidade.**

- E6.L1. Fomento e regulación en centros atractores de actividades.
- E6.L2. Sensibilización e Concienciación.
- E6.L3. Xestión da Mobilidade.
- E6.L4. Financiamento.

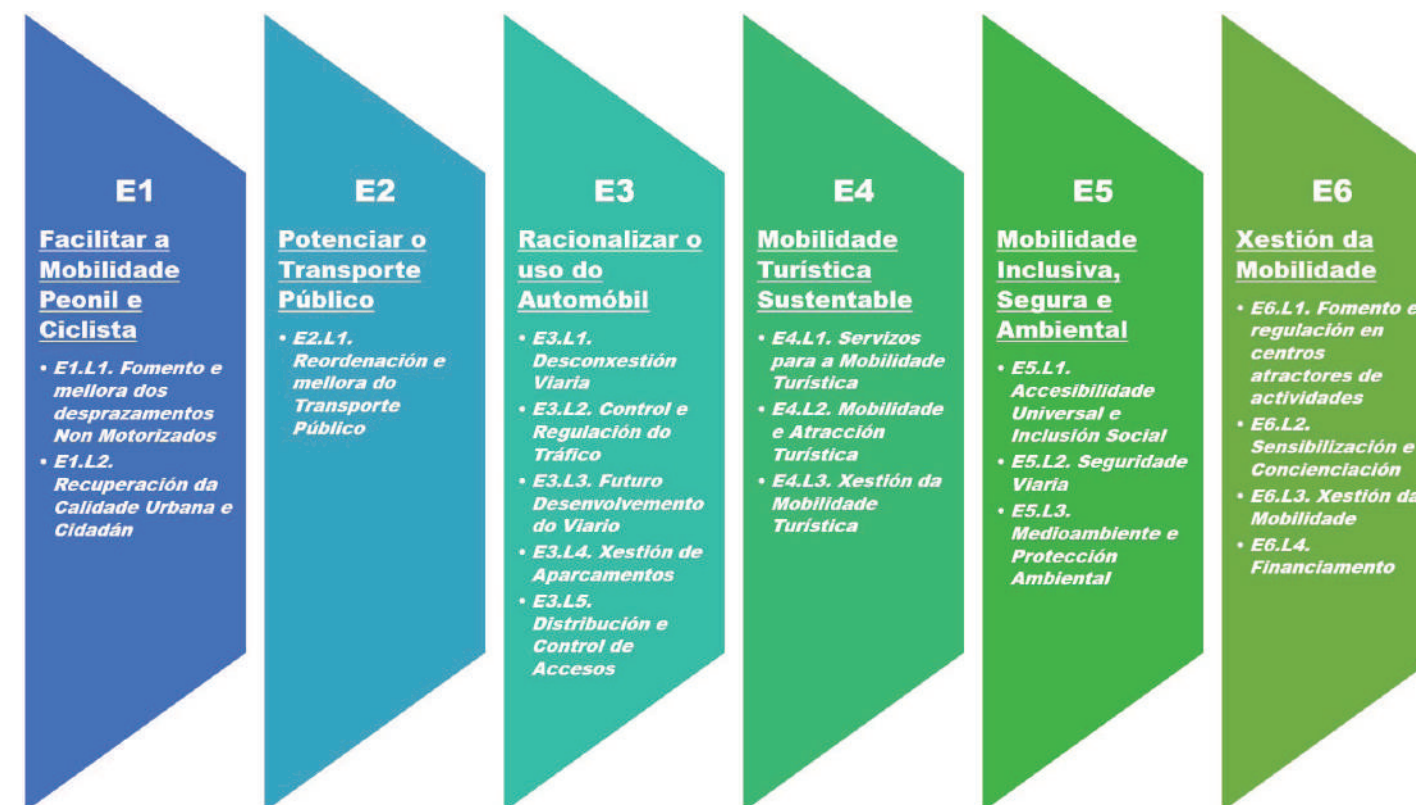


Figura 1.15. Esquema Liñas Estratéxicas. (Fonte: TERRAVANZA)

### **Propostas**

O desenvolvemento do PMS do concello de Bueu implica a execución das diferentes Liñas Estratéxicas, coas súas medidas e actuacións que concretan especialmente os obxectivos procurados e, polo tanto, posibilitan acadar a Visión Estratéxica futura e o cambio de modelo de mobilidade actual, cara un modelo moito máis sustentable, incluso no social e seguro.

As medidas e actuacións propostas están orientadas, do mesmo xeito que as Liñas Estratéxicas, ao fomento dos modos non motorizados, a potenciación do transporte público, a racionalización do uso do automóbil e a xestión da mobilidade, en particular da mobilidade turística, e á mellora do impacto da mobilidade sobre o medioambiente e a poboación.

Deste xeito, formuláronse un total de 332 actuacións, como desenvolvemento de 88 medidas. As distintas medidas consideradas fan referencia ás seguintes cuestións, agrupadas segundo Estratexias e Liñas Estratéxicas, nomeando tamén as actuacións tipo de cada unha delas:



	E1. FACILITAR A MOBILIDADE PEONIL E CICLISTA	E2. POTENCIAR O TRANSPORTE PÚBLICO	E3. RACIONALIZAR O USO DO AUTOMÓBIL	E4. MOBILIDADE TURÍSTICA SUSTENTABLE	E5. MOBILIDADE SEGURA, INCLUSIVA E AMBIENTAL	E6. XESTIÓN DA MOBILIDADE
FOMENTO DOS MODOS NON MOTORIZADOS	E1.L1					
RECUPERACIÓN DA CALIDADE URBANA E CIDADAN	E1.L2					
REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO		E2.L1				
DESCONXESTIÓN VIARIA			E3.L1			
CONTROL E REGULACIÓN DO TRÁFICO			E3.L2			
CRITERIOS DE DESENVOLVEMENTO DO VIARIO			E3.L3			
XESTIÓN DE APARCAMENTOS			E3.L4			
DISTRIBUCIÓN E CONTROL DE ACCESOS			E3.L5			
XESTIÓN DA MOBILIDADE TURÍSTICA				E4.L1 - E4.L3		
ACCESIBILIDADE UNIVERSAL E INCLUSIÓN SOCIAL					E5.L1	
SEGURIDADE VIARIA					E5.L2	
MEDIOAMBIENTAIS E PROTECCIÓN AMBIENTAL					E5.L3	
FOMENTO E REGULACIÓN EN CENTROS DE ATRACCIÓN						E6.L1
SENSIBILIZACIÓN E CONCIENCIACIÓN						E6.L2
XESTIÓN E ADMINISTRACIÓN DA MOBILIDADE						E6.L3 - E6.L4

Figura 1.16 Esquema Medidas. (Fonte: TERRAVANZA)

Ademais das medidas e actuacións contempladas, o PMS do concello de Bueu formula unha serie de Proxectos Estratéxicos, os cales defínense como aquelas actuacións que posúen unha maior trascendencia sobre as diferentes dimensións con incidencia na mobilidade e que, ao mesmo tempo, permiten incorporar elementos chave ás distintas escalas, indo máis alá do seu espazo concreto e catalizando o desenvolvemento do conxunto de actuacións.

Os Proxectos Estratéxicos contemplados son os seguintes:

- 1- Centro de Mobilidade no porto de Bueu.
- 2- Novas conexións en Bueu.
- 3- Eixo Cívico Montero Ríos (Pescadoira - A Banda do Río).
- 4- Eixo Cívico Pazos Fontenla.
- 5- Humanización Travesía de Beluso.
- 6- Eixo Cívico de Ramón Bares.
- 7- Aparcamentos Disuasorios.
- 8- Zonas de Prioridade Peonil en Bueu.
- 9- Camiños Escolares.
- 10- Acceso ao Campo de Fútbol de Bueu.

Por outra banda, o período de desenvolvemento do PMS do concello de Bueu contéplase cun horizonte temporal de 10 anos, de tal xeito que as diferentes actuacións desagregáanse en catro grandes períodos de execución.

- **Inmediatas** (0 – 6 meses): aquelas que na actualidade xa están en marcha ou cunha previsión de execución inferior a seis meses, programadas tanto pola Administración Municipal como por outras.

- **Curto Prazo** (6 meses – 2 anos): aquelas que poden ser postas en marcha directamente polo Concello e que non supoñen un investimento elevado.

- **Medio Prazo** (2 – 4 anos): aquelas que para a súa posta en marcha precisan dunha planificación do investimento, ou ben supoñen a necesidade de avaliación de medidas a curto prazo.

- **Longo prazo** (4 – 10 anos): aquelas que para a súa posta en marcha precisan da colaboración e cooperación con outras Administracións Públicas e supoñen a necesidade de aplicación doutras medidas implantadas a curto e medio prazo para que sexa viable a súa aplicación consideradas como obxectivo último.

Deste xeito, tendo en conta as diferentes medidas a executar no desenvolvemento do PMS do concello de Bueu e da secuencia temporal das mesmas, formulouse un programa de actuación que explicita os tempos e as inversións.

Por último, a inversión total do PMS estímase en 34.545.355,00 €, dos que 20.105.265,00 € corresponderían á inversión municipal, os cales desagregáanse do seguinte xeito:

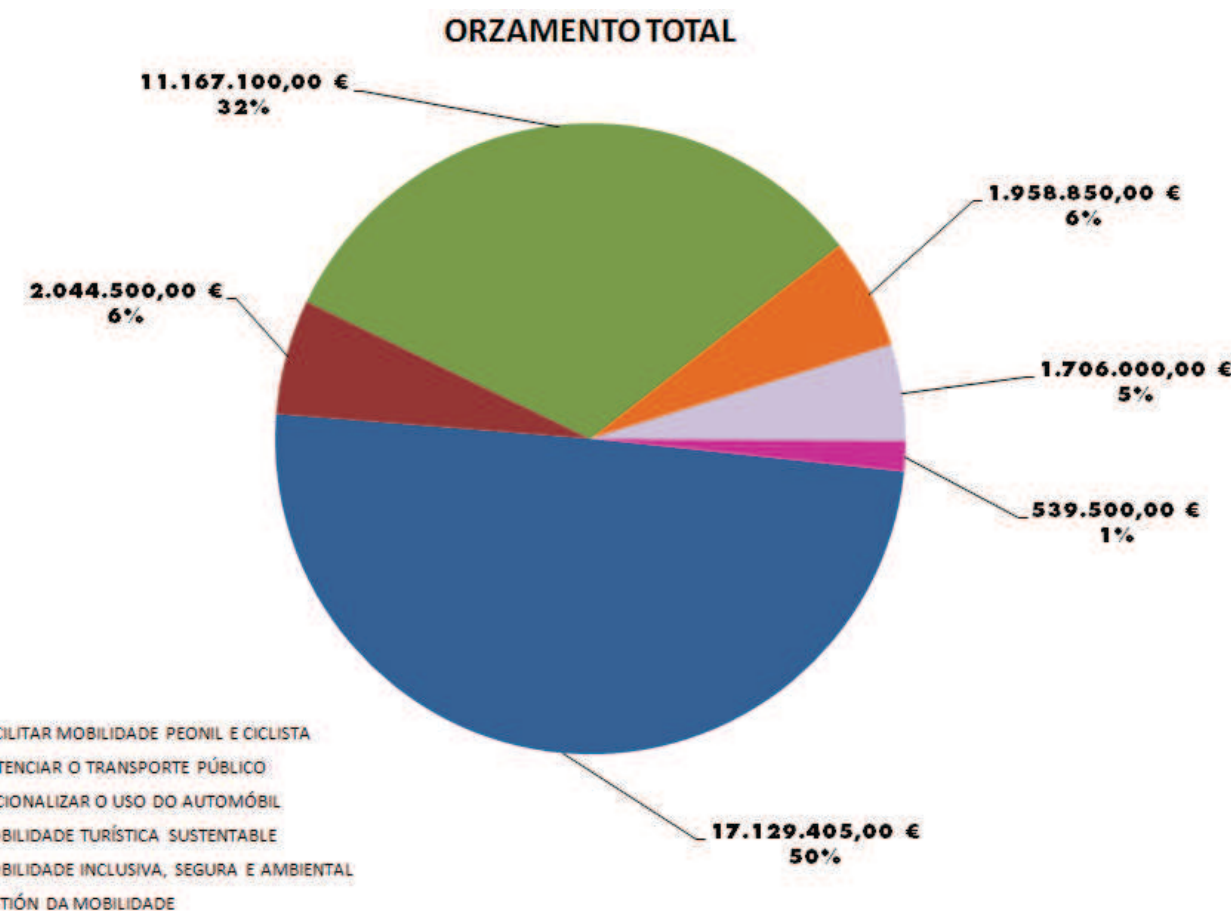


Figura 1.17. Esquema Desagregación Coste. (Fonte: TERRAVANZA)

Neste senso, pode observarse como unha parte significativa da inversión considerada está destinada a medidas de carácter “soft” e organizativas.

O Plan de Mobilidade Sustentable do concello de Bueu formulado, e que a continuación detállase, procura, polo tanto, configurarse como un documento estratéxico que, a partir da intervención en distintas dimensións que inciden sobre as patróns de desprazamento, facilite acadar unha Mobilidade Sustentable, Segura e Inclusiva.

## 2. FASE II. Toma de Datos e Análise

A toma de datos e a análise son o punto de partida de cara á caracterización do modelo de mobilidade actual a partir do que identificar as problemáticas e os retos existentes na materia no concello de Bueu.

### a. Recompilación de Normas e Plans Urbanísticos existentes

Un primeiro paso previo antes de caracterizar o modelo de mobilidade atópase na revisión dos documentos de planificación existentes e que poden afectar á toma de decisións futura respecto das distintas alternativas que poden avaliarse para a definición de solucións viables e axeitadas aos condicionantes existentes.

Deste xeito, a revisión das planificación existente, ademais pode permitir o recoñecemento de solucións e proporcionar, ao mesmo tempo, unha valiosa información.

#### Directrices de Ordenación do Territorio de Galicia

As Directrices de Ordenación do Territorio (DOT) de Galicia como documento director do modelo territorial galego identifica a Bueu como un dos nodos do agregado urbano Bueu – Pontevedra dentro da Rexión Urbana de Vigo – Pontevedra, na marxe Sur da Ría de Pontevedra. Un agregado urbano, que segundo as DOT, é a base da integración do territorio da Rexión urbana, fortalecendo os seus sinais de identidade e a súa oferta urbana como elementos chave do artellamento territorial e de xeración de áreas de centralidade que reduzan as necesidades de desprazamento. Por outra parte, as DOT sinalan a Bueu como un dos núcleos de identidade do litoral e, polo tanto, polo de artellamento das novas vocacións para o espazo costeiro, integrando o turismo, coas súas novas modalidades, e a primeira e segunda residencia, acollendo iniciativas empresariais, artísticas e culturais, a xestión das áreas naturais e paisaxísticas e distintas accións relacionadas co seu uso e gozo. Trátase de núcleos fundamentais no artellamento costa – interior, actuando como pezas chave para a difusión cara ás zonas menos dinámicas do territorio dos procesos de urbanización e desenvolvemento económico.



Figura 2.1. O concello de Bueu no marco das DOT de Galicia (Fonte: Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivenda)

### Plan de Ordenación do Litoral de Galicia

O Plan de Ordenación do Litoral de Galicia (POL), como marco de referencia para o desenvolvemento urbanístico do mencionado ámbito, incorpora aos instrumentos urbanísticos un modelo de xestión territorial supramunicipal. Dentro deste modelo de xestión, o POL impón unha serie de limitacións ao desenvolvemento e aos usos do solo, ademais de recomendacións acerca de distintas accións para a valorización do litoral, por exemplo a través de rutas de sendeirismo e ciclistas.

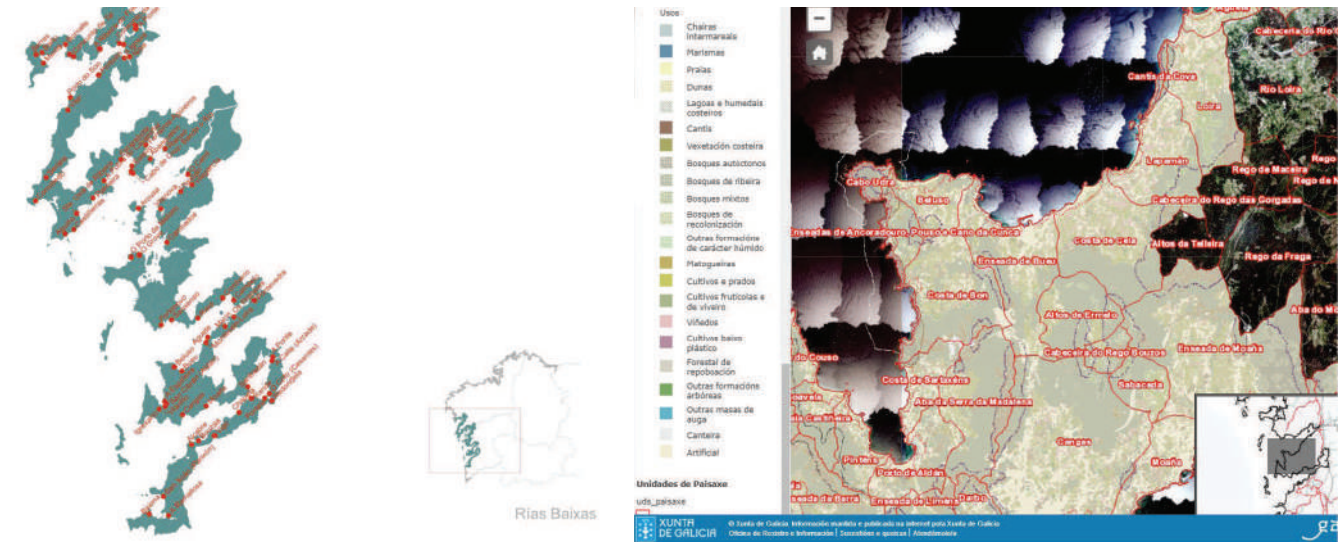


Figura 2.2. O concello de Bueu no marco do POL de Galicia (Fonte: Xunta de Galicia)

#### Plan Xeral de Ordenación Municipal do concello de Bueu

O documento básico de desenvolvemento urbanístico no concello de Bueu é o Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM), o cal sinala tanto a estrutura do territorio municipal como as distintas intensidades de usos. Deste xeito, o PXOM non só clasifica aqueles ámbitos espaciais que son de natureza urbana, senón que tamén aqueles solos que van ser obxecto de desenvolvemento urbanístico. Neste senso, e respecto da súa relación coa mobilidade, o PXOM é o documento fundamental para coñecer a localización espacial das vivendas e das actividades, como elementos de xeración e de atracción de viaxes, e do seu desenvolvemento futuro, indicando polo tanto os patróns da demanda de mobilidade. O PXOM do concello de Bueu foi aprobado no ano 2017, polo que hai que consideralo como un documento urbanístico que recolle en grande medida as principais determinacións e contidos do urbanismo galego actual, en particular unha certa contención respecto do desenvolvemento do litoral e a busca da compatibilidade dos núcleos urbanos e rurais, procurando evitar a dispersión dos asentamentos.

As determinacións do PXOM do concello de Bueu incorporan tanto a capacidade residencial como a estrutura viaria sobre a cal debe apoiarse o desenvolvemento desta. Neste senso, os principais aspectos do PXOM con incidencia sobre a mobilidade sinálanse a continuación:

- Solos para o desenvolvemento urbanístico (solo urbano non consolidado e solo urbanizable).
- Novas conexións viarias.

Respecto dos solos para o desenvolvemento urbanístico, o PXOM do concello de Bueu establece un escenario de poboación para o ano 2031 dunha horquilla entre 12.214 e 14.058 habitantes, superior ao existente na actualidade (12.009 habitantes en 2019), que xunto coa esperable demanda residencial de 2ª residencia, determina o dimensionamento da oferta de solo urbanizable. Así, considérase o desenvolvemento de case



90.250 m<sup>2</sup> de solo urbano non consolidado, SUNC, a través de distintas figuras, e de case 525.000 m<sup>2</sup> de solo urbanizable, dos cales 200.000 m<sup>2</sup> corresponden a solo industrial asociado ao Parque Industrial de Castiñeira.

No que respecta ás novas conexións viarias, o PXOM do concello de Bueu considera fundamentalmente unha conexión entre a PO551 e a EP1303 como novo viario estruturante a escala municipal, xunto cunha serie de aperturas viarias asociadas ao desenvolvemento urbanístico da zona de As Lagoas, entre as que destacan a prolongación da Rúa Johan Carballeira ata a PO551 e unha vía transversal paralela á Rúa Pazos Fontenla.

Por outra parte, e tendo en conta a recente aprobación do PXOM do concello de Bueu, para os tempos habituais no urbanismo, non se pode avaliar de xeito concreto o seu grao de execución, xa que a meirande parte das actuacións previstas aínda non comezaron, e, por outra parte, aquelas que posúen un certo grao de desenvolvemento tratase de unidades remitidas ou incorporadas polo PXOM e que proveñen de documentos anteriores.

Neste senso, non existen grandes bolsas de solo urbano non consolidado ou solo urbanizable que se atope nun estado de desenvolvemento parcial ou cunha notable execución, xa que o período de vixencia do PXOM aínda é moi limitado. En calquera caso, respecto dos solos previstos polo PXOM para o desenvolvemento urbanístico poden observarse catro categorías: aqueles que efectivamente completaron todo o seu desenvolvemento, tanto no que respecta á urbanización como á edificación, aqueles que teñen a súa urbanización iniciada pero sen executar a súa edificación, e aqueles que se ben iniciaron a súa tramitación urbanística, con Plan Parcial redactado, pero que aínda non iniciaron a súa execución, e, por último, aqueles que non iniciaron a súa tramitación. En xeral, a meirande parte dos solos urbanos non consolidados e urbanizables delimitados polo PXOM atópanse nesta última situación.

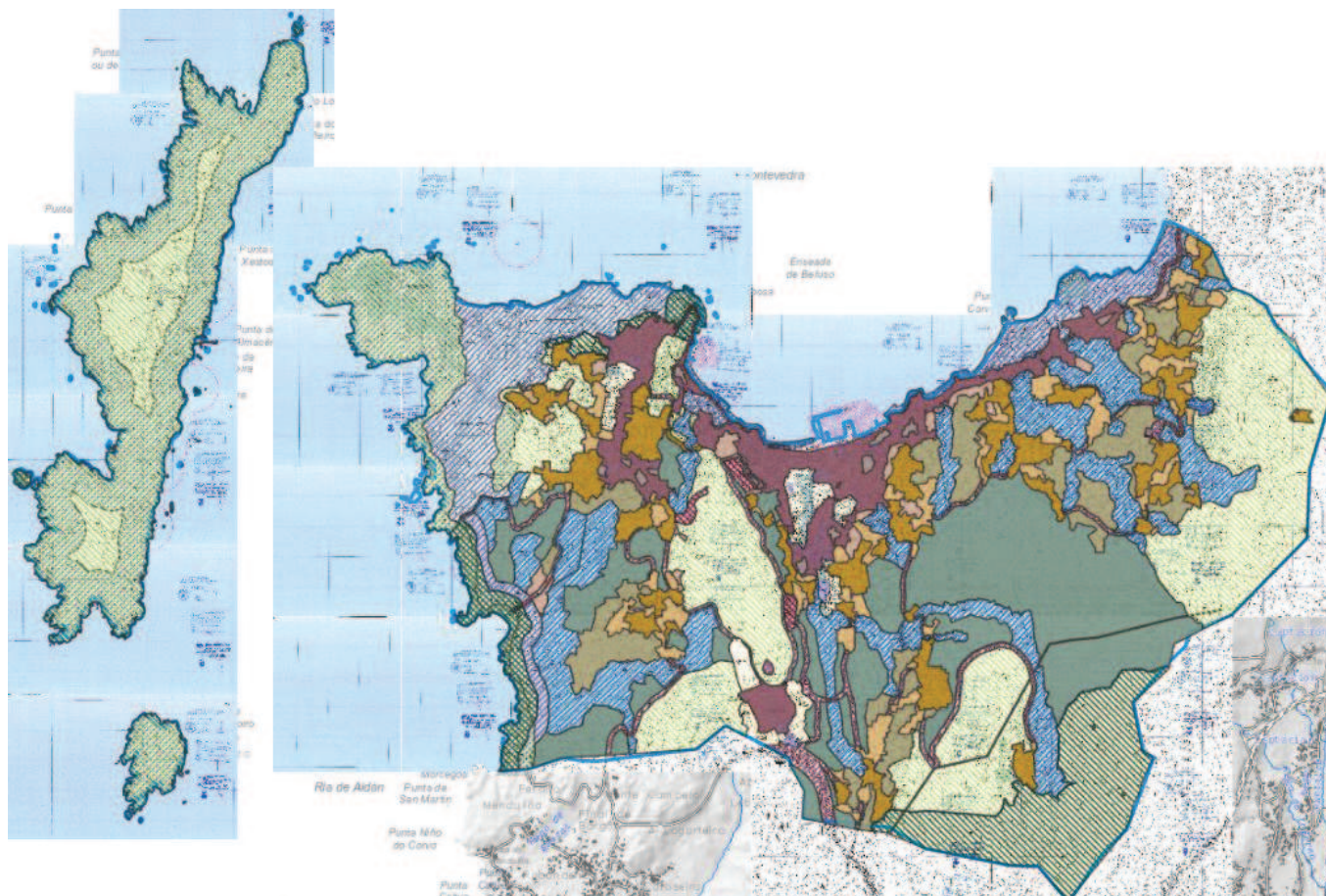


Figura 2.3. Estrutura Xeral e Orgánica do Plan Xeral de Ordenación Municipal (Fonte: SIOTUGA)

Por outra parte, dentro da ordenación urbanística do concello de Bueu hai que considerar o notable impacto que tivo o Plan de Ordenación do Litoral (POL) tanto na delimitación e regulación de solos de núcleo rural como de solos destinados ao desenvolvemento urbanístico, deixando unha importante porción do territorio municipal baixo distintas figuras de protección ambiental e paisaxística.

### Plans Sectoriais de Estradas de Galicia

En grande medida, as principais determinacións en materia de Mobilidade están relacionadas coa planificación de estradas desenvolvida pola Axencia Galega de Infraestruturas. Deste xeito, as principais transformacións da rede viaria no concello de Bueu son consecuencia das determinacións autonómicas.

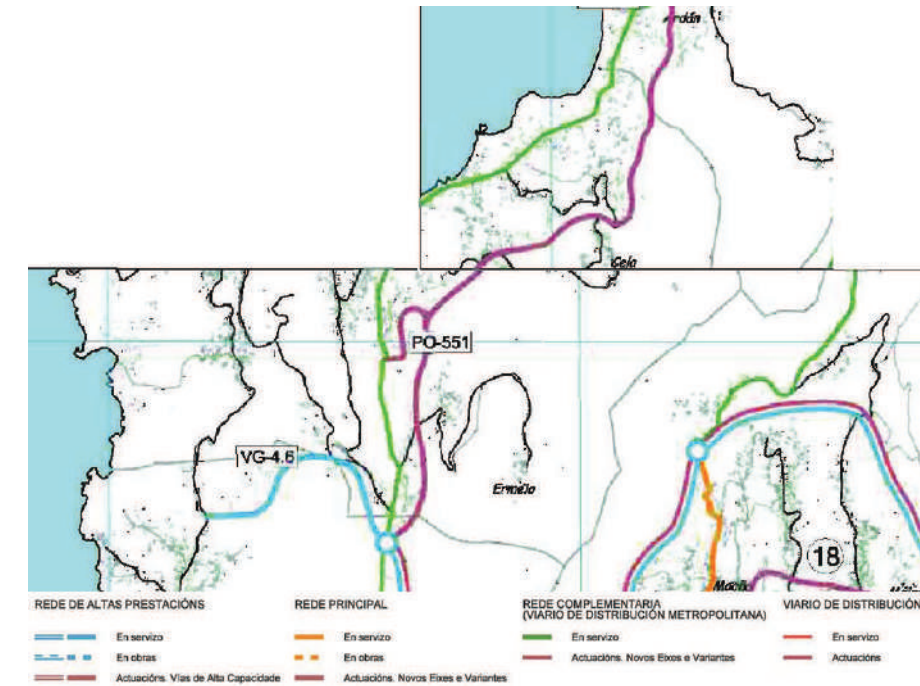


Figura 2.4. O concello de Bueu na Planificación de Estradas da Xunta de Galicia (Fonte: Plan Director da Estradas, Xunta de Galicia)

Dentro da planificación de estradas hai que distinguir dous grandes períodos: un ata o ano 2011 baseado no Plan Director de Estradas de Galicia e a súa reorientación posterior polo Plan MOVE, no que se contemplaba unha alternativa á PO551, que na actualidade atópase en suspenso; e o período actual, onde a súa acción está basculada cara á introdución de infraestruturas da mobilidade peonil nos bordes das estradas, en particular naquelas cunha forte urbanización nos seus bordos.

### Plan de Transporte Público de Galicia

Máis recente, e moito máis transcendente de cara á Mobilidade Sustentable, é o Plan de Transporte Público de Galicia (PTPG), que é o documento que redefine todas as liñas de transporte colectivo en autobús. Deste xeito, o PTPG define as liñas de transporte en autobús, sinalando as frecuencias e percorridos para a explotación das distintas concesións existentes. Polo tanto, aínda que recentemente aprobado e sometido a pequenos axustes e modificacións, o PTPG é a base sobre a cal analizar o transporte público no concello de Bueu dentro do horizonte temporal do PMS.





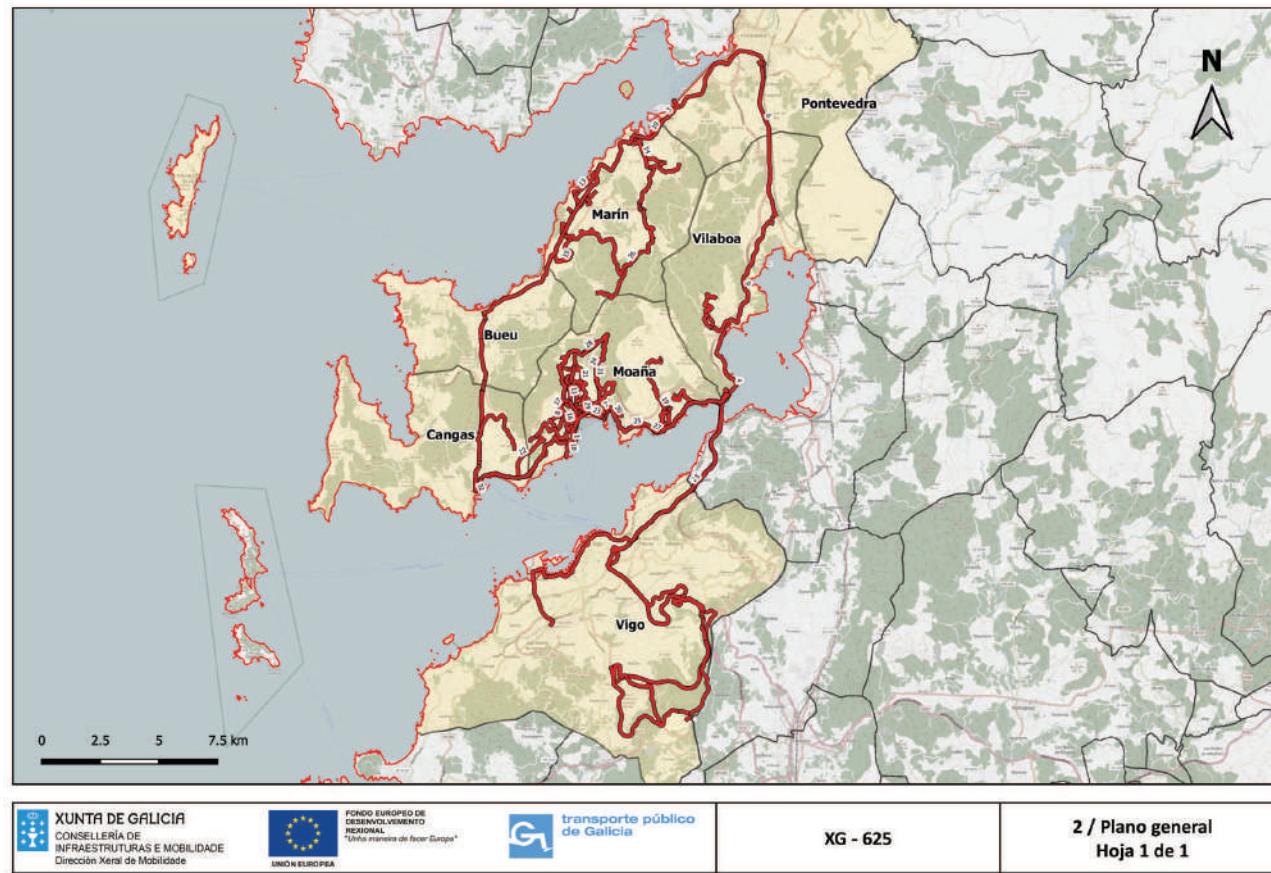


Figura 2.5. O concello de Bueu no Plan de Transporte Público de Galicia (Fonte: Xunta de Galicia)

### Estratexia de Mobilidade Alternativa na Comarca do Morrazo

A cada vez maior importancia dos modos de desprazamento non motorizados, o peonil e o ciclista, está presente na Estratexia de Mobilidade Alternativa na Comarca do Morrazo e concellos limítrofes, o documento de planificación que orienta a actuación nas estradas autonómicas no relativo á execución de itinerarios peonís e ciclistas. A partir das distintas análises realizadas, esta estratexia sinala a execución de sendas na PO315 entre Bueu e Beluso, na PO551 polo leste na entrada por Sabarigo e na PO551 polo sur entre Trasouto e A Portela, continuando cara a Cangas.

### b. Análise Físico e Contexto Territorial

O contexto territorial e o sistema físico, entendido como o agregado que considera todos os elementos tanto antrópicos como naturais dentro do territorio, é punto de partida da análise dos principais condicionantes que afectan á Mobilidade.

### Datos Básicos

O concello de Bueu localízase no centro do litoral da Provincia de Pontevedra, na vertente norte da Península do Morrazo, entre as Rías de Pontevedra e a Ría de Vigo, limitando cos Concellos de Marín, Moaña e Cangas. O concello de Bueu posúe unha extensión de 30,84 km<sup>2</sup> e unha poboación de 12.009 habitantes no ano 2019.

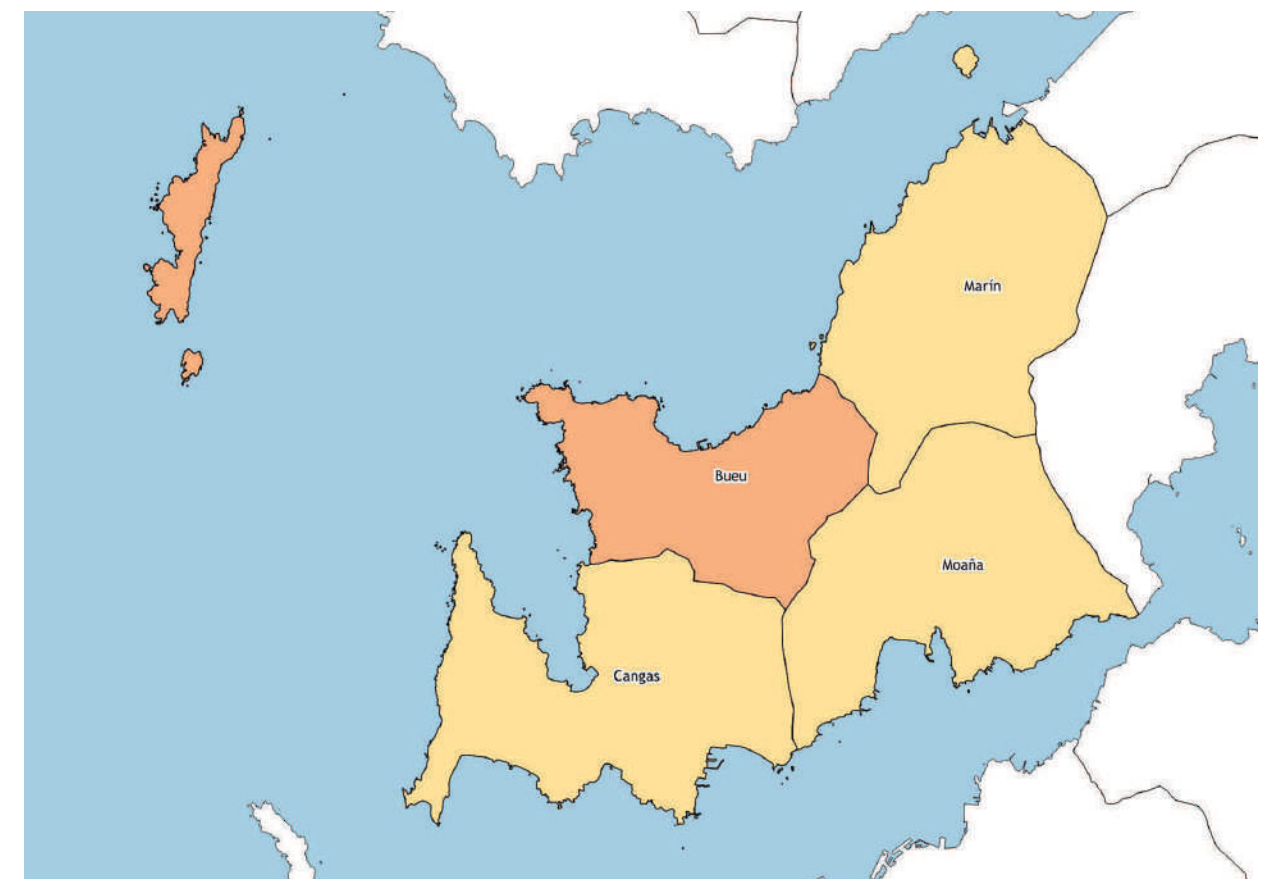


Figura 2.7. Localización do concello de Bueu na Península do Morrazo (Fonte: TERRAVANZA)

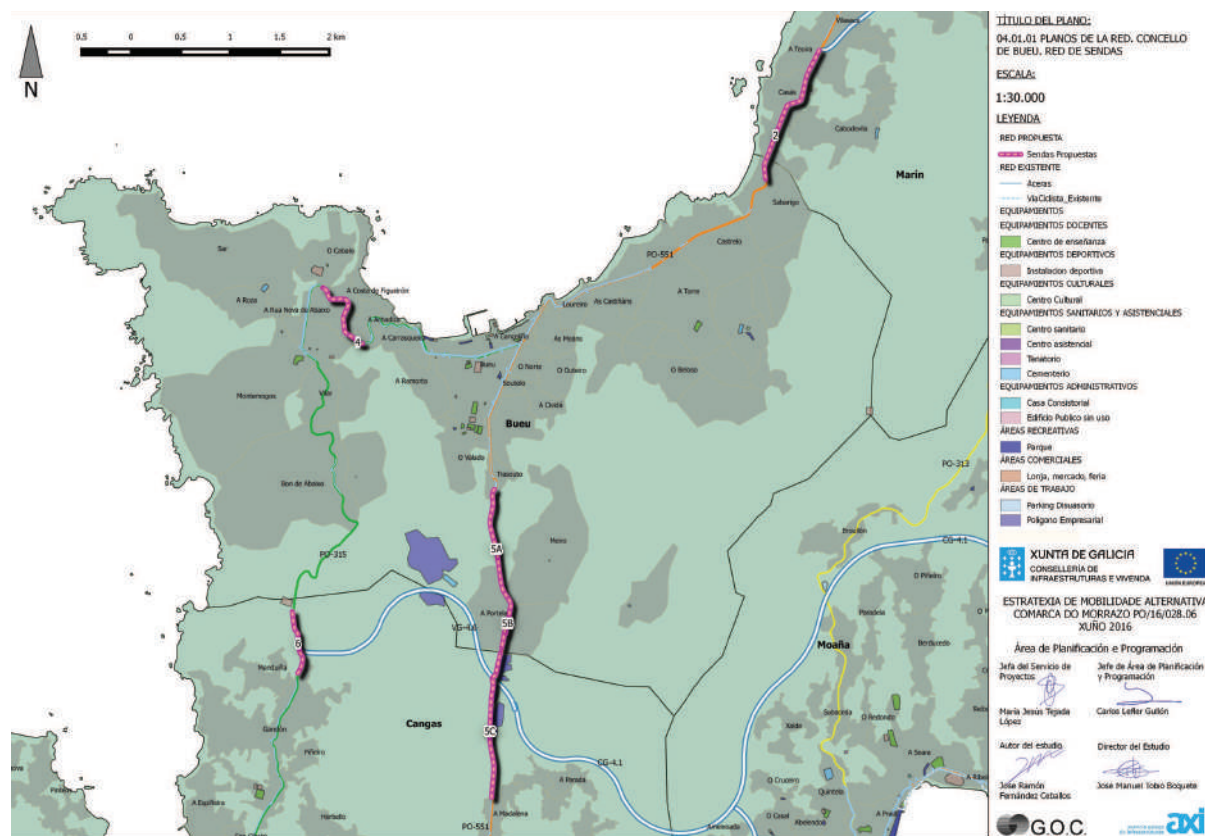


Figura 2.6. O concello de Bueu na Estratexia de Mobilidade Alternativa na Comarca do Morrazo (Fonte: Consellería de Infraestruturas e Mobilidade, Xunta de Galicia)



Desde o punto de vista administrativo, o concello de Bueu organízase en 6 parroquias eclesiásticas, as cales sinálanse a continuación:

- Beluso (Santa María).
- Bueu (San Martiño de Fóra).
- Bueu (San Martiño).
- Cela (Santa María).
- Ermelo (Santiago).
- A Illa de Ons (San Xoaquín).

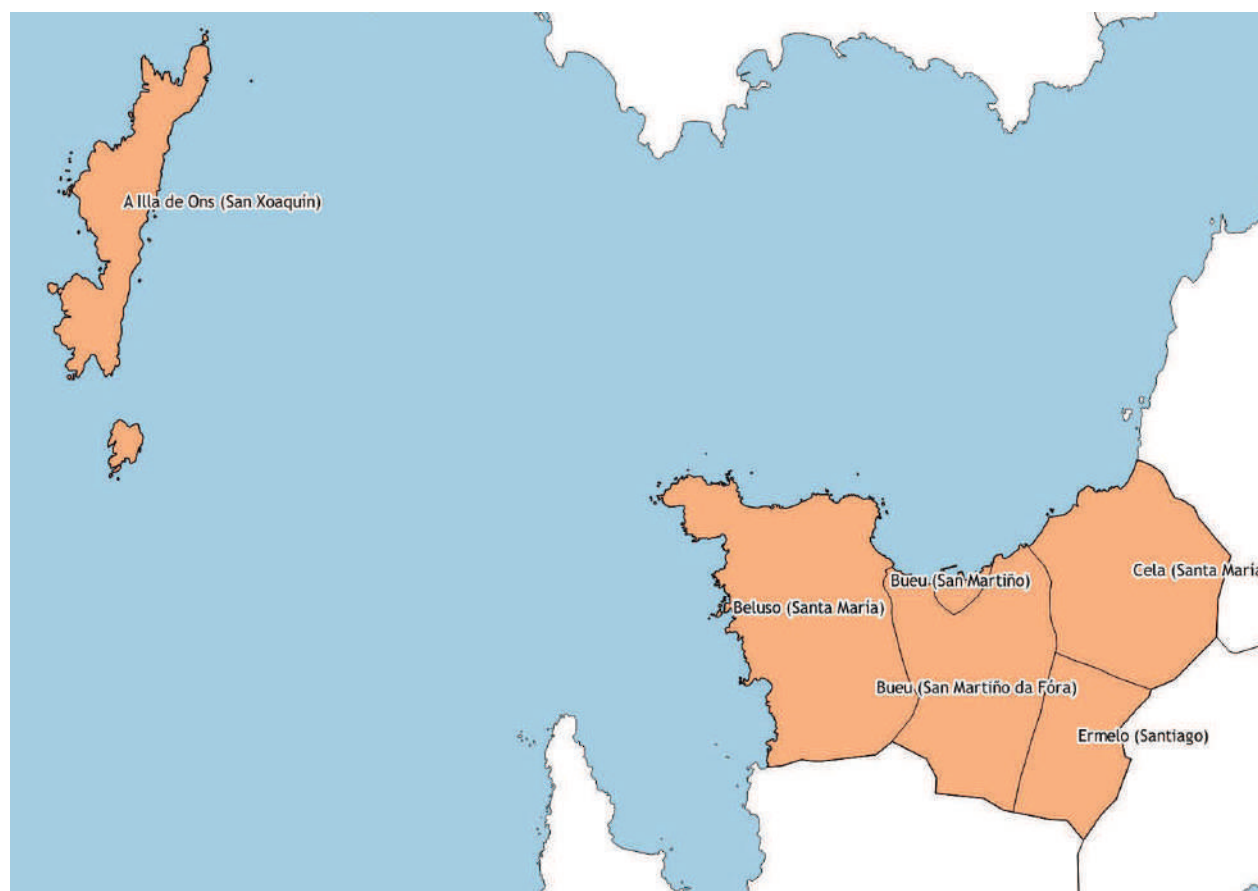


Figura 2.8. Plano de organización parroquial (Fonte: TERRAVANZA)

### Contexto Territorial

Desde o punto de vista do Contexto Territorial, a localización do concello de Bueu é totalmente periférica en relación co punto de vista xeográfico. Sen embargo, a súa integración funcional dentro da Rexión Urbana de Vigo – Pontevedra, no subsistema conformado pola Península do Morrazo, xunto cunha certa especialización turística, aínda que mantendo unha notable compoñente rural e de segunda residencia. Deste xeito, o concello de Bueu configúrase como un concello metropolitano, que se localiza como punto final dun eixo territorial de gran potencialidade ao longo da marxe sur da Ría de Pontevedra, pero que, ao mesmo tempo, se atopa cunha certa influencia desde Vigo a través do Concello de Cangas. Neste senso, o núcleo urbano de Bueu emerxe como un nodo metropolitano de nova expansión.

Esta posición xeográfica e funcional do concello de Bueu posúe as súas desvantaxes a escala territorial, pero tamén as súas vantaxes no seu contexto comarcal, xa que se ben se atopa nunha certa periferia, pola contra

está integrado nun eixo territorial de certo dinamismo e actividade, no cal o porto de Bueu, configúrase como un dos principais puntos de transferencia entre o transporte marítimo e o terrestre na Comarca do Morrazo.

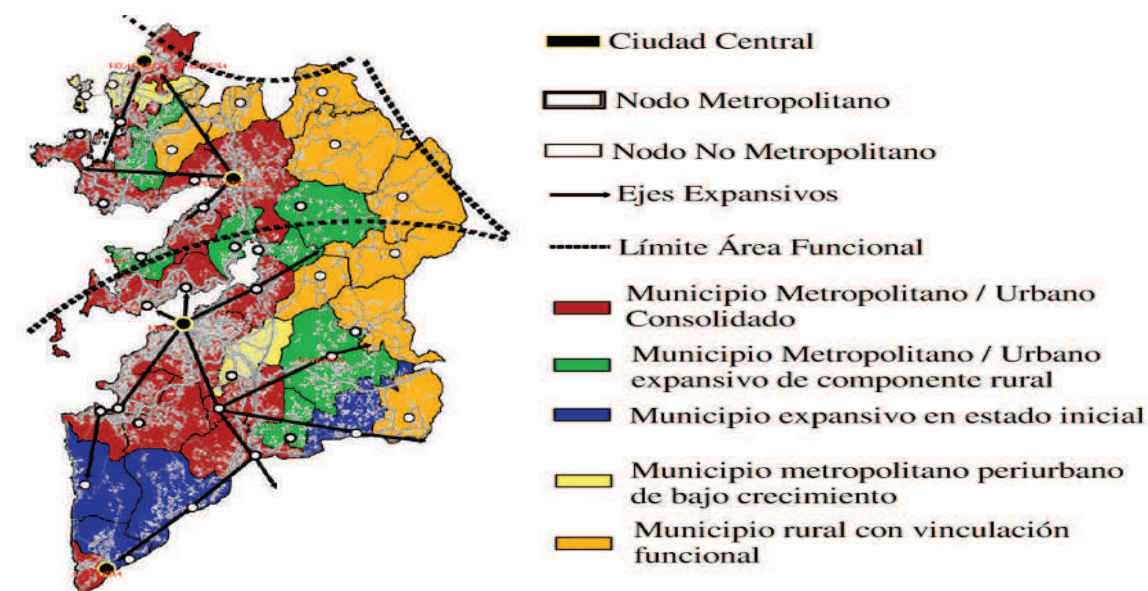


Figura 2.9. Estructura Espacial da Rexión Urbana Vigo – Pontevedra (Elaboración propia a partir de Precado, A., Nárdiz, C., Míguez, A. y Sánchez Rivas, G. (2009) )

### Análise Xeográfica. Características da forma do territorio

Se ben é certo que *a priori* a configuración físico – ambiental e paisaxística do territorio non é unha cuestión que se asocie de inmediato coa Mobilidade, a súa influencia é moito maior da pensada. Así, o sistema físico – ambiental, coa súa configuración topográfica está a impoñer unha serie de importantes condicionantes e restricións de cara á implantación das infraestruturas de soporte da Mobilidade. Neste senso, o modelo de Mobilidade existente nun territorio está intimamente ligado ao sistema de infraestruturas existentes e ás súas posibilidades de capacidade, velocidade e comodidade que estas permiten aos desprazamentos.

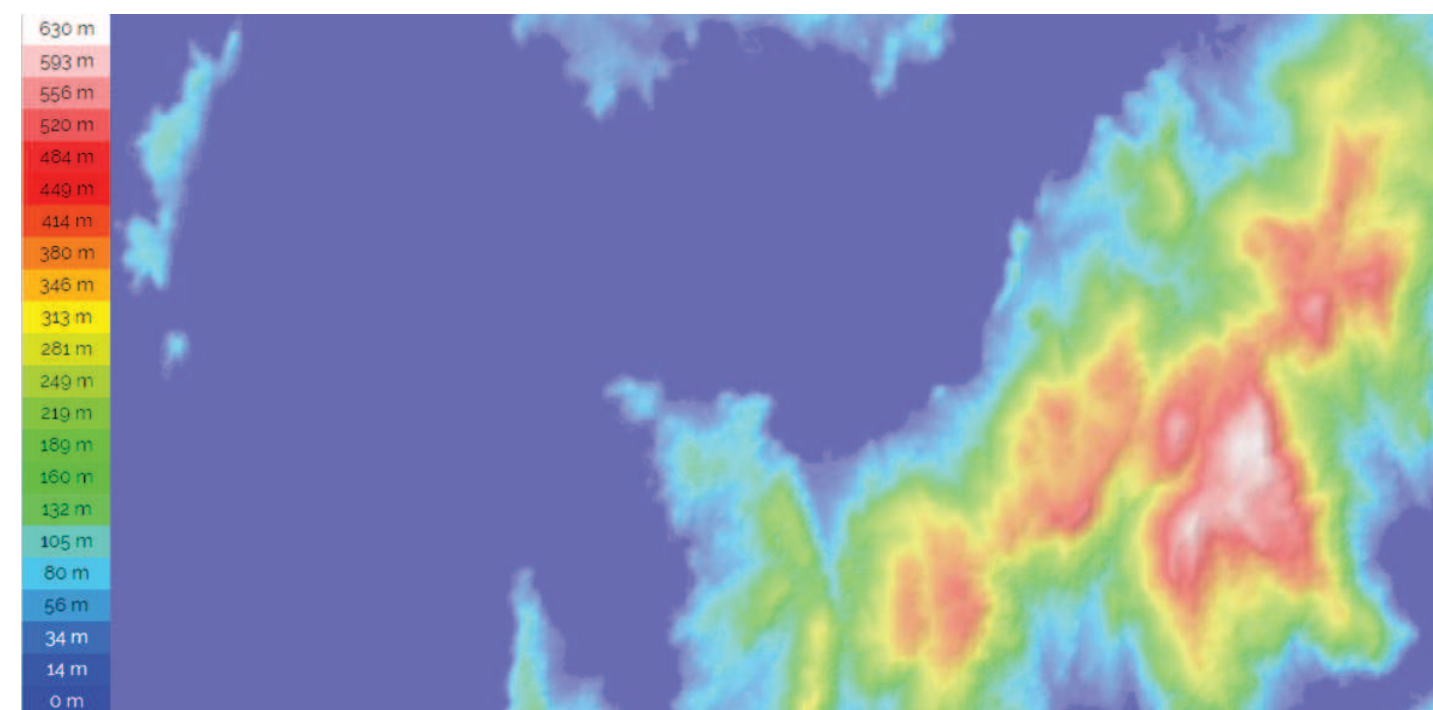
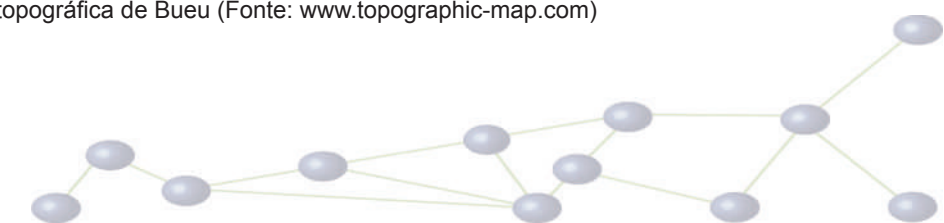


Figura 2.10. Configuración topográfica de Bueu (Fonte: www.topographic-map.com)





Por outra banda, en xeral a localización e configuración espacial dos asentamentos está tamén moi vencellado á propia estrutura topográfica e ambiental do mesmo. Deste xeito, para cada tipo de territorio existen uns usos e actividades, xunto cunha configuración morfolóxica, que mellor se axeitan ao mesmo.

Desde o punto de vista da configuración topográfica no seu contexto comarcal e municipal, o concello de Bueu atópase mediatizado por catro grandes elementos: o Litoral, o Val do Río Bispo, a pequena semichaira de Beluso e os Montes do interior dos altos das parroquias de Cela e Ermelo.

Estes elementos condicionan claramente tanto o sistema de asentamentos como o de infraestruturas da Mobilidade, impondo restricións á súa implantación, e configurando deste xeito tres grandes eixos ao longo do Litoral ao este, a ambas marxes do Val do Río Bispo e na semichaira de Beluso.

Por último, hai que sinalar que A Illa de Ons pertence administrativamente ao concello de Bueu, aínda que se configura como unha unidade separada coa súa propia particularidade xeográfica.

### Usos do Solo

Os usos do solo no concello de Bueu amosan unha matriz rural agropecuaria, de cultivos e prados maiormente xunto con viñedos, transformada fortemente pola urbanización naqueles ámbitos máis favorables, como o litoral e as zonas de menor pendente da semichaira de Beluso, pero tamén nas estribacións, con fortes pendentes, dos Montes de Cela e Ermelo, os cales nas súas zonas máis altas presentan uns usos fundamentalmente forestais.

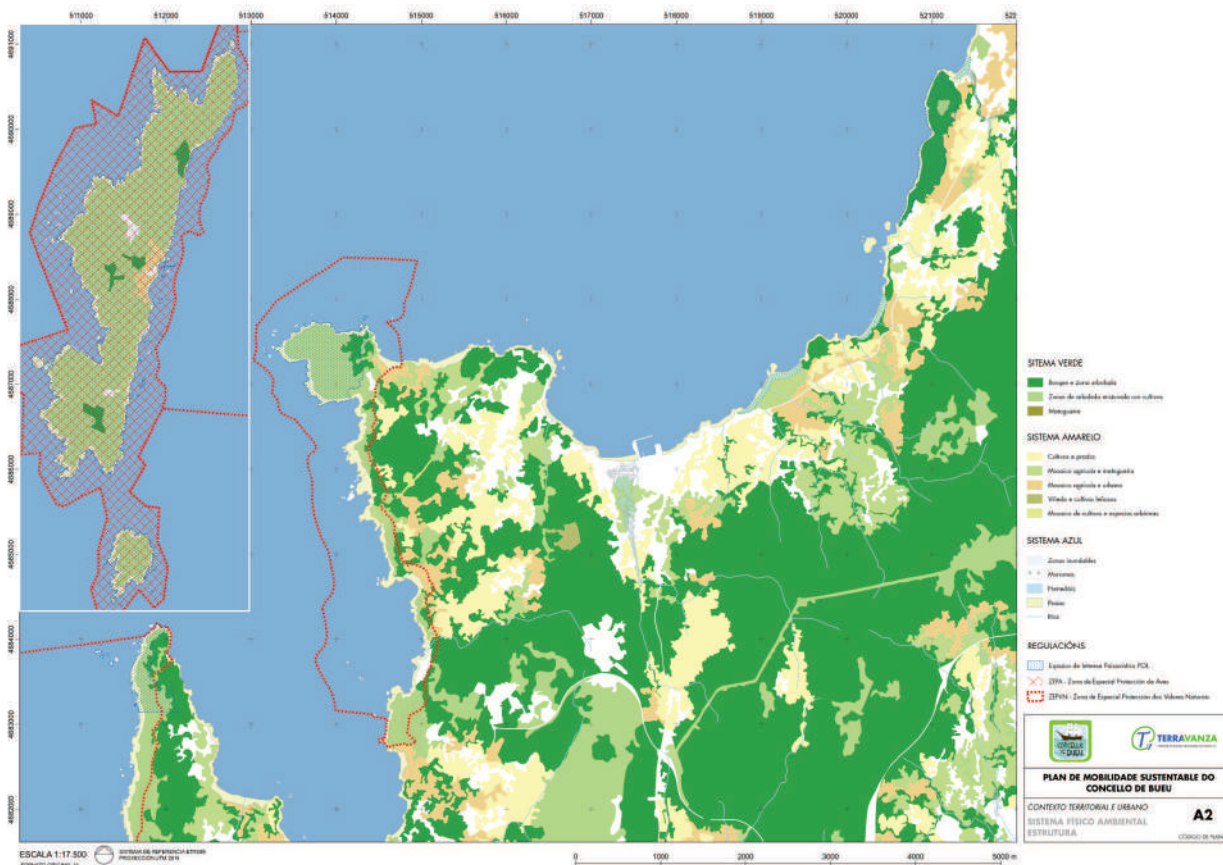


Figura 2.11. Usos do Solo no concello de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

Por outra banda, e como se sinalou anteriormente, o PXOM do concello de Bueu é o documento director do desenvolvemento urbanístico, clasificando distintos solos como urbanizables en función das necesidades e previsións. Sen embargo, tal e como se sinalou anteriormente estas zonas clasificadas como urbanizables atópanse en diferentes situacións de desenvolvemento, na súa maior parte sen iniciarse.

### Sistema Urbano

O Sistema Urbano do concello de Bueu caracterízase pola presenza da Vila de Bueu como o núcleo final dun continuo urbano agregado ao longo do litoral desde Pontevedra – Marín – Bueu, complementado polo núcleo urbano de Beluso, conformado pola agregación de distintos núcleos rurais. Ambos núcleos, Bueu e Beluso, concentran preto do 75 % da poboación.

A Vila de Bueu exerce as funcións de centro de servizos e económico do concello de Bueu, mentres que Beluso exerce unha función de subcentro parroquial.

Por outra parte, ao longo da estrada PO551 atópase un continuo urbano, cunha certa densidade cara a Marín, e de baixa densidade cara a Cangas. Mentres que nas estribacións dos Montes de Cela localízanse unha serie de núcleos rurais, en zonas de fortes pendentes, apoiados nas estradas provinciais e municipais.

Por último, A Illa de Ons configúrase como unha unidade propia de moi baixa densidade, conformada por nove lugares das que Curro é o principal.

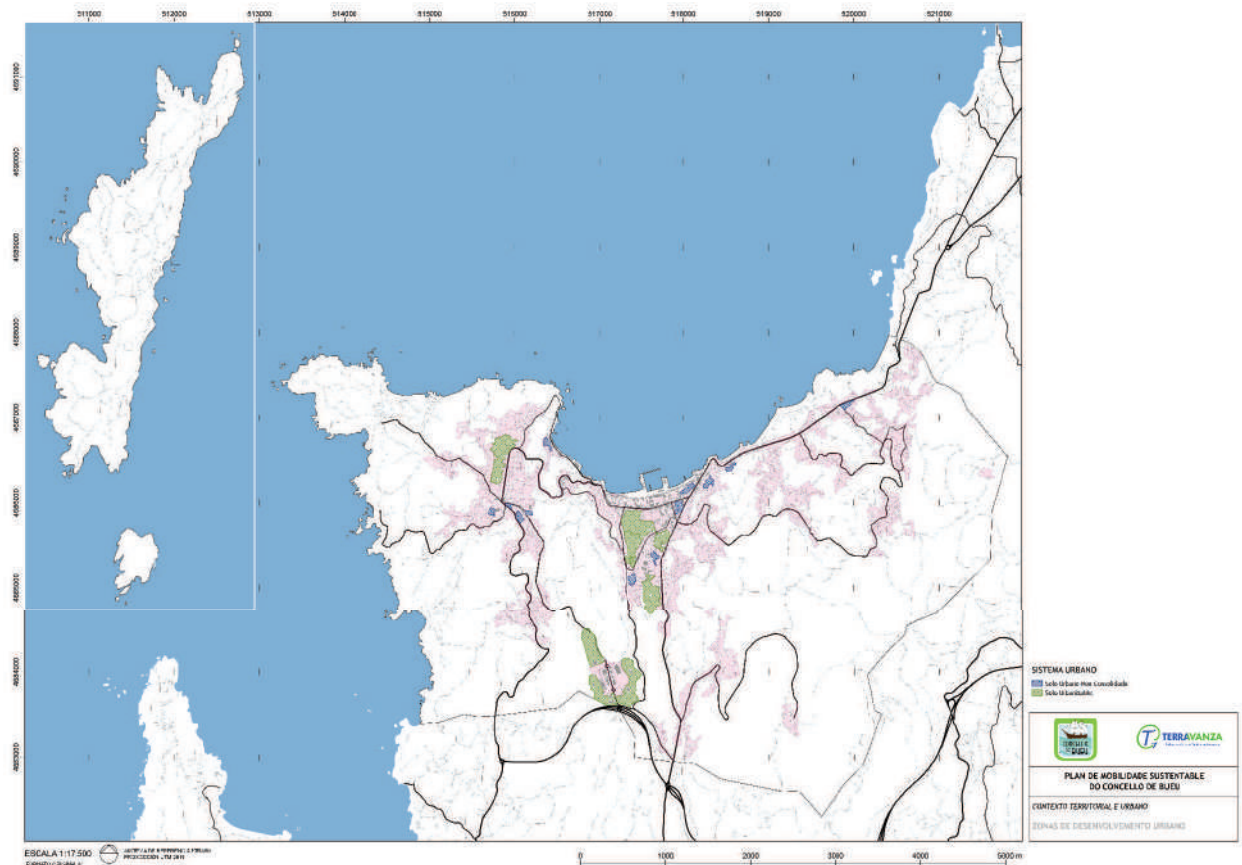


Figura 2.12. Novas zonas de desenvolvemento urbano no concello de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)



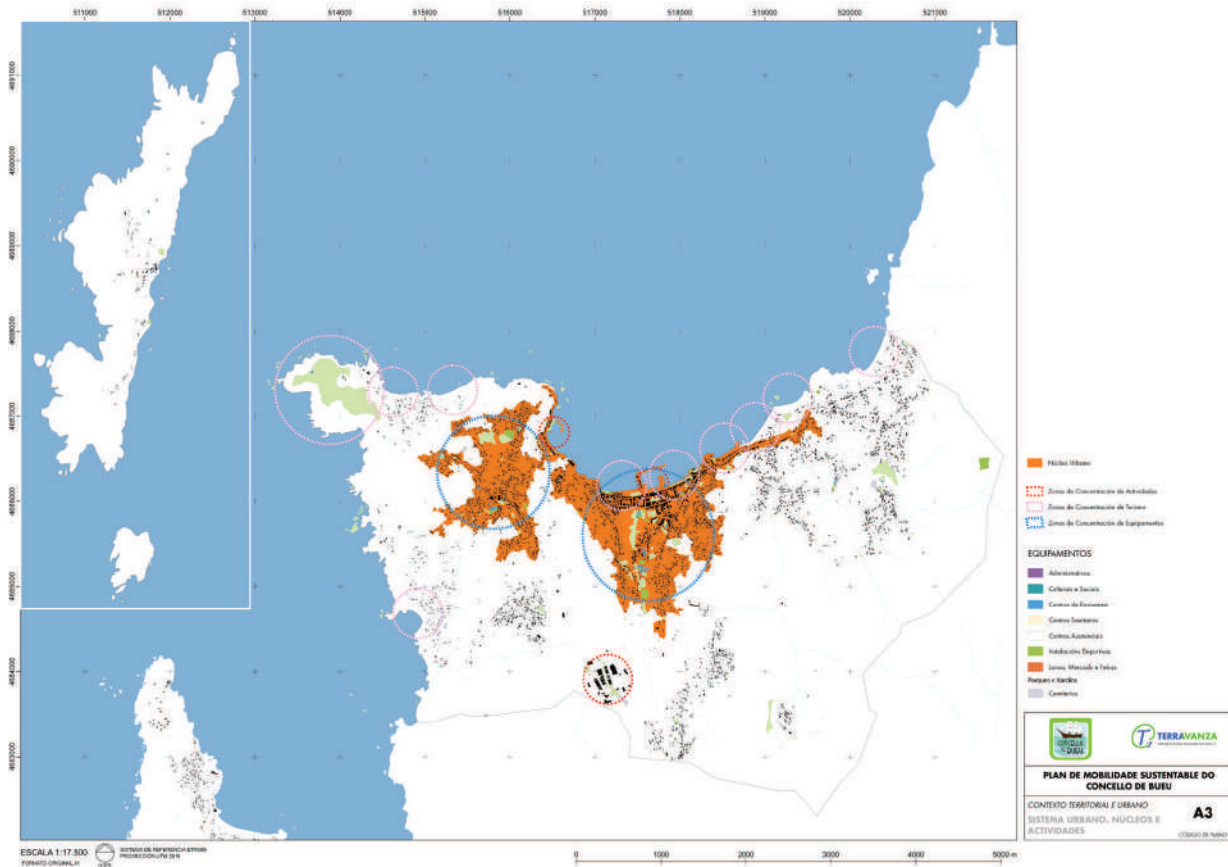


Figura 2.13. Sistema Urbano do concello de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

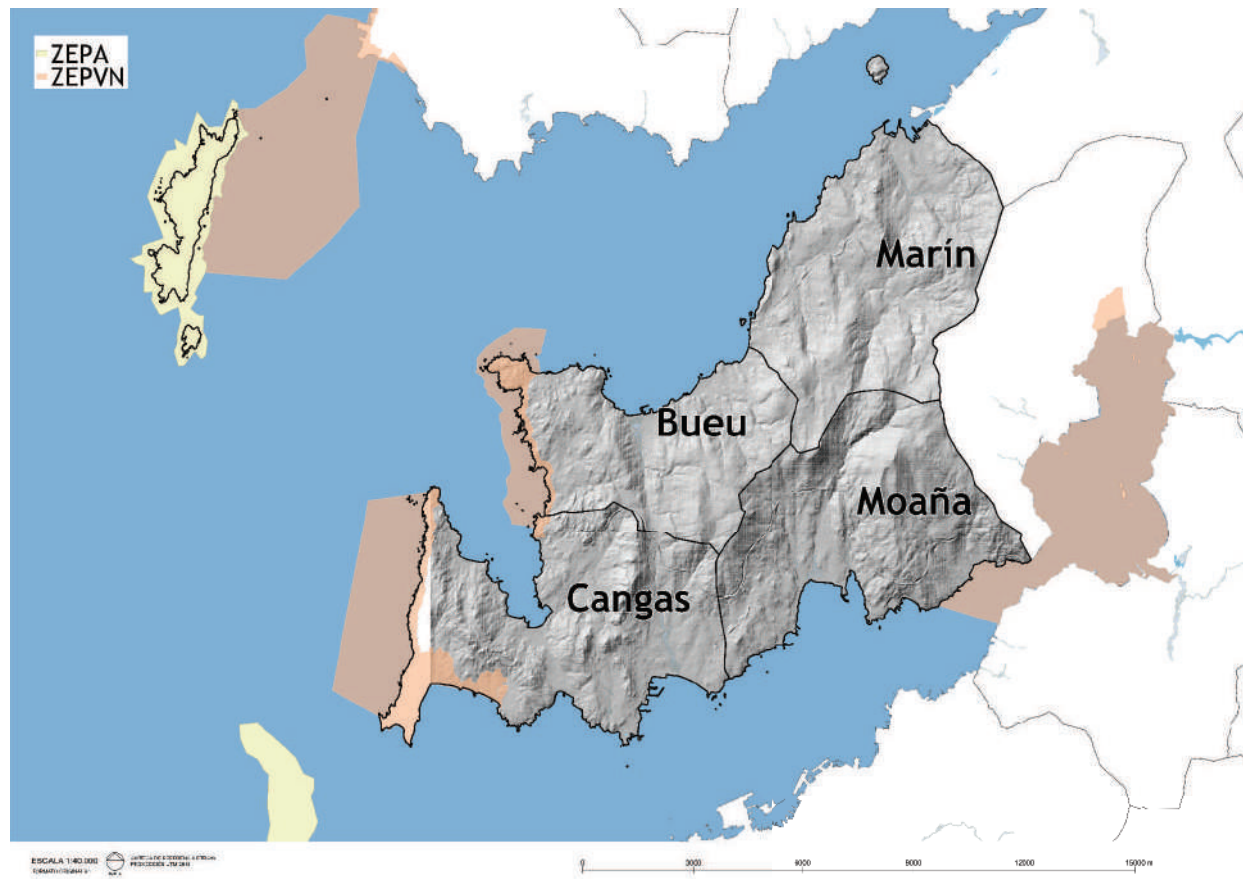


Figura 2.14. Sistema Ambiental da Península do Morrazo (Fonte: Consellería de Infraestruturas e Mobilidade, Xunta de Galicia)

### Sistema Ambiental

No relativo á compoñente ambiental, en particular aquela ligada a figuras de protección, hai que sinalar a presenza de dous grandes espazos de alto valor ambiental e paisaxístico: A Illa de Ons e o Cabo Udra. Neste senso, ambos espazos posúen un importante valor ambiental, tal e como sinalan as súas figuras de protección ambiental, en particular no caso de A Illa de Ons pertence ao Parque Nacional Marítimo – Terrestre das Illas Atlánticas.

Por outra parte, a configuración topográfica do territorio do concello de Bueu implica tamén a presenza de espazos cun certo valor ambiental, tanto nos altos do interior como o sistema asociado ao Val do Río Bispo e toda a zona litoral.

Ao mesmo tempo, se a configuración físico – ambiental do concello de Bueu e o seu entorno amosa un importante valor, non é menos a paisaxe, entendida desde unha perspectiva que combina tanto as cuestións naturais como as patrimoniais materiais e inmateriais.

Polo tanto, xa sexa desde unha perspectiva topográfica, ambiental ou paisaxística, no ámbito territorial do concello de Bueu existen unha serie de claros espazos que polas súas características e valores impoñen significativas condicións á implantación de infraestruturas, por un lado, e con iso para o desenvolvemento de distintas políticas de Mobilidade, por outra parte.

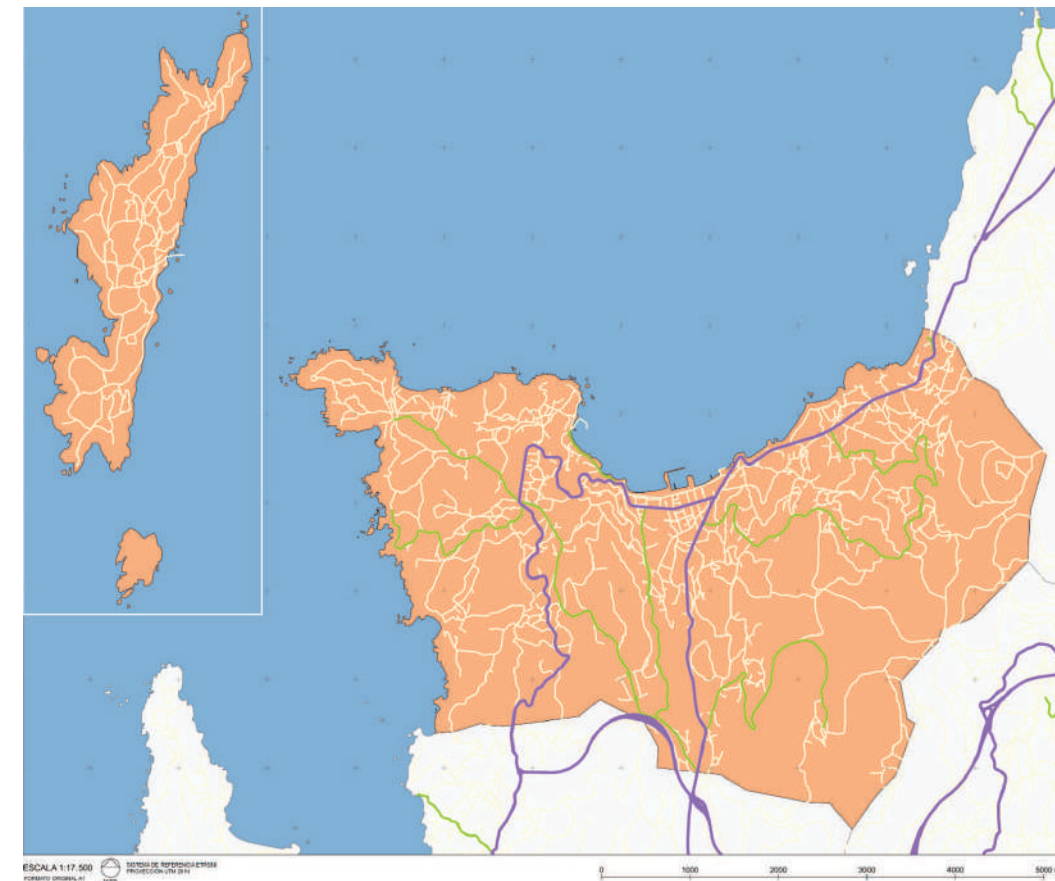
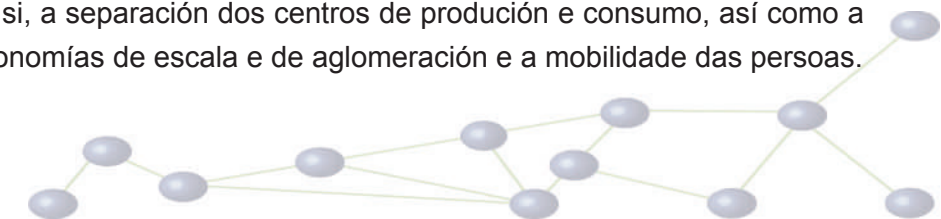


Figura 2.15. Sistema de Infraestruturas Viarias. (Fonte: TERRAVANZA)

### Sistema de Infraestruturas da Mobilidade

As Infraestruturas da Mobilidade aparecen e desenvólvense no territorio por diferentes motivos: a necesidade de comunicar asentamentos urbanos entre si, a separación dos centros de produción e consumo, así como a posta en relación de ambos, a busca de economías de escala e de aglomeración e a mobilidade das persoas.



Por outra banda, as Infraestruturas da Mobilidade, a Rede Viaria principalmente, conforman a práctica totalidade do espazo público dun territorio, dun concello, e realizan unha serie de funcións dentro do mesmo. En primeiro lugar, estrutúranlo vencellando entre si unhas partes coas outras, permitindo a conexión dos sectores produtivos, dos centros de consumo, das zonas residenciais e cívicas e, deste modo, favorecer a cohesión económica e social. En segundo lugar, dotan de accesibilidade ao territorio, ás parcelas, co que se favorece a implantación de actividades económicas no mesmo e, por último, son parte esencial da configuración formal do territorio, xa que ao longo da historia xogaron un papel fundamental unindo asentamentos, fomentando a súa aparición en puntos privilexiados do mesmo ou no percorrido das vías de comunicación e determinando a forma e o crecemento dos núcleos urbanos.

É imposible, polo tanto, considerar de forma autónoma as Infraestruturas da Mobilidade sen ter en conta o sistema urbano, os usos do solo, a localización de actividades e dotacións, xa que son as que dotan de accesibilidade ao territorio, priorizando a ubicación dos asentamentos urbanos, tanto os residenciais como os industriais. A distribución espacial destes crea a necesidade de desprazamentos, que á súa vez determinan as características destas infraestruturas nunha relación condicional entrambos sistemas.

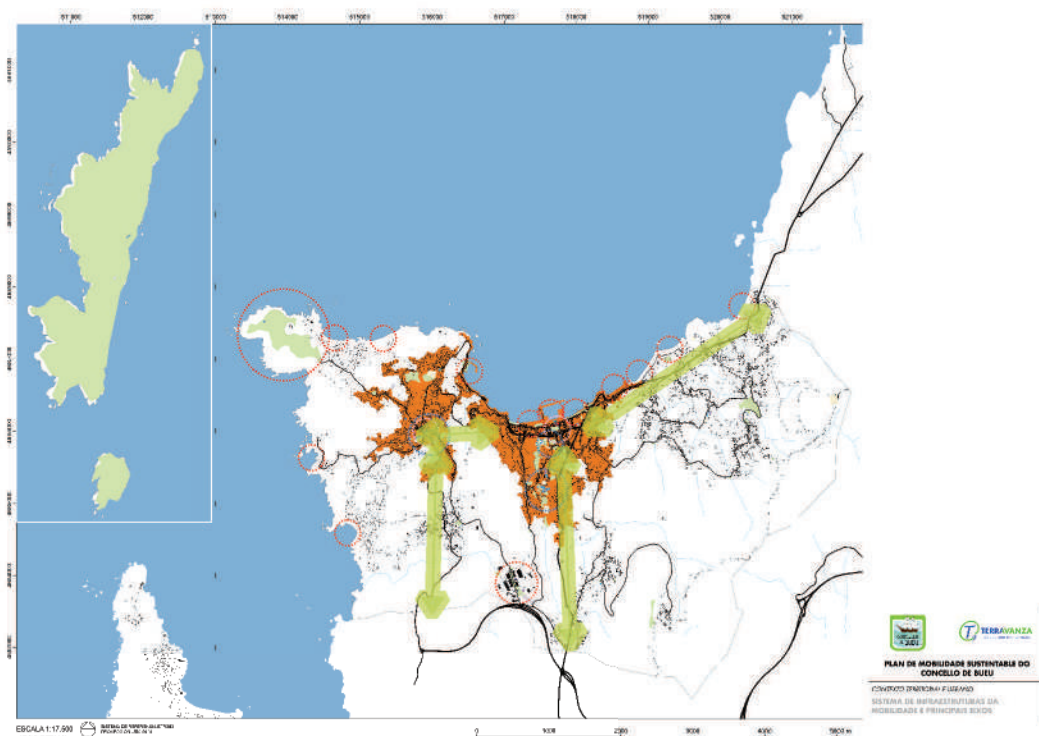


Figura 2.16. Sistema de Infraestruturas da Mobilidade e principais eixos de conexión no contexto territorial do concello de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

A configuración espacial do Sistema de Asentamentos e Actividades dun certo xeito, polo tanto, condiciona non só o establecemento dos distintos desprazamentos, senón que tamén a implantación das Infraestruturas soporte da Mobilidade. Ao mesmo tempo, as Infraestruturas condicionan tamén a localización dos asentamentos e das actividades no territorio. Ambas cuestións interrelaciónanse e condicionan intimamente, de tal xeito que unha non se pode entender sen a outra. Por outra parte, a xeografía, xunto coa potencialidade para o aproveitamento da terra ou do mar son importantes factores para a localización dos asentamentos e as actividades.

Desde o punto de vista municipal, o Sistema de Infraestruturas do concello de Bueu caracterízase por unha estrutura apoiada claramente nos eixos xeográficos existentes: o Litoral, o Val do Río Bispo e a semichaira de Beluso, conformando unha estrutura en L, coa Vila de Bueu como rótula, que comunica os grandes eixos

urbanos litorais da Península do Morrazo. Unha estrutura espacial que na súa relación norte – sur presenta un eixo principal apoiado na estrada PO551, xunto cun sub-eixo apoiado na estrada PO315, que ao mesmo tempo dota de certa estrutura á pequena Ría de Aldán.

Dentro deste sistema de infraestruturas é posible distinguir unha serie de eixos ou corredores, os cales están a condicionar tanto a estrutura espacial como a urbanización do territorio. Estes eixos ou corredores están apoiados fundamentalmente no litoral, de xeito paralelo á costa, xunto con algunha conexión interna, e no Val do Río Bispo, na relación norte - sur. Así, pódese establecer unha clara xerarquización do viario, a súa tipificación, tendo en conta a súa función estruturante segundo as seguintes categorías:

- Vías Territoriais de Enlace (VTE): son aquelas vías que proporcionan a comunicación cos grandes eixos territoriais e que permiten a conexión cos principais nodos do sistema urbano.
- Vías Estruturantes Territoriais (VET): son aquelas vías que estruturan e comunican os principais centros urbanos e núcleos de poboación e actividade do espazo territorial considerado.
- Vías Estruturantes Municipais (VEM): son aquelas vías que estruturan e comunican os principais núcleos de poboación e actividade de rango municipal.
- Vías Estruturantes Urbanas (VEU): son as vías que estruturan os núcleos urbanos e posúen unha función básica de distribución urbana do tráfico.
- Vías Locais (VL): son as vías que posúen unha funcionalidade de accesibilidade terminal no ámbito local.

Deste xeito, no concello de Bueu poden considerarse unha clasificación do viario segundo as categorías sinaladas:

- *Vías Territoriais de Enlace*
  - VG4.6
  - CG.4.1
  - PO551
- *Vías Estruturantes do Territorio*
  - PO315
- *Vías Estruturantes Municipais*
  - EP1301            - EP1306
  - EP1302            - EP1308
  - EP1303            - EP1309
  - EP1304            - Viario Municipal (NOTA: sen denominación sinalado nos planos correspondentes)
  - EP1305

Esta tipificación e xerarquización será a base de gran parte das análises sobre a mobilidade a realizar.

### Estrutura Espacial

A Estrutura Espacial do concello de Bueu amosa unha clara translación da Estrutura Espacial existente na



Península do Morrazo, baseada na existencia dun continuo urbano ao longo do litoral, consecuencia tanto da propia ocupación histórica do mesmo e do aproveitamento dos recursos económicos mariños como da existencia dunha xeomorfoloxía, que polas súas pendentes dificulta a expansión cara ao interior. Unha situación fortemente condicionada pola configuración viaria histórica mediante as estradas PO551 e PO315 que ían comunicando os núcleos urbanos existentes e que debido á súa accesibilidade tivo como consecuencia a urbanización dos seus bordes xerando un notable continuo urbano. O interior, sen embargo, caracterízase por unha matriz rururbana conformada sobre o vello sistema de aproveitamento agropecuario de xeito disperso.

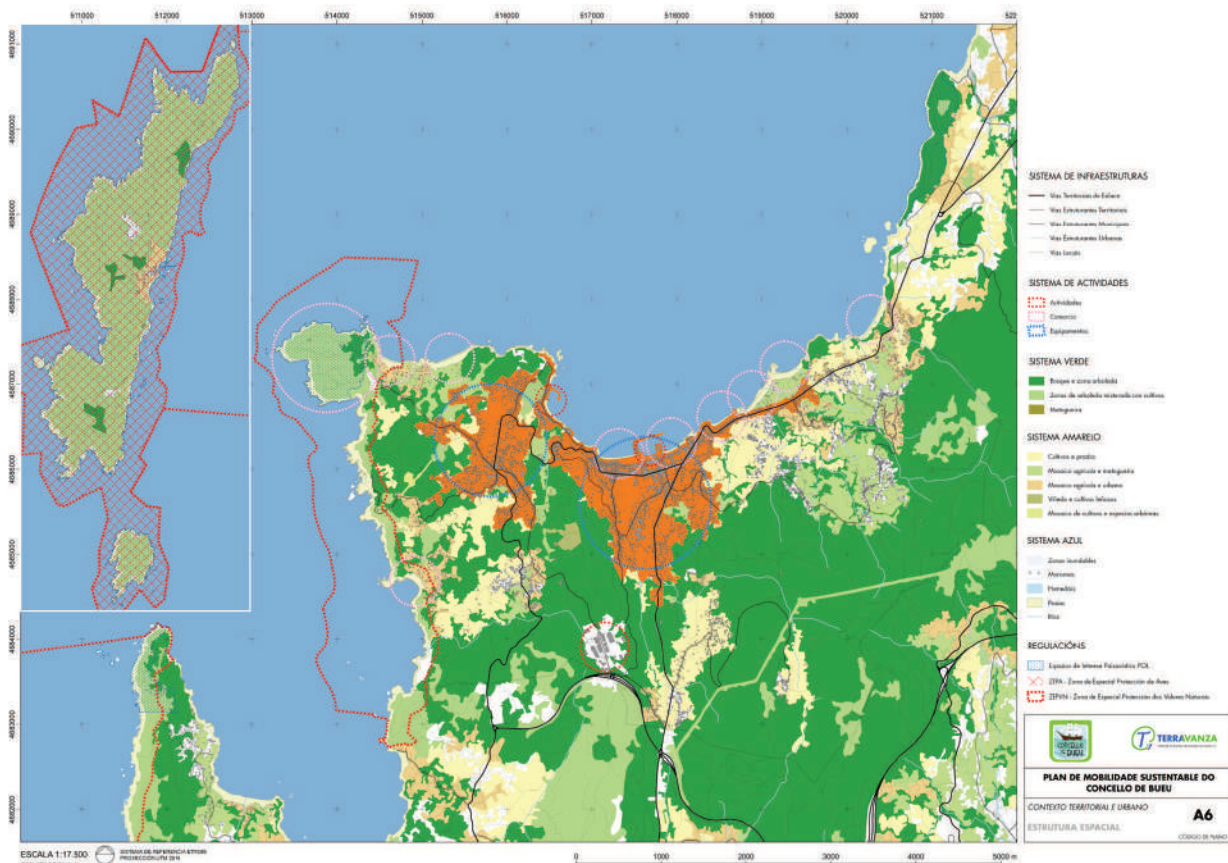


Figura 2.17. Esquema da Estrutura Espacial do concello de Bueu (Fonte:TERRAVANZA)

Esta Estrutura Espacial básica, non obstante, presenta algunhas particularidades propias no concello de Bueu, xa que tanto a súa xeomorfoloxía como a súa situación na Península do Morrazo condiciona a configuración do asentamento e das infraestruturas. Así, ademais da linealidade que xeran as infraestruturas viarias ao longo da costa (a PO551 e a PO315) chegan á súa unión no núcleo urbano de Bueu e a PO551 configura un eixo eminentemente turístico ao longo da fachada este do concello, con numerosas praias. Ao mesmo tempo, aparece coma un eixo transversal, comunicando Bueu e co Concello de Cangas.

Deste xeito, a Estrutura Espacial do concello de Bueu caracterízase por unha clara direccionalidade, en base a unha serie de eixos: un eixo litoral norleste, de maior entidade, apoiado na PO551 e que está a artellar o principal núcleo urbano, Bueu, co continuo urbano de Agrelo e Portomaíor cara a Marín e Pontevedra; complementado por un eixo norte – sur, cara a Cangas, apoiado tamén na PO551; xunto cun subeixo apoiado na PO315, cunha menor densidade, que artella a zona oeste de Beluso, e esta coa Vila de Bueu.

Máis alá destes tres grandes eixos urbanos, aparecen unha serie de eixos de menor entidade, apoiados nas estradas provinciais e locais, que artellan os espazos interiores das parroquias de Beluso e Cela, sobresaíndo o eixo que apoiándose nas estradas EP1304 e EP1305 artellan todos os núcleos da parroquia de Cela, que conforma un complexo espazo rururbano de matriz agraria transformado pola segunda residencia dispersa.

Desde o punto de vista da mobilidade, a existencia desta direccionalidade e linealidade conformada ao longo dunha serie de estradas corredor, nalgúns puntos certamente compactos, como amosa a desagregación das densidades de vivenda, ao redor dos que se dispón un importante espazo rururbano froito da transformación da matriz agrícola histórica, posúe significativas vantaxes respecto da organización da mobilidade.

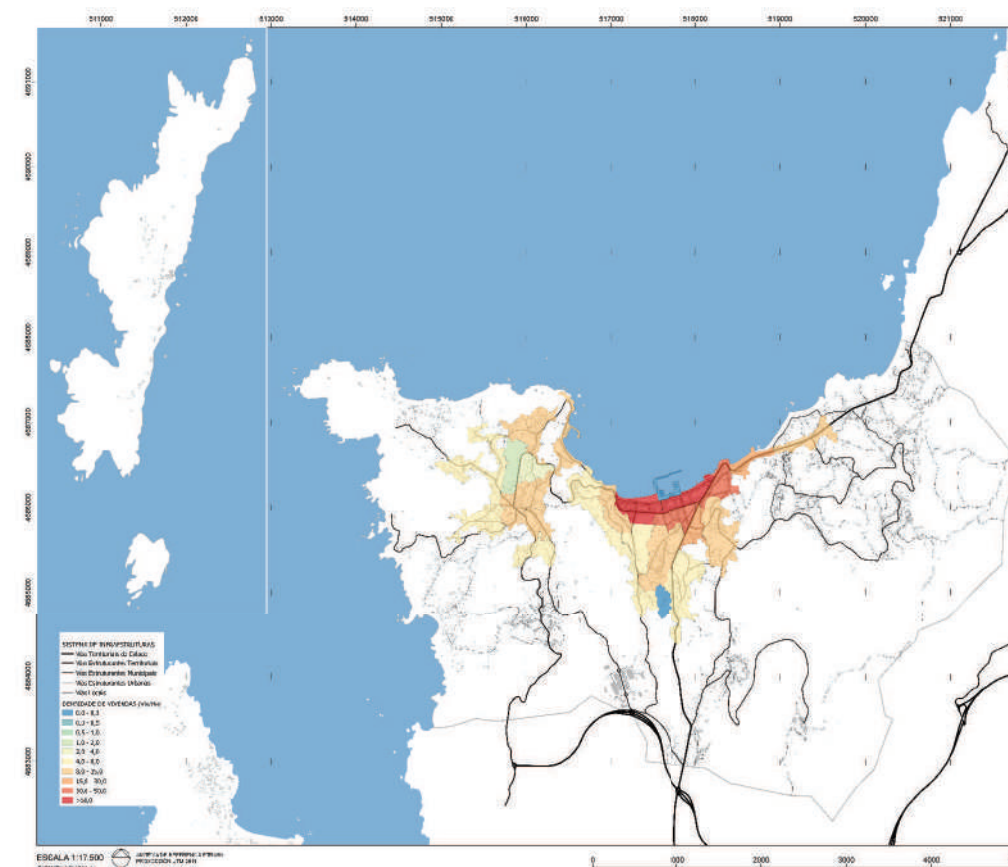


Figura 2.18. Relación entre a densidade de vivenda e a estrutura viaria (Fonte: TERRAVANZA)

Así, esta direccionalidade e linealidade da Estrutura Espacial permite maximizar o Transporte Público e os desprazamentos ao longo dos eixos existentes. Sen embargo, esta linealidade tamén presenta problemas no relativo á distribución do tráfico, xa que este tende a concentrarse nos eixos, que non sempre posúe a capacidade suficiente. Así, sen dúbida, os eixos principais, sobre todo o da PO551 cara ao leste poden ser obxecto de estratexias vencelladas ao Transporte Público, pero tamén existe un claro problema respecto do tráfico e da capacidade do viario.

### O Núcleo Urbano de Bueu

O Núcleo urbano de Bueu está conformado polo agregado, obxecto dunha ordenación de mediados do Século XX mediante un trazado que procura unha certa cuadrícula, de dous núcleos orixinais, entre os que destaca a Banda do Río como unha unidade particular, ambos asociados a un espazo portuario e de praia, vencellados á chaira da desembocadura do Río Bispo e o seu val. Este núcleo urbano co paso do tempo foi aumentando a súa dimensión, apoiándose na PO551 e outras estradas, que se configuraron como eixos de crecemento, en particular a primeira delas e a PO315 (Pazos Fontenla) como directriz urbana.

Este núcleo urbano conformado pola conurbación dunha serie de núcleos asociados ao espazo da Vila de Bueu, e obviamente delimitado só coa finalidade de integrar un espazo característico desde o punto de vista da mobilidade, posúe unha poboación próxima aos 6.700 habitantes (3.933 habitantes do núcleo urbano de





Bueu e 2.733 habitantes no resto do espazo delimitado). A densidade media deste conxunto é de 45,03 hab/Ha, aínda que hai que considerar un notable gradiente, con zonas de entre 6 hab/Ha e de 145 hab/Ha nos espazos centrais de Bueu.

Deste xeito, conformouse un núcleo con dúas zonas centrais, a Banda do Río e Pescadoira, uns espazos de alto valor urbano e patrimonial, vertebrados a través dunha ordenación nunha gran cuadrícula e apoiada na Avenida de Montero Ríos e de Pazos Fontenla (PO315), que pouco a pouco foi integrada na estrutura urbana.

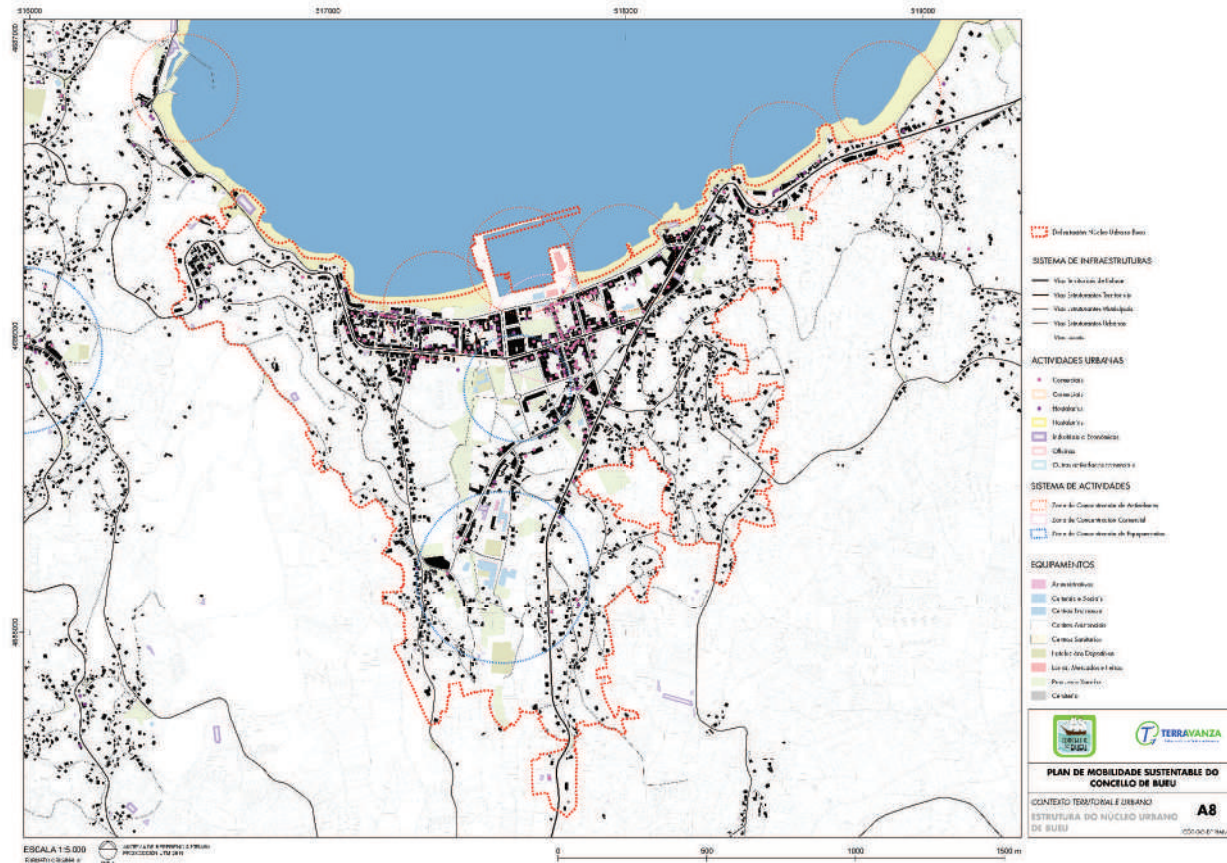


Figura 2.19. Esquema da Estrutura Urbana de Bueu (Fonte:TERRAVANZA)

Dentro deste agregado urbano, cun centro dual, pode observarse unha estrutura ben definida. Dous espazos centrais conformados pola Banda do Río e Pescadoira, co núcleo de actividade conformado polo porto de Bueu; unha primeira expansión cara a Agreló e cara a A Graña mediante a estrada PO551, por unha parte, e outra expansión apoiada na EP1303 cara ao sur pola vertente oeste do Val do Río Bispo. Xunto a estas expansións hai un claro e ben definido crecemento urbano na zona de As Lagoas – Os Galgos. Por último, un amplo espazo cara ao interior, tanto no leste como no oeste, no que se mesturan pequenos novos asentamentos unifamiliares con vellos asentamentos rurais nunha matriz rururbana apoiada no viario provincial e municipal.

Por outra banda, dentro deste agregado poden detectarse catro grandes espazos de actividade ou subcentros: o porto de Bueu, coa Lonxa e a Praza de Abastos, a Banda do Río, sobre todo na súa fronte marítima, o eixo de Pazos Fontenla cunha derivación a través de Eduardo Vicenti e a Praza Massó, e a Zona Escolar. Todas elas, agás esta última, cunha notable actividade comercial.

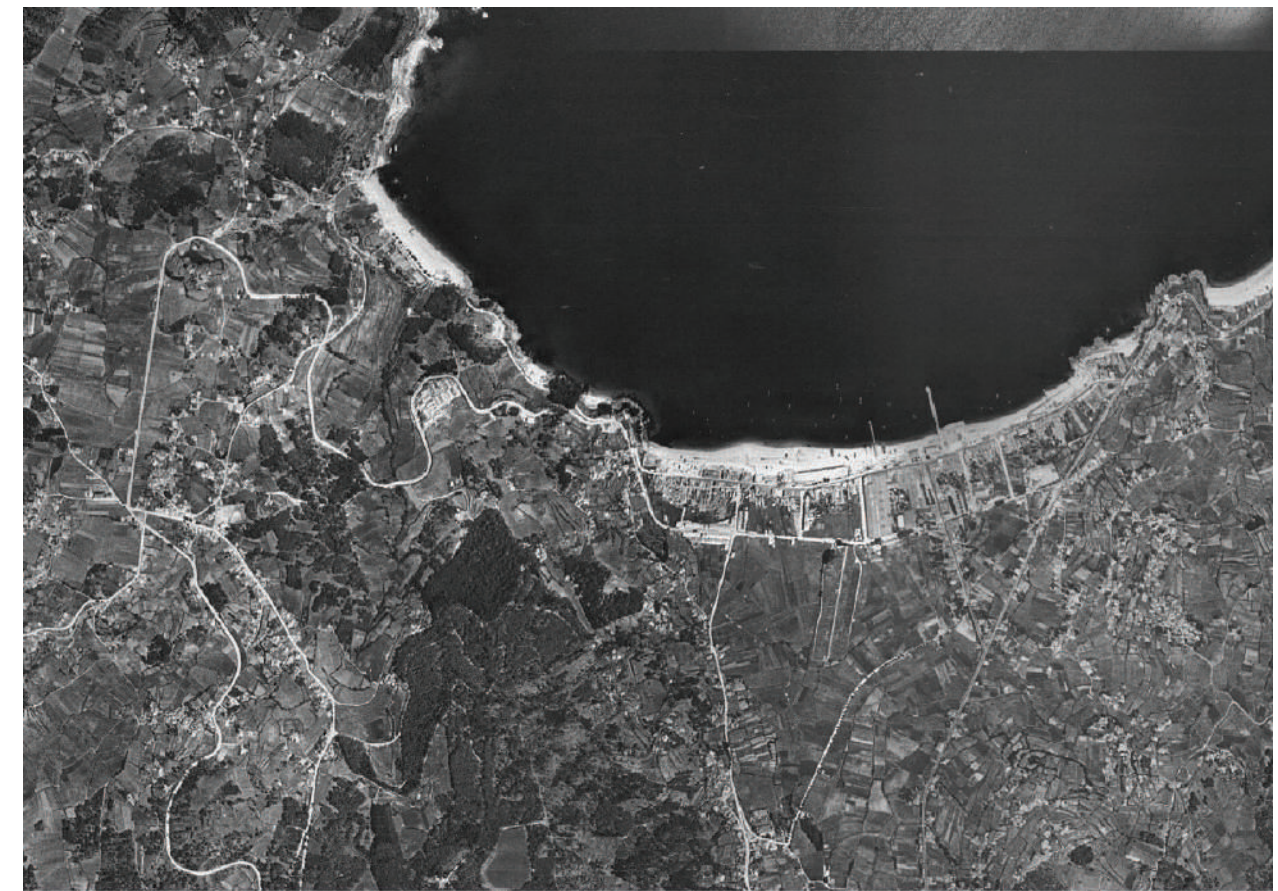


Figura 2.20. Bueu e Beluso no voo americano do ano 1956 (Fonte: <http://mapas.xunta.gal>)

### O Núcleo Urbano de Beluso

O núcleo urbano de Beluso está conformado pola agregación dunha serie de núcleos rurais (Montemogos, Sar, A Rúa Nova de Abaixo, A Rúa Nova de Arriba, Chan de Piñeiro,...) ao redor dun espazo central formado polo cruce da estrada PO315 coas estradas EP1301, EP1302 e EP1308, xunto coa súa prolongación cara ao porto de Beluso. Un núcleo caracterizado pola súa diversidade, con ámbitos claramente urbanos e outros rururbanos, no cal existen problemáticas desde o punto de vista da mobilidade claramente urbanas. O núcleo urbano así delimitado posúe unha poboación estimada de 2.233 habitantes (cos núcleos de O Cabalo, Montemogos e A Rúa Nova de Arriba con máis de 30 habitantes), cunha densidade media de 15,39 hab/Ha, pero con zonas que sobrepasan os 30 hab/Ha.

A estrutura urbana de Beluso está moi asociada ás estradas PO315, configurándose como unha travesía, e as estradas provinciais antes sinaladas, xa que na súa confluencia emerxe o centro funcional do núcleo.

Desde o punto de vista da súa estrutura urbana poden distinguirse unha serie de eixos, fundamentalmente catro, apoiados nas estradas devanditas, e arredor dos que se sitúan unha serie de viarios municipais que dan soporte a un entramado urbano de baixa densidade.

O principal centro de actividade sitúase na confluencia destas catro estradas, con distintos servizos, e no porto de Beluso.



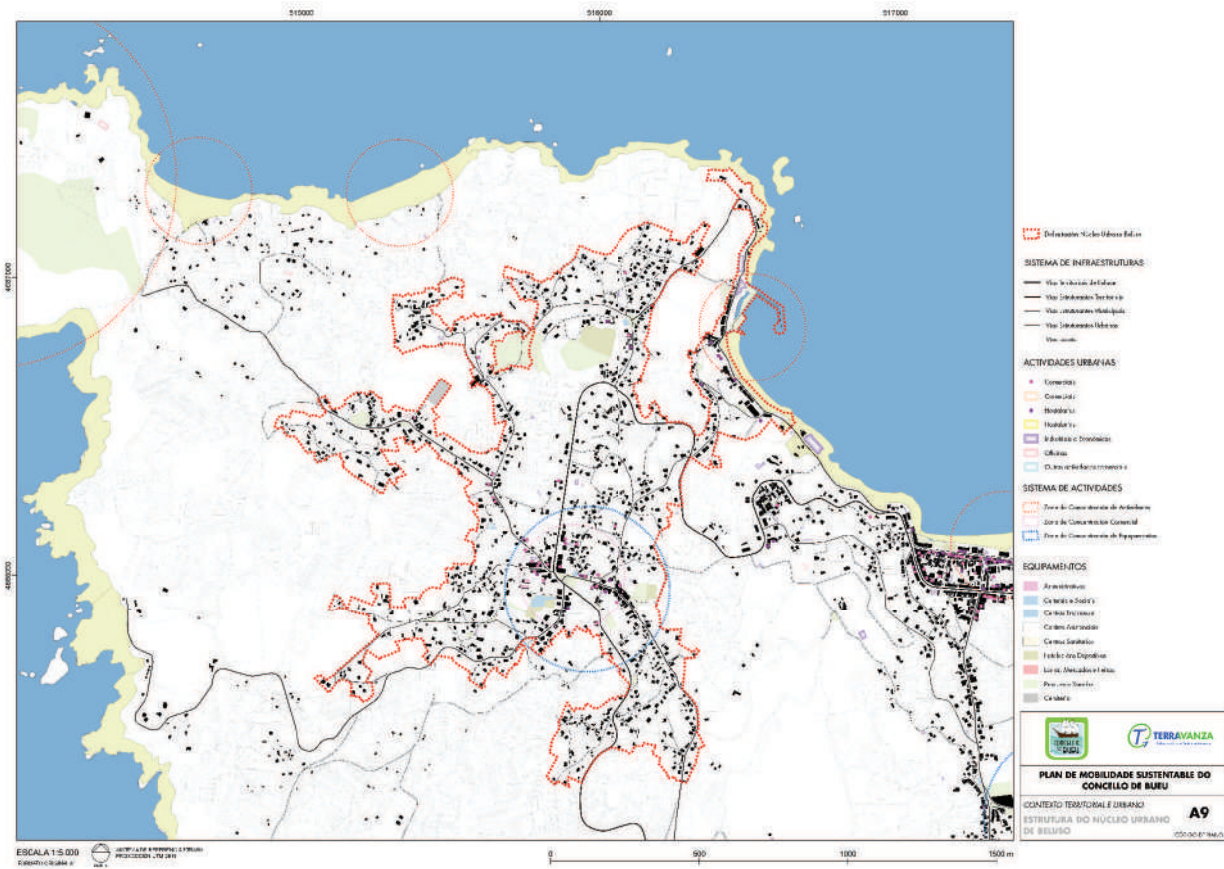


Figura 2.21. Esquema da Estrutura Urbana do agregado de Beluso (Fonte:TERRAVANZA)

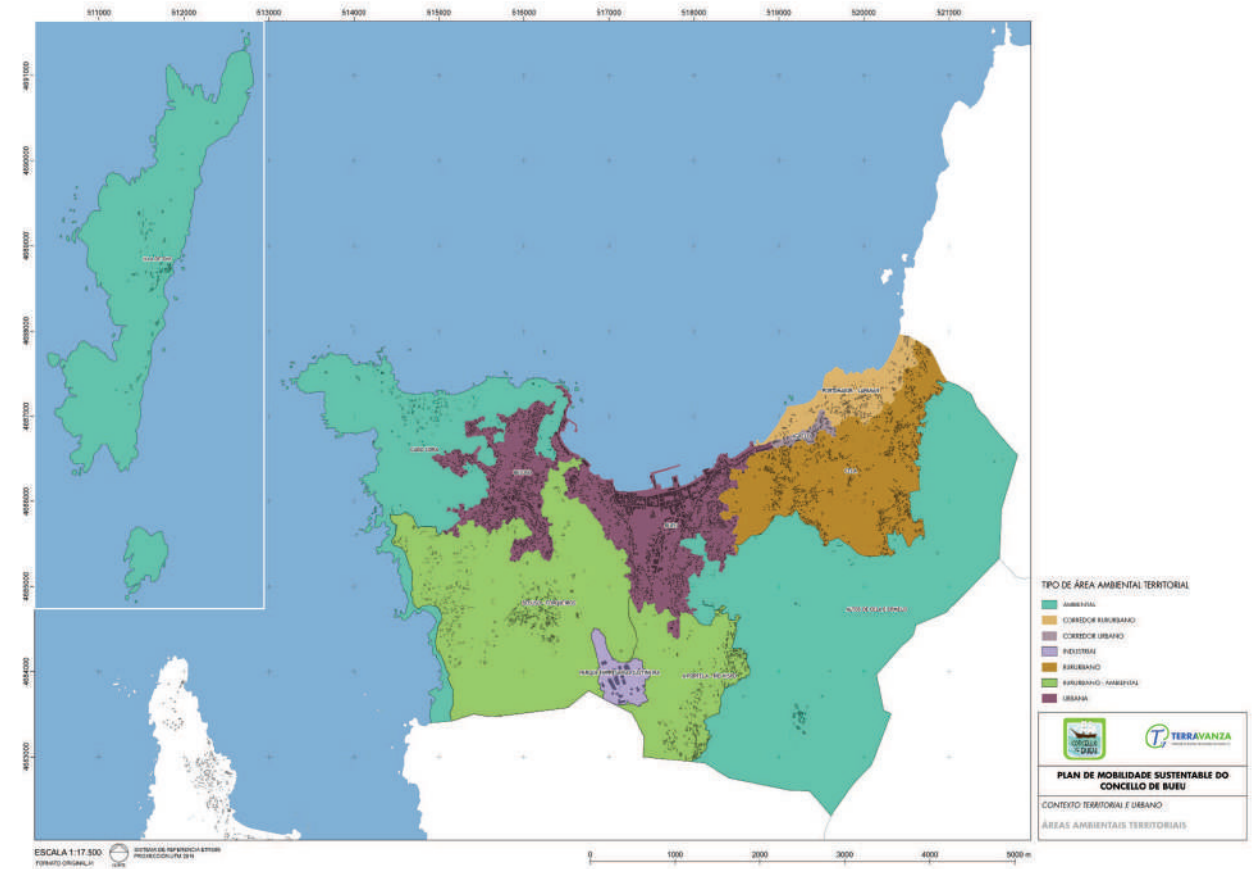


Figura 2.22. Plano das Áreas Ambientais Territoriais (Fonte: TERRAVANZA)

**Zonificación: Áreas Ambientais Territoriais e Urbanas**

**As Áreas Ambientais Territoriais**

O territorio non é homoxéneo, senón que é diverso e complexo, posuíndo distintas necesidades no campo da Mobilidade segundo as súas propias características físicas e funcionais. Sen embargo, dentro do territorio é posible distinguir unha serie de áreas ou zonas cunha certa homoxeneidade en canto ás súas características e, sobre todo, en canto ás súas necesidades e requirimentos de Mobilidade. Estas áreas homoxéneas son as que o PMS define como Áreas Ambientais Territoriais, e nas cales a especificidade espacial de cada unha delas reclama un determinado modelo de mobilidade e unhas políticas particulares.

No caso do concello de Bueu definíronse 11 Áreas Ambientais Territoriais.

- A Portela - Río Bispo.
- Agrelo.
- Altos de Cela e Ermelo.
- Beluso.
- Beluso - Forqueiros.
- Bueu.
- Cabo Udra.
- Cela.
- Illa de Ons.
- Parque empresarial Castiñeira.
- Portomaior - Lapamán.

Dentro das Áreas Ambientais Territoriais, dúas delas posúen un forte carácter urbano, nas que tanto os problemas como as necesidades en materia de mobilidade son claramente urbanas, como no caso do estacionamento. Nun segundo nivel, sitúanse as Áreas Ambientais Territoriais de carácter rururbano, nas que se mesturan necesidades de desprazamento urbanas con outras vencelladas ao mundo rural.

Nun último nivel, sitúanse aquelas áreas de carácter rural e ambiental-paisaxístico, onde os problemas e as necesidades de mobilidade están máis relacionadas con cuestións do mundo rural, pero tamén dos recursos turísticos a través dos camiños paisaxísticos.

**Área Ambiental Territorial da Illa de Ons**

Entre as diferentes Áreas Ambientais Territoriais delimitadas e identificadas no concello de Bueu, a Illa de Ons é un espazo concreto con importantes particularidades, as cales posúen unha notable incidencia na mobilidade. Así, o arquipélago da Illa de Ons, que toma o seu nome da illa de maior tamaño, xunto con outros illotes máis pequenos, forma parte desde o ano 2002 do Parque Nacional Marítimo – Terrestre das Illas Atlánticas de Galicia, polo que se trata dun espazo que posúe un elevado valor ambiental, un factor moi condicionante para a mobilidade, sobre todo en canto aos modos de desprazamento que se poden empregar. A Illa de Ons atópase habitada por 64 habitantes (2019), os cales se asentaron en 9 aldeas, das que Curro é a principal, e na que se localizan o peirao e os principais, e escasos, servizos. Non obstante, esta poboación incrementábase notablemente no verán, tanto polo regreso de veciños que se trasladaron, como pola presenza de campistas e visitantes (cun número máximo diario no verán na actualidade de 1.300 visitantes en barcos de pasaxe ao día, 200 persoas en grupos e 300 no cámping).





### As Áreas Ambientais Urbanas

Igual que na escala municipal, no caso dos núcleos urbanos do concello de Bueu, os que concentran a meirande parte da poboación e do turismo, definíronse unha serie de Áreas Ambientais Urbanas. Segundo a súa definición clásica, estas áreas son zonas cunha certa homoxeneidade nas súas características físicas, urbanísticas, socioeconómicas e culturais, nas que se desenvolven actividades de proximidade, e as cales requiren dun tratamento particularizado en materia de mobilidade. Respecto dos desprazamentos, as Áreas Ambientais Urbanas son aquelas nas que as funcións do viario baséanse fundamentalmente no acceso terminal a vivendas e outros equipamentos, sendo en certo modo os espazos de organización da mobilidade.

No caso concreto do concello de Bueu, delimitáronse dous núcleos urbanos principais, Bueu e Beluso, e dentro deles un total de 28 Áreas Ambientais Urbanas, 15 e 12 respectivamente, en función de factores urbanísticos, históricos e da rede viaria. Ademais, delimitouse unha área ambiental urbana na zona de Agrelo, que participa dalgún xeito das determinacións sinaladas para a área ambiental lindeira de Bueu. A continuación, móstranse as características principais de cada unha de elas.

### Bueu

As Áreas Ambientais delimitadas no núcleo urbano de Bueu son as seguintes:

NÚCLEO Bueu					
ÁREAS AMBIENTAIS	SUPERFICIE	POBOACIÓN ESTIMADA	VIVENDAS	DENSIDADE DE POBOACIÓN	DENSIDADE DE VIVENDAS
	(Ha)	(Nº hab.)	(Nº viv.)	(hab./ha)	(viv./ha)
A Achadiza	18,43	307	124	16,66	6,73
A Banda do Río	14,19	1270	810	89,50	57,08
A Carrasqueira	11,38	157	119	13,80	10,46
A Graña - Trasouto	26,64	271	191	10,17	7,17
A Ramorta	12,58	78	51	6,20	4,05
As Lagoas - Os Galos	10,06	1412	503	140,36	50,00
Bueu - Pescadoira	10,98	1540	834	140,26	75,96
Loureiro	6,81	244	189	35,83	27,75
O Enleito	15,61	138	106	8,84	6,79
O Norte - A Cividá	25,83	284	218	10,99	8,44
O Norte - Soutelo	7,01	182	114	25,96	16,26
O Valado - Campo de fútbol	5,85	0	0	0,00	0,00
Petís - As Meáns	11,02	557	378	50,54	34,30
Porto de Bueu	4,23	0	0	0,00	0,00
Ramón Bares - O Valado	25,54	544	291	21,30	11,39

Táboa 2.1. Áreas Ambientais do núcleo urbano de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

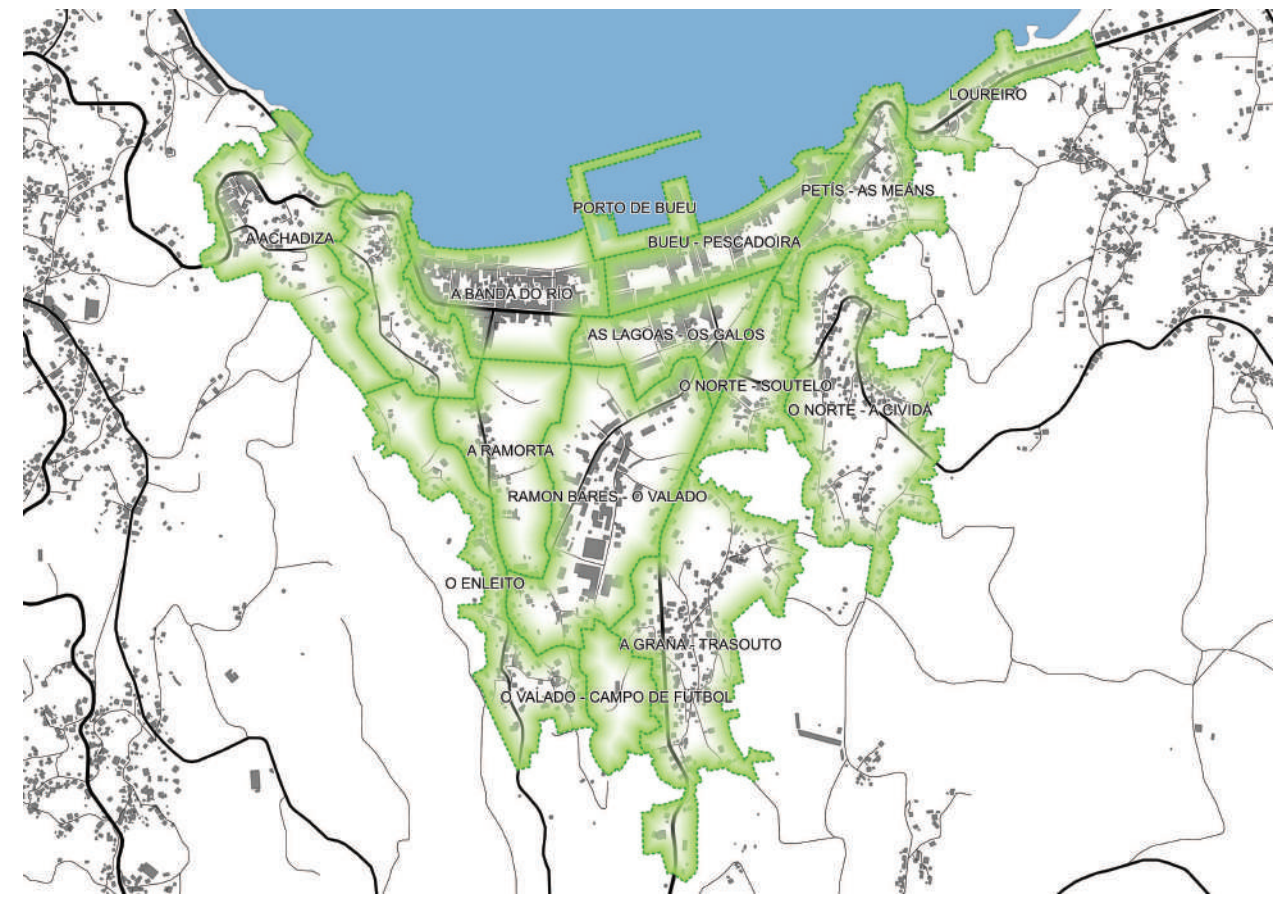


Figura 2.23 Áreas Ambientais Urbanas de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

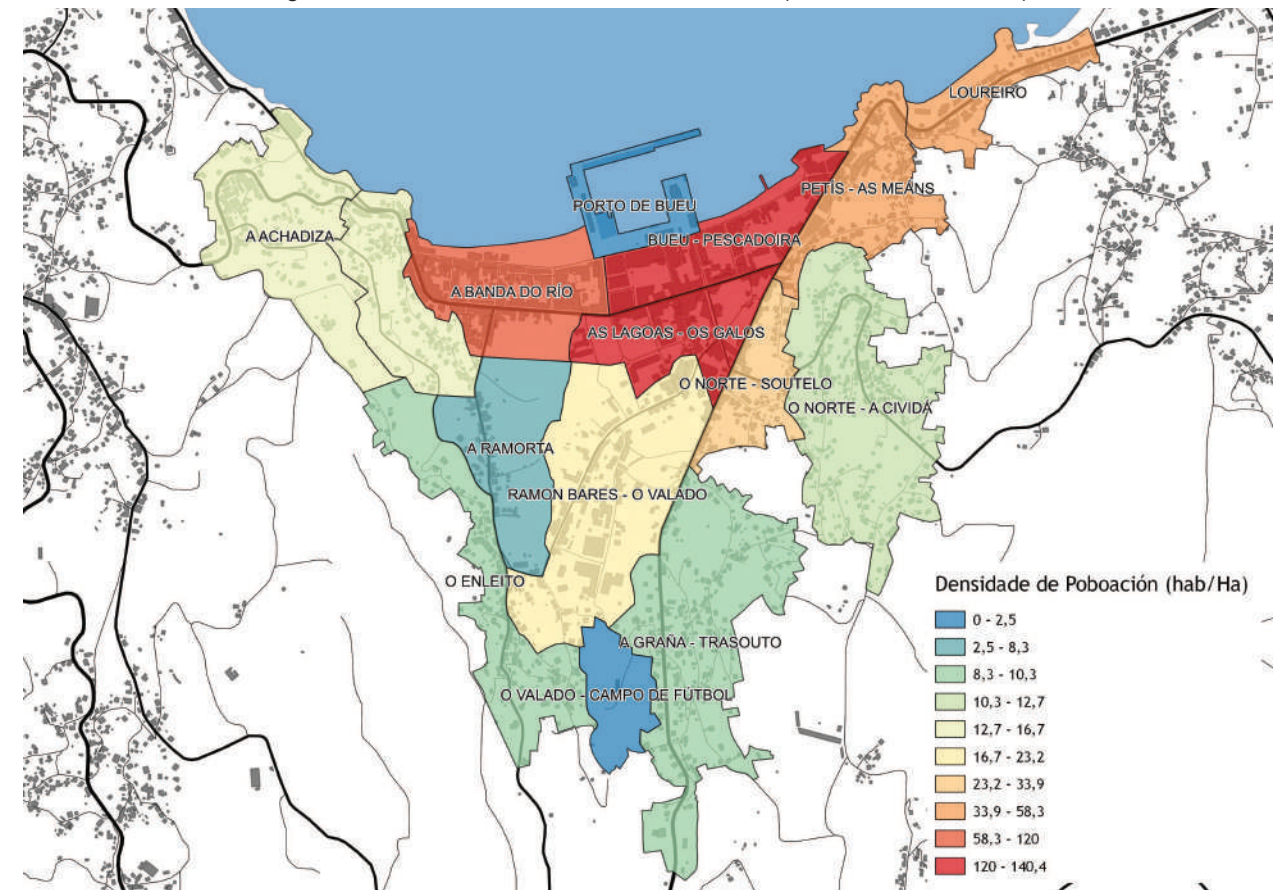


Figura 2.24. Densidade de Poboación nas Áreas Ambientais Urbanas de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)



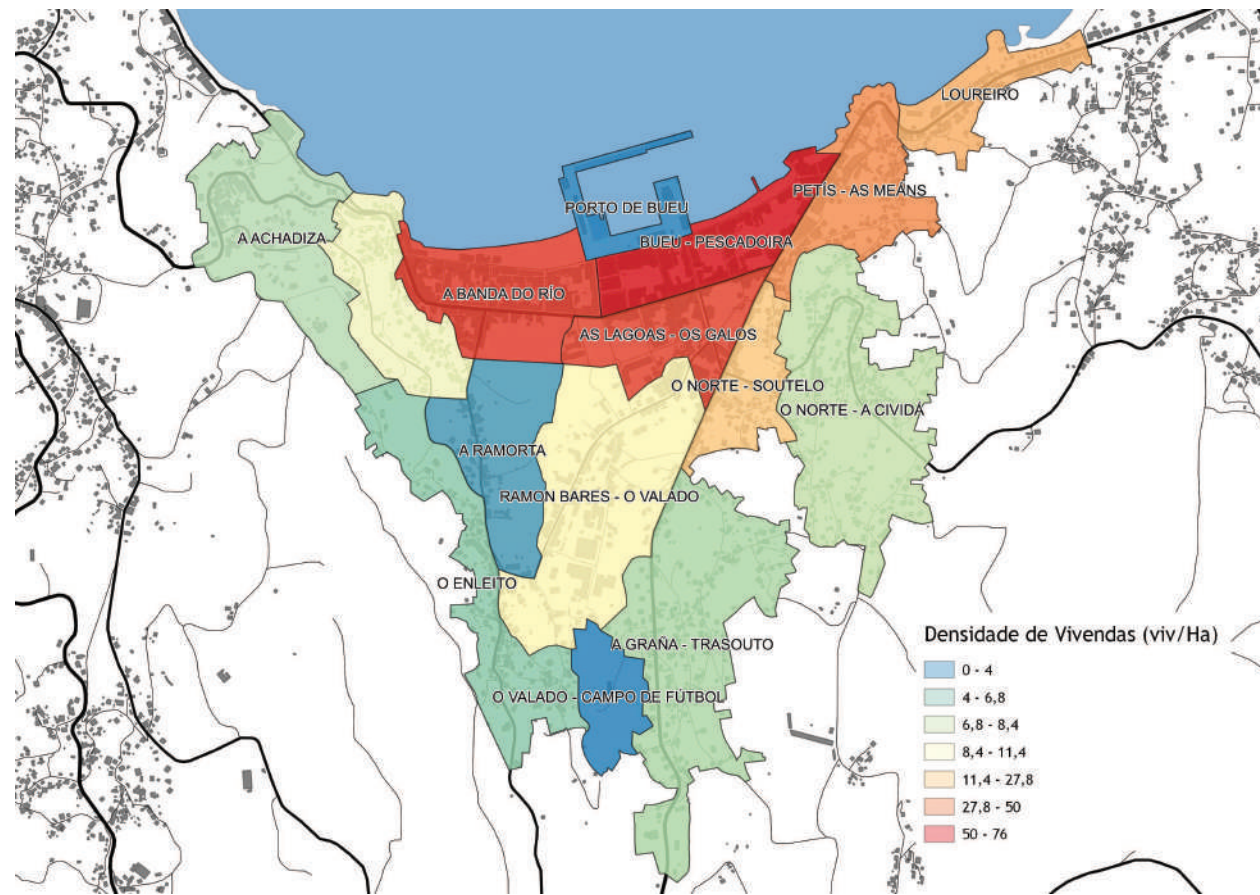


Figura 2.25. Densidade de Vivendas nas Áreas Ambientais Urbanas de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

Unha breve análise das Áreas Ambientais Urbanas de Bueu amosa cunha maior claridade a estrutura urbana existente, cos centros tradicionais como espazos nucleares, xunto coas súas primeiras expansións a través das estradas PO551 e EP1303.

**Beluso**

As Áreas Ambientais delimitadas no núcleo urbano de Beluso son as seguintes:

ÁREAS AMBIENTAIS	NÚCLEO Beluso				
	SUPERFICIE (Ha)	POBOACIÓN ESTIMADA (Nº hab.)	VIVENDAS (Nº viv.)	DENSIDADE DE POBOACIÓN (hab./ha)	DENSIDADE DE VIVENDAS (viv./ha)
A Costa de Figueirón	9,29	108	37	11,63	3,98
A Rúa Nova de Abaixo	13,17	245	137	18,60	10,4
A Rúa Nova de Arriba	9,29	146	63	15,72	6,78
A Roza	10,24	140	67	13,67	6,54
Beluso - Montemogos	7,21	221	105	30,65	14,56
Chan de Piñeiro	8,81	152	90	17,25	10,22
Montemogos	15,61	44	104	2,82	6,66
O Cabalo	18,21	372	146	20,43	8,02
PO315 - Beluso	11,52	28	14	2,43	1,22
Porto de Beluso	10,56	323	106	30,59	10,04
Sar	5,52	76	40	13,77	7,25
Vilar	11,47	36	89	3,14	7,76

Táboa 2.2. Áreas Ambientais do núcleo urbano de Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

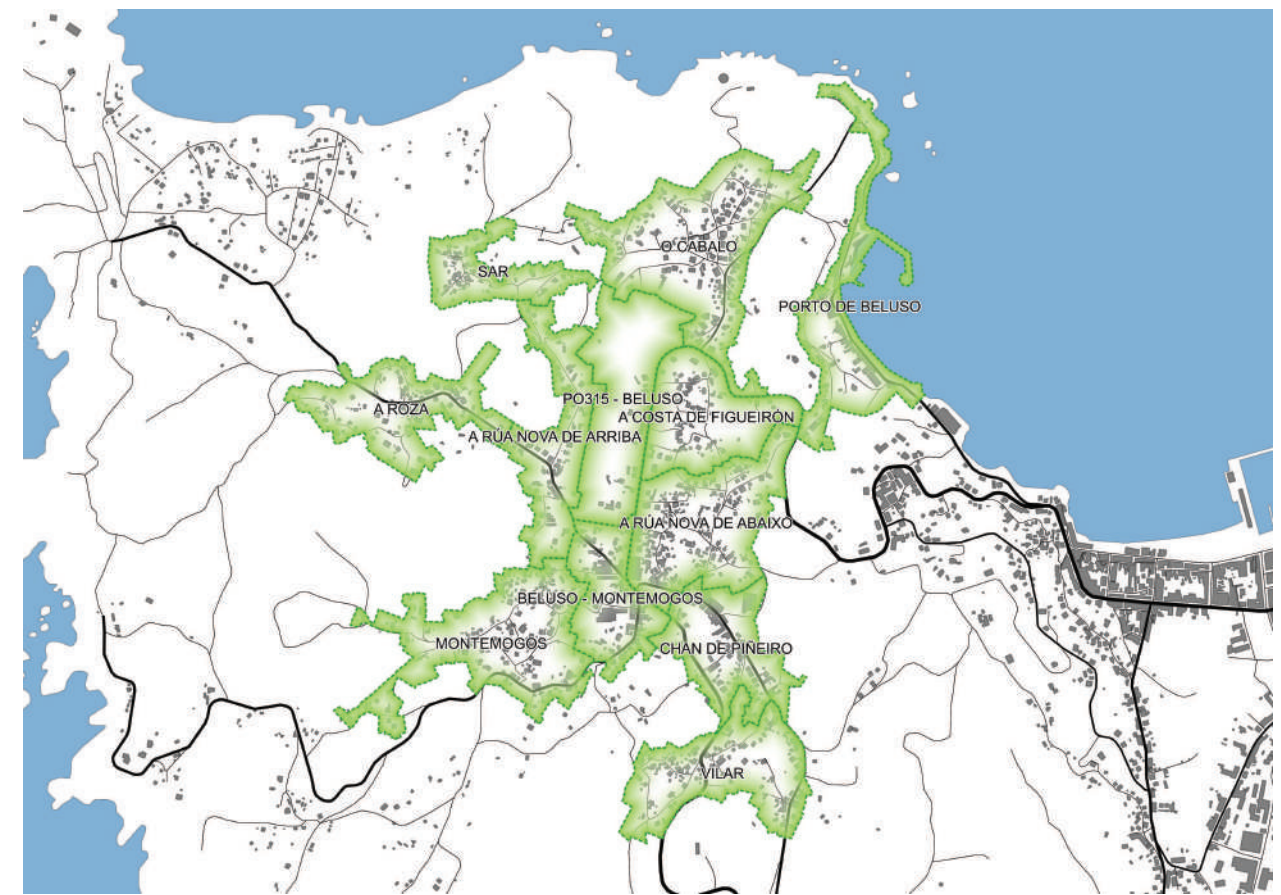


Figura 2.26 Áreas Ambientais Urbanas de Beluso (Fonte: TERRAVANZA)

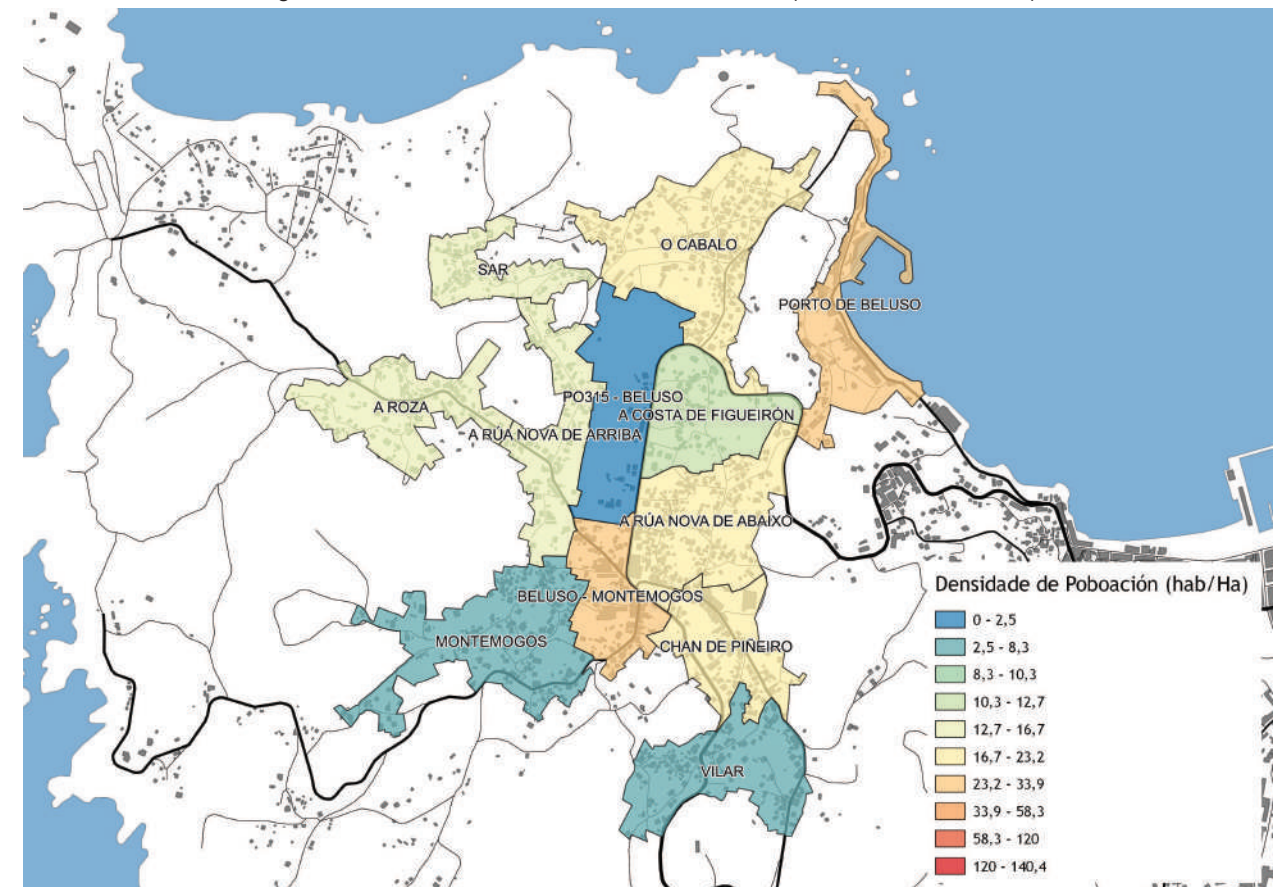


Figura 2.27. Densidade de Poboación nas Áreas Ambientais Urbanas de Beluso (Fonte: TERRAVANZA)





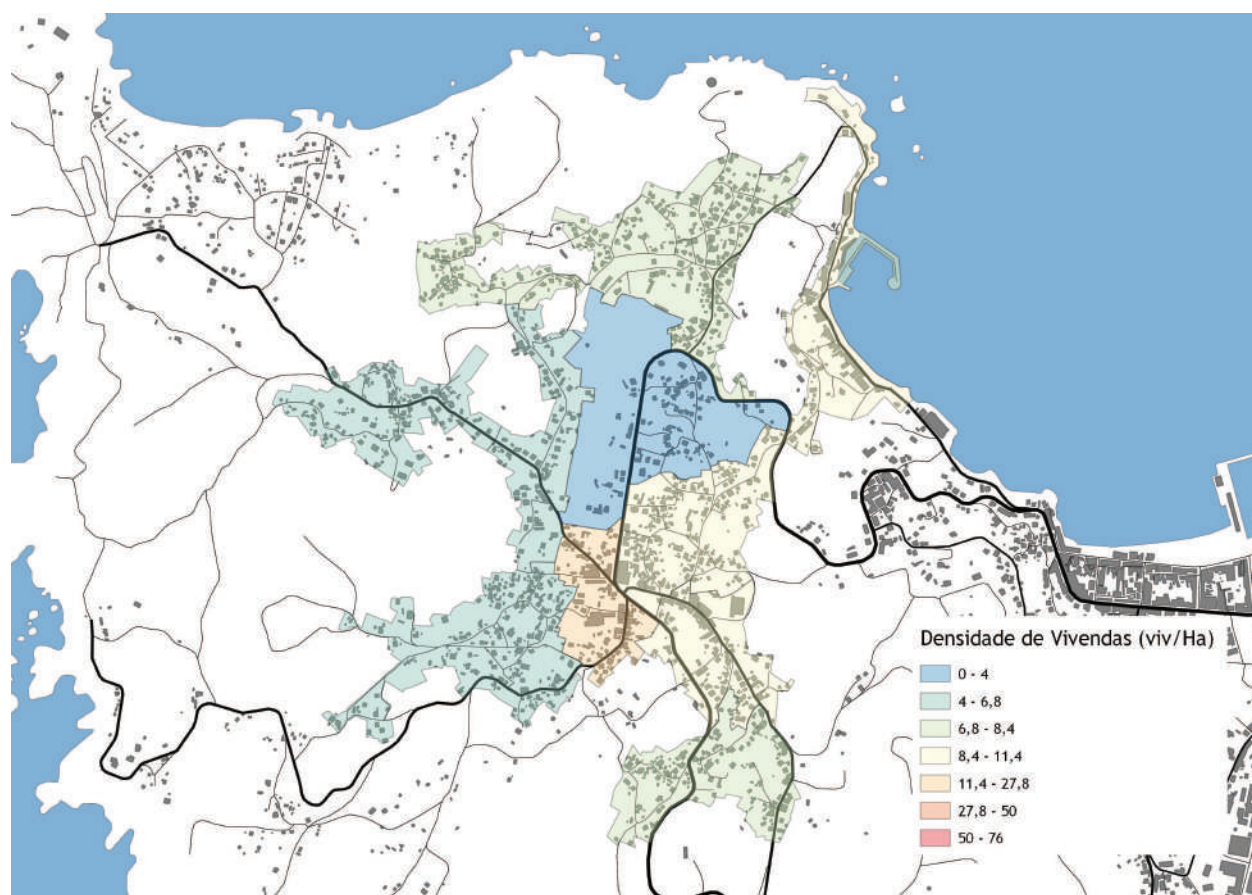


Figura 2.28. Densidade de Vivendas nas Áreas Ambientais Urbanas de Beluso (Fonte: TERRAVANZA)

Unha breve análise das Áreas Ambientais Urbanas de Beluso amosa cunha maior claridade a estrutura urbana existente, cos centros tradicionais como espazos nucleares, xunto coas súas primeiras expansións a través das estradas.

### c. Análise Socio – económico e demográfico

A análise socioeconómica e demográfica do concello de Bueu permite a caracterización de distintas cuestións con relación directa coa mobilidade, tanto aquelas cuestións asociadas ao volume de poboación e as súas características primordiais como aos patróns de localización dos equipamentos e das actividades económicas e que están a xerar as necesidades de desprazamento cotiás.

#### Estrutura e Evolución da Poboación

Tomando datos do INE de 2019, o concello de Bueu conta cunha poboación de 12.009 habitantes, distribuída de xeito desigual polas distintas parroquias que conforman o termo municipal. Así, algo máis do 80 % da poboación concéntrase nas parroquias de San Martiño de Fóra (27,96 %), San Martiño (32,75 %) de Bueu, e na parroquia de Beluso (23,22 %). A concentración da poboación nestas parroquias está relacionada coa localización principalmente dos principais centros urbanos, Bueu e Beluso respectivamente. Mentres, no resto do termo municipal só a parroquia de Cela (14,97 %) aglutina un volume de poboación significativo, quedando as parroquias de Ermelo (0,56 %) e a Illa de Ons (0,53 %) contando cunha porcentaxe moi insignificante.

Neste senso, e como xa se sinalou, o núcleo de Bueu (3.933 habitantes), sen contar as súas extensións agregadas, concentra o 32,75 % da poboación do concello de Bueu.

A evolución da poboación do concello de Bueu presenta un certo estancamento, ao redor dos 12.000 habitantes, con algún pico de crecemento e outro de descenso, que desde o ano 2007 amosa unha certa continuidade. Neste senso, tras o maior crecemento entre o ano 1981 e 1991, desde o ano 2007 estase a producir un descenso cunha taxa negativa (-0,04 %).

Parroquia	Poboación no ano 2019	% Sobre o total do concello
Beluso (Santa María p.)	2.789	23,22
Bueu (San Martiño de Fóra p.)	3.358	27,96
Bueu (San Martiño p.)	3.933	32,75
Cela (Santa María p.)	1.798	14,97
Ermelo (Santiago p.)	67	0,56
Illa de Ons (A) (San Xoaquín)	64	0,53
<b>Total</b>	<b>12.009</b>	<b>100,00</b>

Táboa 2.3. Poboación por Parroquias, (Fonte: www.ine.es, datos 2019)

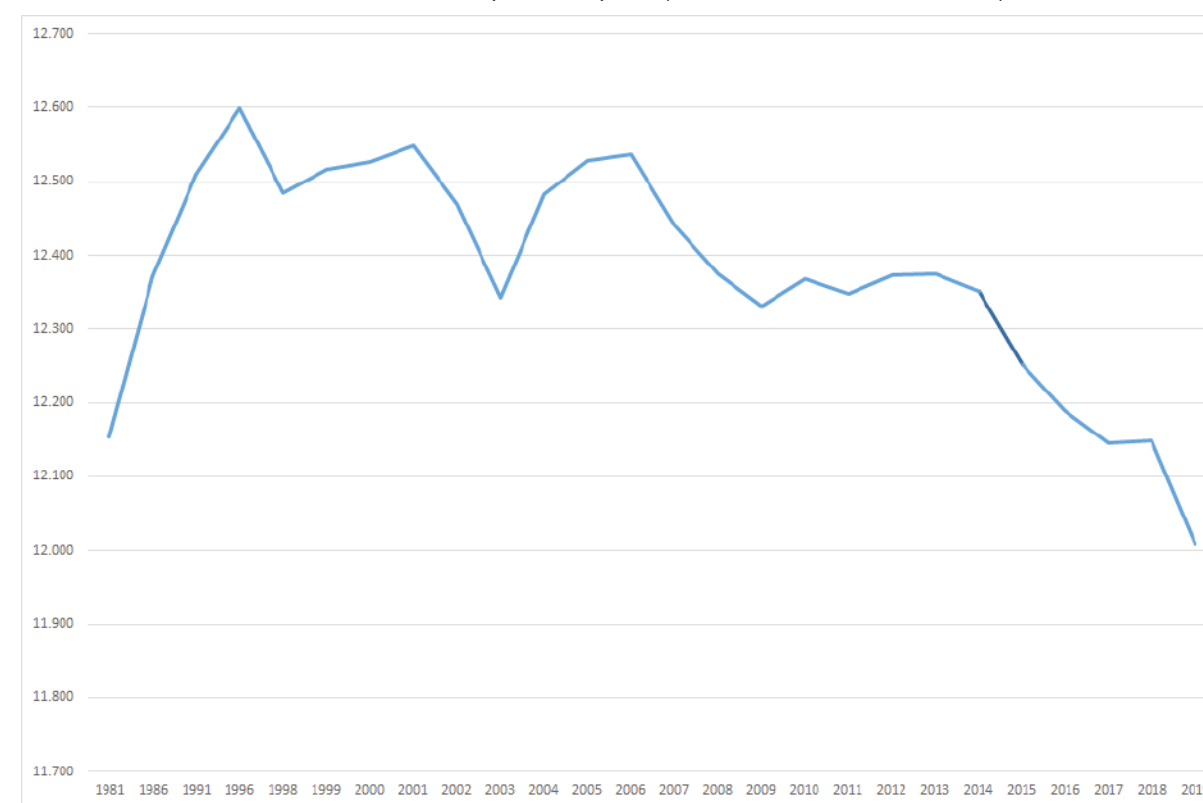


Figura 2.29. Gráfico da evolución da poboación para o total municipal, datos IGE (Fonte: www.ige.eu)

Este mesmo proceso pode observarse a nivel parroquial, agás no caso da parroquia de San Martiño de Bueu. Esta última parroquia amosa un lixeiro crecemento, que dalgún xeito compensa o estancamento e leve decrecemento das restantes, seguramente por dinámicas internas de redistribución da poboación na procura de maior proximidade aos servizos.



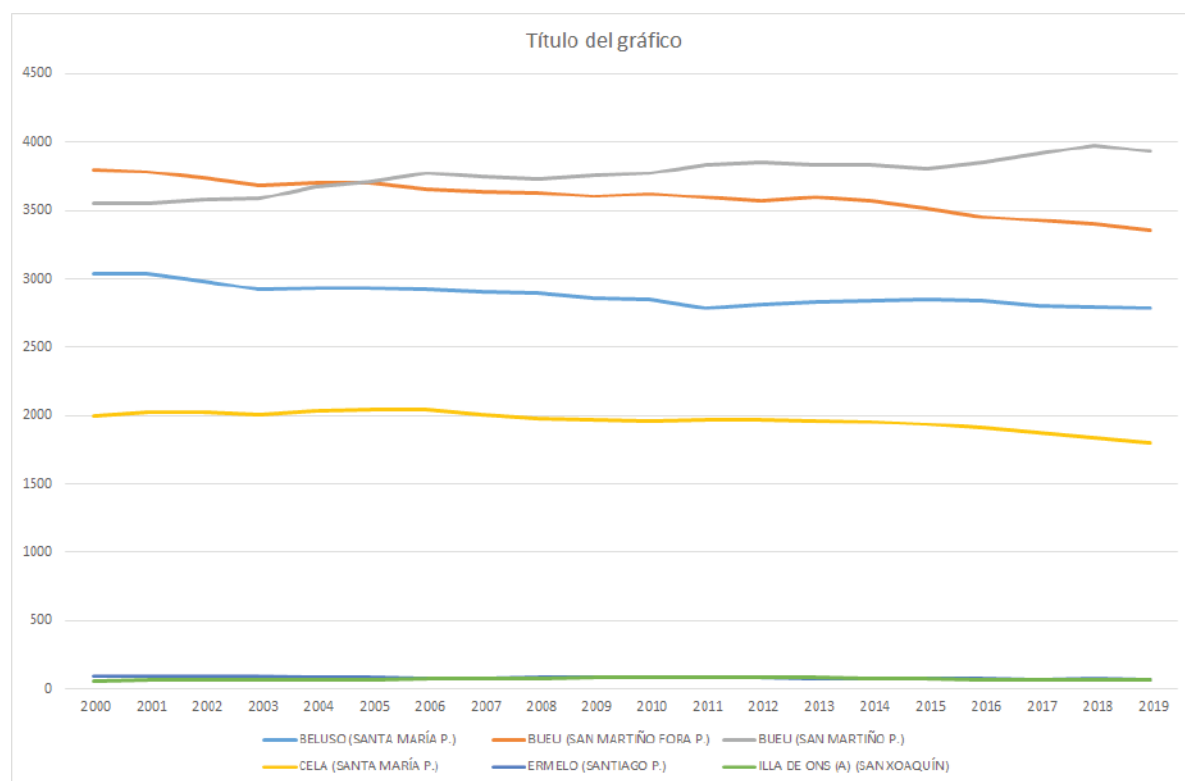


Figura 2.30. Gráfico da evolución da poboación por parroquias. (Fonte: www.ige.eu)

Este estancamento do crecemento da poboación está claramente vencellado a un crecemento natural ou vexetativo negativo desde o ano 2013, debido ao descenso da natalidade e o incremento da mortalidade, en parte polo maior envellecemento da poboación.

Neste senso, a observación das pirámides de poboación dos últimos 20 anos amosan claramente esta tendencia, xa que pouco a pouco a mesma vai tomando unha forma de xarrón invertido maior, amosando o descenso da natalidade e o progresivo envellecemento da poboación.

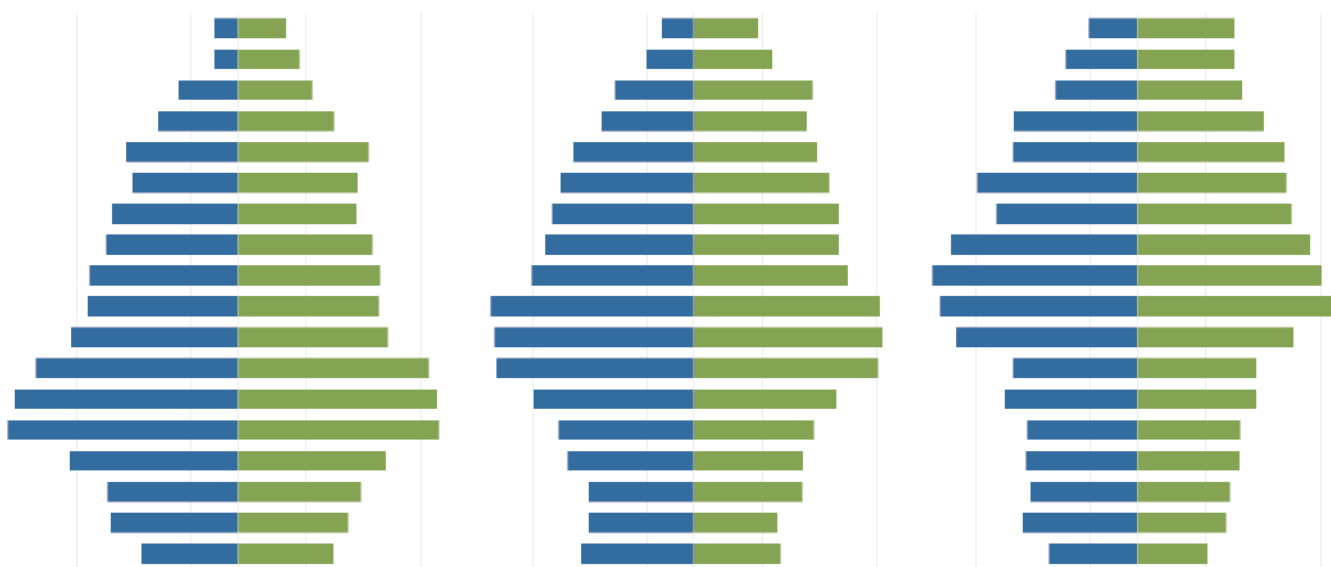


Figura 2.31. Piramide de poboación no ano 2001, 2011 e 2019. (Fonte: www.ige.eu)

A estrutura da poboación amosa a existencia dunha poboación entre 5 e 19 anos que constitúe o 13,39 % do total censado, e que teñen unha mobilidade xeralmente de tipo escolar. Na outra cara da moeda, a poboación maior de 64 anos constitúe o 22,61 % do total, sendo un segmento da poboación que precisa dunha política

específica de mobilidade, sobre todo en canto á accesibilidade.

Por outra banda, coa análise social búscase describir, por exemplo, o nivel educativo da poboación, identificar posibles bolsas de pobreza e exclusión social ou identificar posibles contornas de especial conflictividade. Tamén é interesante coñecer a diversidade socio-cultural do concello de Bueu, así como ter en conta as distintas necesidades de homes e mulleres baixo a visión da igualdade de oportunidades. Neste senso, a análise do nivel educativo da poboación amosa como a meirande parte da mesma acadou o nivel secundario.

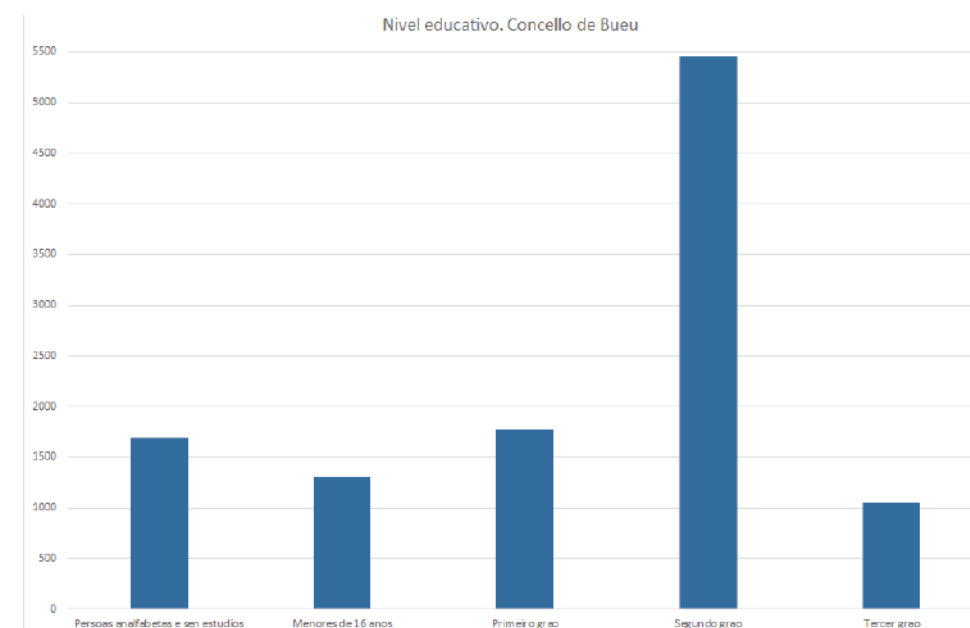


Figura 2.32. Gráfico do Nivel educativo no concello de Bueu. Ano 2011. (Fonte: www.ige.eu)

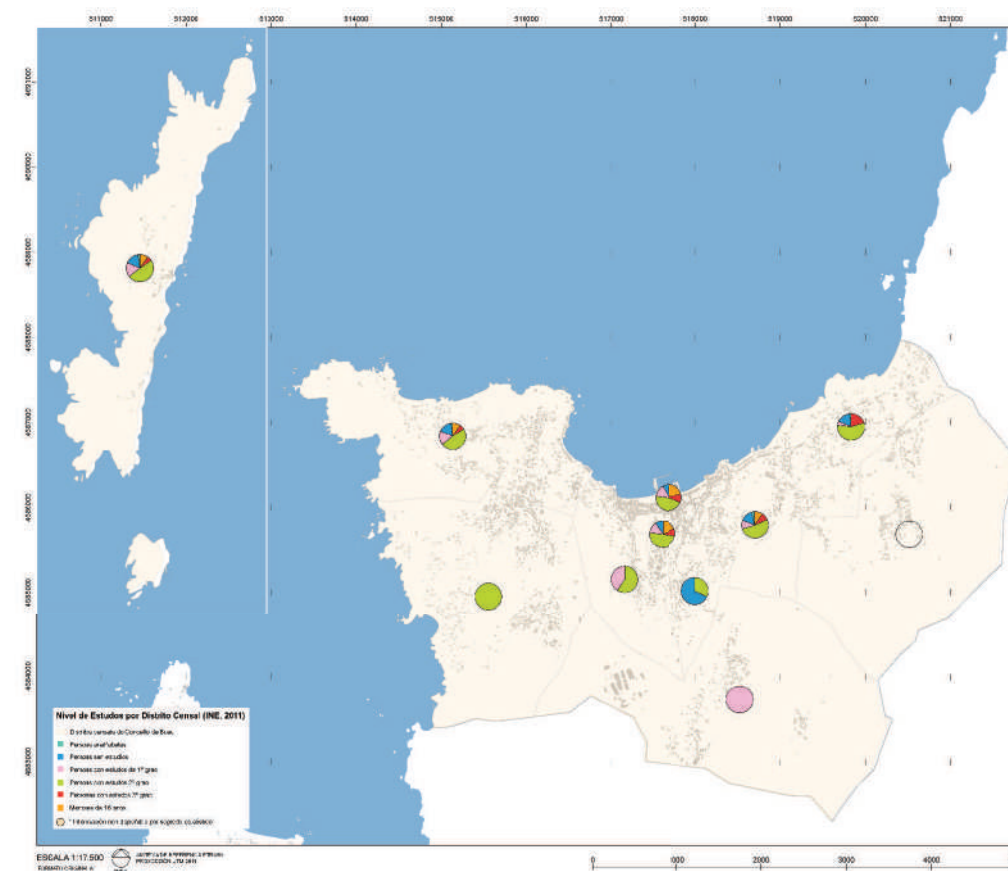


Figura 2.33. Nivel de Estudos por Distrito Censal do concello de Bueu, (Fonte: ww.ine.es datos 2011, TERRAVANZA)



### Estacionalidade da Poboación.

Unha cuestión fundamental respecto á mobilidade no concello de Bueu é a estacionalidade da poboación vencellada, un concepto que vai máis alá da poboación residente e indica o número de persoas que realmente están a realizar actividades e desenvolver a súa vida no termo municipal. Neste senso, o concello de Bueu como concello turístico que recibe unha gran afluencia de turistas e visitantes, sobre todo na tempada estival, chega a incrementar considerablemente o número de persoas que efectivamente atópanse no seu territorio e que están a facer uso tanto dos seus servizos como, sobre todo, das súas infraestruturas da mobilidade.

Deste xeito, e segundo os datos proporcionados polo INE (Instituto Nacional de Estatística) a poboación vinculada no concello de Bueu é de 17.648 habitantes segundo os datos do Censo do ano 2011, o último dato dispoñible que analiza esta cuestión.

Poboación Residente				Poboación vinculada non residente				Poboación vinculada	
TOTAL	Só reside	Reside e traballa	Reside e estudia	TOTAL	Traballa alí	Estudia alí	Pasa alí máis de 14 noites ao ano	TOTAL	Taxa vencellamento
12.339	8.379	2.112	1.848	5.309	665	242	4.403	17.648	143,03

Táboa 2.4. Poboación vencellada no ano 2011 (Fonte: www.ine.es, Censo 2011)

A análise da poboación vencellada, segundo os datos do Censo do 2011, indica como da orde de 3.960 persoas traballan ou estudan todos os días no concello de Bueu, e preto de 4.403 persoas pasan máis de 14 noites no mesmo, os cales poden asociarse a persoas que residen durante as súas vacacións en segunda residencia, xeralmente.

Esta cifra de preto de máis de 17.000 persoas na tempada estival incrementábase claramente con visitantes e turistas que poden pasar menos de 14 noites, é dicir, unha semana ou fins de semana nas súas vacacións, aumentando considerablemente o volume de persoas que están a empregar as infraestruturas da mobilidade no concello de Bueu, unha cuestión que se pode constatar coa observación das intensidades medias do tráfico.

### Parque de Vivendas

O Parque de Vivendas existentes é unha cuestión que se atopa moi relacionada tanto coa distribución da poboación e da súa densidade como no caso dun concello turístico coa súa capacidade para proporcionar residencia secundaria e aloxamentos turísticos. Neste senso, o dato máis recente que desagrega o parque de vivendas no concello de Bueu é o Censo de Poboación e Vivenda do ano 2011, onde pode observarse como para un total de 6.720 vivendas, o número de vivendas secundarias (1.425 vivendas) é claramente inferior a número de vivendas principais (3.725), existindo ademais unha cifra considerable de vivendas baleiras (840 vivendas).

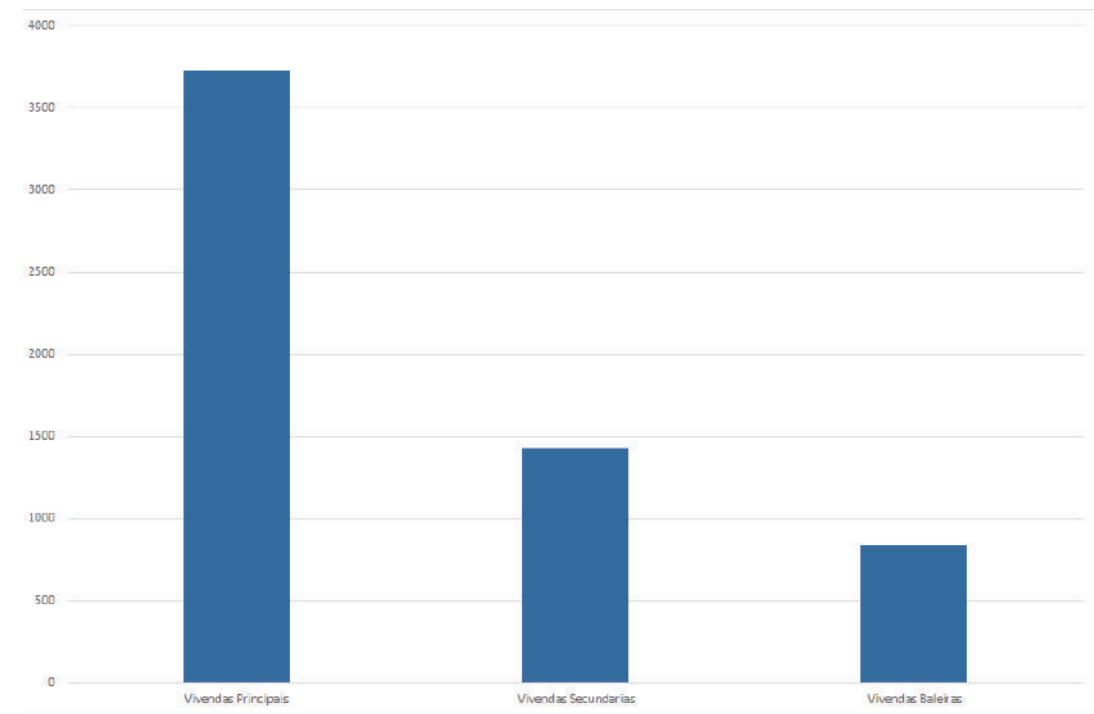


Figura 2.34. Estructura do Parque de Vivendas no concello de Bueu (Fonte: www.ine.es datos 2011)

Por outra banda, e a partir dos datos proporcionados polo Catastro realizouse unha estimación das vivendas nos distintos núcleos de poboación, observando a súa concentración no agregado urbano de Bueu (3.928 vivendas), e de Beluso (999 vivendas) para un total de 6.884 vivendas, o que representa o 57 % e o 14,5 %, e de xeito conxunto un 71,5 % do total, o que indica a concentración da poboación e da segunda residencia en ambos núcleos.

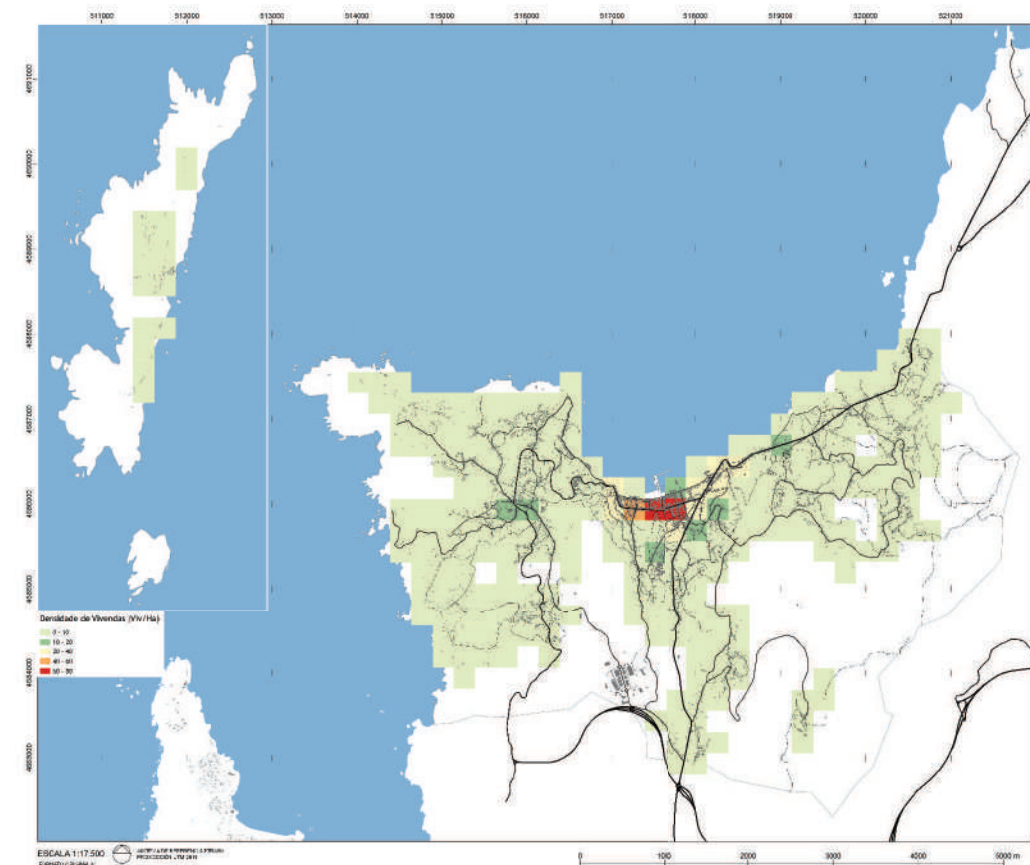


Figura 2.35. Densidade de vivenda a nivel municipal (Fonte: elaboración propia a partir de datos do Catastro)



**Base Económica: actividades produtivas e mercado de traballo**

A análise económica recolle cuestións como a caracterización do mercado de traballo local, con estudo da oferta e demanda de emprego. Como entidades moi importantes e motor de desenvolvemento económico, coñecer a distribución e localización das Pemes na área territorial é transcendental para analizar tamén o resto da estrutura empresarial do concello. Para iso expóñense os principais sectores produtivos, así como os factores de competitividade local, facendo a comparativa do seu papel no ámbito da economía galega. Chegando máis polo miúdo, pódese estudar nesta parte tamén a situación económica das persoas e fogares afectados polo desemprego.

A principal cuestión a analizar está relacionada coa estrutura dos sectores produtivos no concello de Bueu, que claramente atópase vencellada ao sector servizos. Aínda que, como se pode apreciar no seguinte gráfico, Bueu é un concello no que as empresas se dedican máis á agricultura e pesca que a media galega.

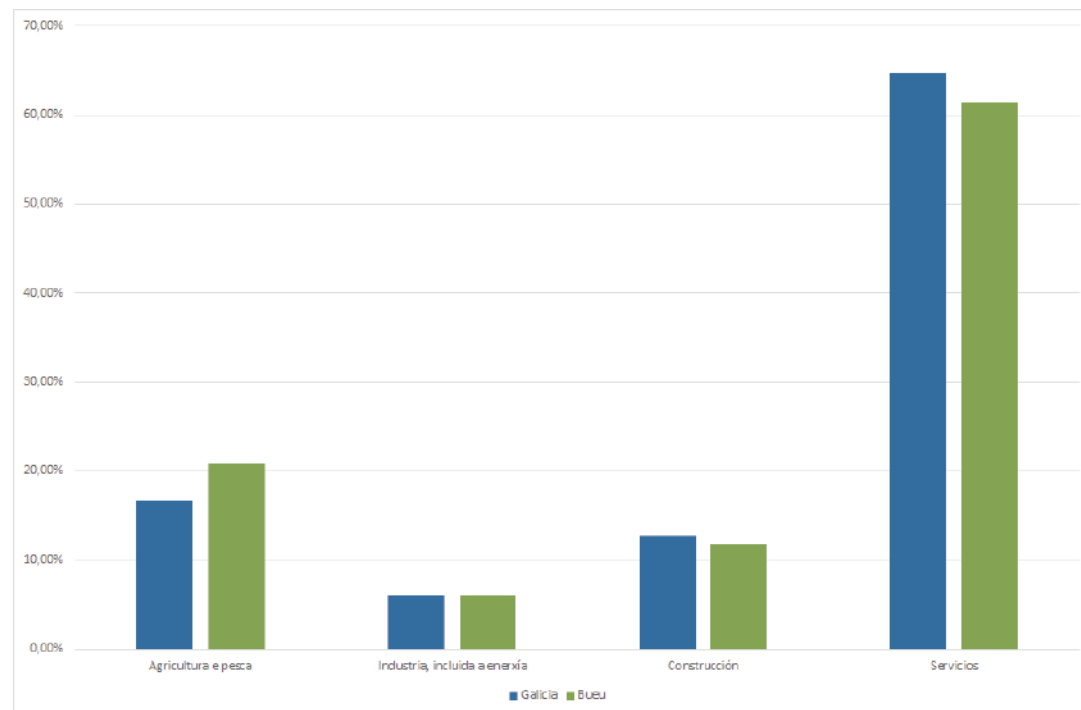


Figura 2.36. Gráfico da Porcentaxe de empresas por sector. Ano 2018. (Fonte: www.ige.eu)

Dentro do sector servizos, unha observación máis precisa amosa como a meirande parte das empresas do sector servizos no concello de Bueu están relacionadas co comercio, reparación de vehículos de motor, motocicletas e ciclomotores e artigos persoais e de uso doméstico (44,9 %), actividades inmobiliarias e de aluguer; servizos empresariais (20,2 %) e hostalería (15,7 %).

Sen dúbida, xunto coas actividades pesqueiras e portuarias, o turismo é unha das actividades chave no concello de Bueu, xa que conta tanto cun importante atractivo turístico natural como pola existencia dunha notable oferta de establecementos turísticos. Así, estímase as seguintes prazas de aloxamentos turísticos no concello de Bueu:

	PRAZAS ALOXAMENTOS TURÍSTICOS (2020)		
	Establecementos	Cuartos	Prazas
Hoteis	2	91	143
Pensións	6	53	83
Albergues turísticos	0	0	0
Turismo rural	2	16	32
Campamentos de turismo	1	40	209
Apartamentos turísticos	1	14	42
Vivendas turísticas	0	0	0
Vivendas de uso turístico	174	578	814
<b>Total</b>	<b>186</b>	<b>792</b>	<b>1323</b>

Táboa 2.5. Número de aloxamentos turísticos no concello de Bueu, (Fonte: www.ige.eu, datos 2020)

Unha particularidade do concello de Bueu é que as empresas coa condición xurídica de persoas físicas son a maioría, cun 67,22 %, seguido por Pemes cun 22,97 % do total.

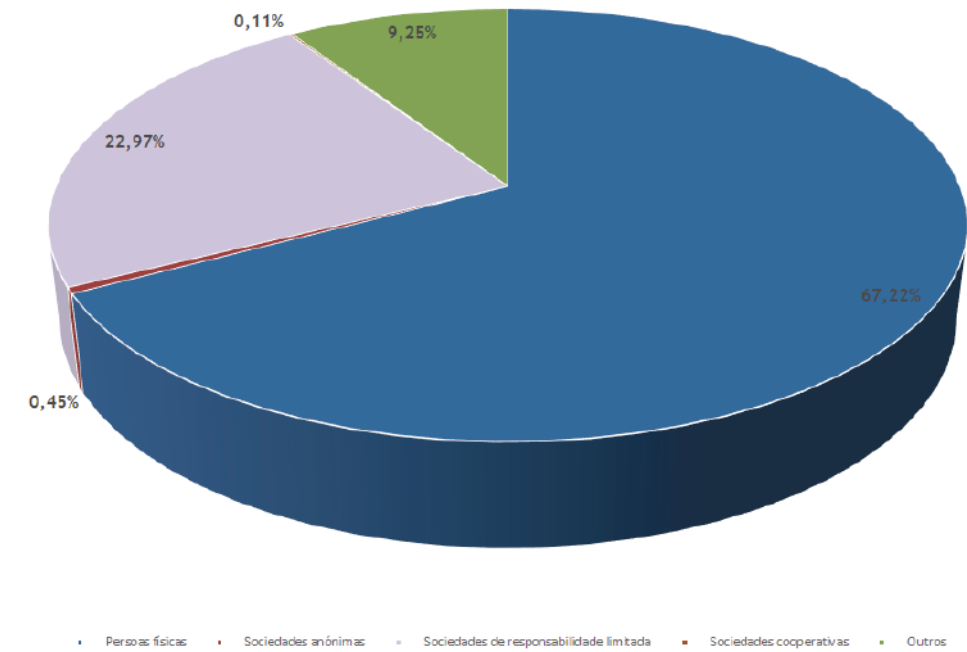


Figura 2.37. Gráfico das Empresas por condición xurídica. Ano 2018 (Fonte: www.ige.eu)

Por outra banda, en referencia ao número de asalariados é importante destacar que un 56,19 % das empresas non ten asalariados e que as que teñen máis de 10 só representan o 3,23 %.





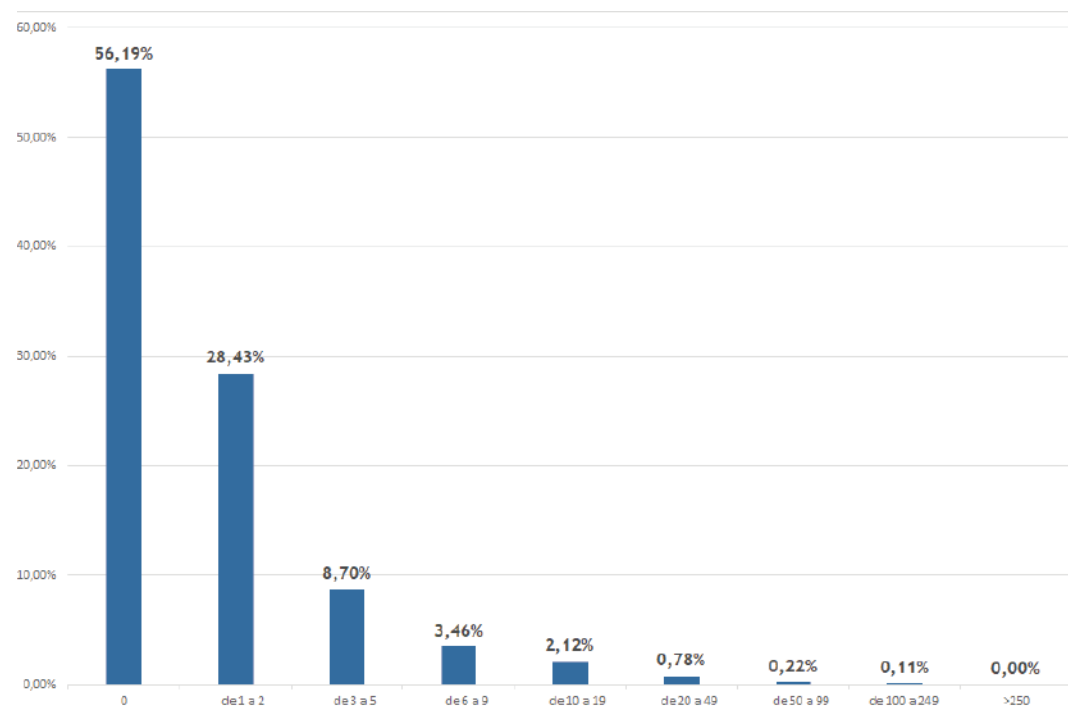


Figura 2.38. Gráfico das Empresas segundo o número de asalariados. Ano 2017. (Fonte: www.ige.eu)

Cabe destacar que, segundo o IGE (Instituto Galego de Estatística), a renda dispoñible bruta por habitante é de 12.717 €, un pouco menor que a media de Galicia, que é de 14.019 € en datos do ano 2016.

Por outra banda, e a partir dos datos de estatística experimental proporcionados polo INE pode observarse como a renda dispoñible bruta amosa unha distribución na que a zona de Agrelo e Lapamán posúen un maior valor, cunha certa igualdade nas parroquias de Bueu e Beluso, e unha menor renda no caso das parroquias de Cela e Ermelo.

### Centros Atractores e Xeradores de Desprazamentos

Un aspecto fundamental na configuración dos patróns de mobilidade de calquera territorio é a identificación e a distribución espacial dos Centros Atractores e Xeradores de desprazamentos. Estes centros son aqueles puntos do espazo nos que se concentran os desprazamentos, sendo, polo tanto, os puntos nodais dos fluxos da mobilidade.

En xeral, estes centros atractores e xeradores de desprazamentos están relacionados con aqueles puntos nos que se proporcionan servizos ou existe unha significativa concentración de actividades económicas (industria, oficinas...) ou de ocio. Moitas veces estes puntos tamén se corresponden con lugares turísticos ou de interese xeral, como no caso do concello de Bueu serían as praias.

No concello de Bueu poden considerarse tres grandes tipos de centros de atracción de viaxes:

- Equipamentos.
- Zonas Comerciais.
- Zonas Turísticas e de Ocio.

### Equipamentos

Os principais centros de atracción e xeración de viaxes asociados aos Equipamentos son os seguintes:

- Centros Sanitarios: Centro de Saúde de Bueu.
- Centros Educativos: Escola infantil Galiña Azul de Bueu, C.E.I.P. Plurilingüe de Torre-Cela, C.E.I.P. Plurilingüe Montemogos, C.E.I.P. Plurilingüe A Pedra, IES Johan Carballeira, IES Illa de Ons e ESCO de FP Marítimo Pesqueira.
- Centros Administrativos e de interese público: concello de Bueu, oficina de Correos, Casa do Mar, casas da cultura (Bueu, Beluso), bibliotecas municipais (Torrente Ballester, de Beluso e de Cela), centros de día, centro municipal de servizos sociais.
- Centros Deportivos: Centros deportivos e culturais, pistas polideportivas, pavillón polideportivo, campos de fútbol, piscinas, etc.

### Zonas Comerciais

Aínda que existe un certo número de establecementos de pequeno comercio distribuídos espacialmente nos núcleos urbanos do concello de Bueu, a maior concentración do comercio sitúase nas rúas Pazos Fontenla e Montero Ríos e as rúas transversais do núcleo de Bueu.

Pola súa parte, o núcleo de Beluso conta cunha zona central na que se aglutinan unha serie de pequenos negocios, sobre todo alimentarios, e de servizos, que debe ser considerada como un centro de atracción de viaxes.

Por outra banda, dentro dos centros de atracción por motivos comerciais hai que considerar a implantación de superficies comerciais de tamaño mediano, asociadas á alimentación e outros produtos, tanto na Rúa Pazos Fontenla, como na Avenida Montero Ríos.

### Zonas Turísticas e de Ocio

Respecto das zonas turísticas e de ocio que se configuran como centros de atracción de viaxes hai que realizar unha distinción:

- Zonas de Aloxamentos Turísticos.
- Zonas de Ocio.
- Zonas de Ocio natural.

Respecto das zonas de aloxamentos turísticos hai que considerar que a maior parte dos aloxamentos turísticos sitúanse en Bueu e na estrada PO551.

No relativo ás zonas de ocio hai que considerar que a maior parte dos locais atópanse no núcleo urbano de Bueu.

En canto ás zonas de ocio natural o principal atractivo está relacionado coas praias e, en particular, co Cabo Udra.

Por outra banda, os Polígonos Industriais acostuman a ser centros de atracción de viaxes por motivos laborais.



Sen embargo, no concello de Bueu só existe o Polígono de Castiñeira.

### Nivel e caracterización da motorización

Segundo os datos da IGE do ano 2018, o total do parque de vehículos do concello de Bueu no ano 2018 era de 8.557, dos que 902 eran motos, 6.604 turismos, 866 furgonetas e camiións, 29 autobuses, 11 tractores industriais e 145 outros vehículos

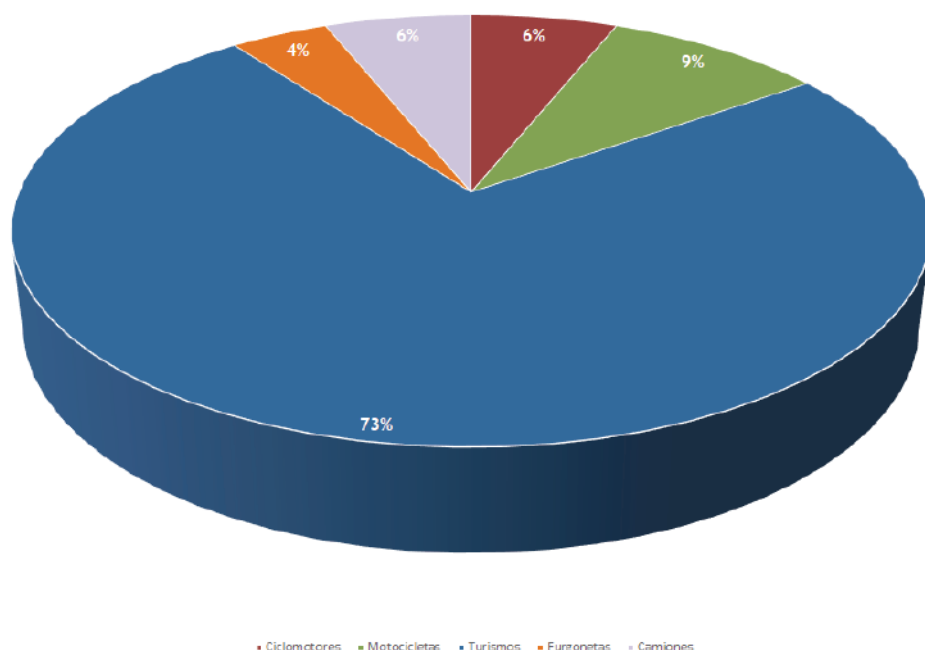


Figura 2.39. Gráfico da Distribución do parque de vehículos por tipo no concello de Bueu, (Fonte: DGT 2015)

No ano 2015, a poboación total de concello de Bueu era de 12.251 persoas (IGE), o que supón un índice de motorización de 686 vehículos / 1.000 habitantes, inferior á media provincial do mesmo ano 711,1 vehículos / 1.000 habitantes e a de Galicia 704,4 vehículos / 1.000 habitantes.

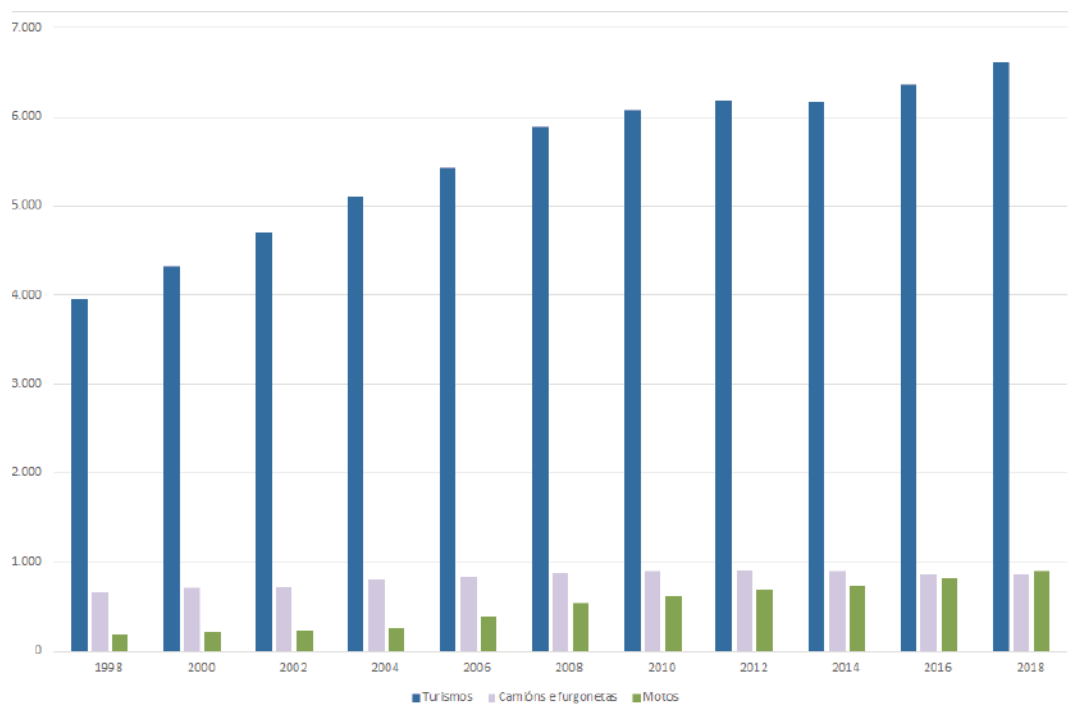


Figura 2.40. Gráfico da Evolución do parque de vehículos no concello de Bueu. (Fonte: www.ige.eu)

Por outra banda será preciso considerar a evolución dos datos de motorización nos últimos anos, o que pode sinalar as tendencias no emprego do automóbil.

### Estimación da Poboación Actual e Futura. Escenarios

Segundo o exposto en liñas anteriores, de cara á análise da mobilidade no concello de Bueu e, sobre todo, en canto ás súas tendencias, hai que considerar a existencia dunha significativa estacionalidade respecto ao número de persoas que se atopan nun momento dado no seu termo municipal. Neste senso, será preciso considerar un escenario invernal e un escenario estival, xa que as diferencias de poboación, de persoas residindo, é moi significativa. Ademais, a existencia de importantes centros de atracción turística como as Praias de Lapamán, Agrelo - Portomaior, e as praias do contorno do Cabo Udra entre as máis nomeadas, supón que está poboación se incremente cos visitantes diarios, a maiores daqueles que pernoctan no concello de Bueu.

Deste xeito, coa finalidade de estimar a poboación que realmente está presente no concello de Bueu, isto é, aquela que está a xerar desprazamentos de carácter interno, considérase preciso ter en conta tanto aquela poboación residente como aquela que só está a residir durante un período de tempo máis ou menos longo, ou polo menos atópase aloxado pola noite no termo municipal. Neste senso, trátase de considerar a poboación tanto residente como a estacional.

Para iso, considéranse dous escenarios distintos: invernal e estival, caracterizados pola maior presenza de poboación estacional.

Ao mesmo tempo, considérase que a poboación estacional posúe tres orixes distintas: a poboación ligada á 2ª residencia, os turistas en aloxamentos turísticos hoteleiros (hoteis, cámpings e casas rurais) e os turistas en vivendas/apartamentos turísticos.

Por outra banda, considéranse dous escenarios de poboación futura: nos anos 2024 e 2030, correspondentes á programación a medio prazo (4 anos) e a longo prazo (10 anos).

A continuación, detállase a estimación da poboación realizada para cada un dos distintos aspectos considerados:

#### Poboación Residente (PR)

A poboación residente no ano 2019 no concello de Bueu é de 12.009 habitantes, e tendo en conta unha taxa de crecemento medio de anual do -0,04 % estimouse unha poboación para o ano 2024 de 11.618 habitantes e para o ano 2030 de 11.491 habitantes.

#### Poboación Novos Desenvolvementos Urbanísticos (PDU)

En puntos anteriores sinaláronse os desenvolvementos urbanísticos de nova implantación considerados polo PXOM do concello de Bueu. Tendo en conta a súa capacidade de vivendas (6.884 vivendas) e a ratio municipal actual de habitantes por vivenda (2,44 hab/viv, considerando 12.009 habitantes e 4.910 vivendas principais) realizouse a estimación da poboación que poden albergar os novos desenvolvementos.

Deste xeito, estimouse que os novos desenvolvementos urbanísticos poderían ter unha poboación de 2.191 habitantes.



Non obstante, e tendo en conta a natureza turística tanto do concello de Bueu como destes desenvolvementos urbanístico considérase que un 50 % dos mesmos estarán destinados a 2ª Residencia.

Ao mesmo tempo, e segundo o estado actual de tramitación e execución dos desenvolvementos urbanísticos, considérase que estes entrarán en carga para o longo prazo, sen afectar ao medio prazo.

### Poboación 2ª Residencia (PSR)

Por outra banda, tendo en conta a porcentaxe de vivendas secundarias e baleiras sinaladas no Censo de Poboación e Vivenda do ano 2011, xunto co número de vivendas turísticas proporcionado polo IGE, estímase que existen unhas 1.727 vivendas destinadas a 2ª Residencia, entendidas como aquelas nas que o propietario pernocta máis de 14 noites pero non é residente no concello de Bueu. Segundo os datos de poboación vencellada recollidos en liñas anteriores está poboación en 2ª Residencia pode estimarse en 4.403 habitantes.

A estes 4.403 habitantes habería que engadir os 1.073 habitantes dos novos desenvolvementos urbanísticos que se consideran 2ª Residencia no longo prazo.

### Poboación en Aloxamentos Turísticos (PT)

Nesta categoría considéranse os turistas que se aloxan en hoteis, pensións, albergues turísticos, campamentos turísticos e apartamentos turísticos. Segundo os datos proporcionados polo IGE para o ano 2020 existen 626 prazas, polo que se considera un número máximo de turistas da mesma cifra.

### Poboación en Vivendas de Uso Turístico (PVT)

De igual xeito que para o caso anterior e segundo os datos proporcionados polo IGE no ano 2020 estímase 723 prazas en vivendas de uso turístico, polo que esta categoría considérase que incrementa a poboación na mesma magnitude.

### Escenarios

A existencia dun importante volume de aloxamentos turísticos e de vivenda de 2ª residencia implica que non durante todo o ano os habitantes reais do concello de Bueu sexan os mesmos, senón que existe unha notable estacionalidade. Por iso, considéranse dous escenarios: o invernal e o estival ou de verán. Neste último, hai que considerar que os aloxamentos turísticos e a vivenda de 2ª residencia é cando acadan a súa máxima dimensión.

Non obstante, para o escenario invernal considerouse unha ocupación media do 10 % no que respecta á poboación estacional, e segundo o sinalado nas seguintes expresións:

$$Pob\_Inv = PR + PDU + 10 \%(PSR + PT + PVT)$$

$$Pob\_Ver = PR + PDU + PSR + PT + PVT$$

Na táboa seguinte amósanse os resultados da estimación realizada sobre a poboación.

	Poboación Actual (2020)		Poboación Medio Prazo (2024)		Poboación Longo Prazo (2030)	
	Inverno	Verán	Inverno	Verán	Inverno	Verán
Poboación Residente	11.628	11.628	11.618	11.618	13.285	13.285
Poboación 2º Residencia	167	4.800	167	4.800	167	4.800
Poboación Novos Desenvolvemento	0	0	0	0	107	1073
Poboación Aloxamentos Turísticos	63	626	63	626	63	626
Poboación Vivendas Turísticas	3	723	3	723	33	958
Total Poboación	11.861	17.777	11.851	17.767	13.655	20.742

Táboa 2.6. Táboa coa estimación da poboación para os distintos escenarios temporais considerados (Fonte: TERRAVANZA)

Obviamente, esta poboación será incrementada polos visitantes diarios, aqueles que realizan algún desprazamento para traballar, estudar ou lecer ao concello de Bueu e que non pernoctan, pero si que están incrementando a carga de tráfico. Estes visitantes estímase entre 10.000 persoas nas xornadas laborais invernales e 13.000 persoas no período estival, segundo o detallado no seguinte punto.

Respecto dos núcleos de Bueu e Beluso, a distribución da poboación nos distintos escenarios considerados é a sinalada nas seguintes táboas:

Bueu	Poboación Actual (2020)		Poboación Medio Prazo (2024)		Poboación Longo Prazo (2030)	
	Inverno	Verán	Inverno	Verán	Inverno	Verán
Poboación Residente	6.984	6.984	6.994	6.994	8.459	8.459
Poboación 2º Residencia	116	2134	116	2134	116	2.134
Poboación Novos Desenvolvemento	0	0	0	0	56	552
Poboación Aloxamentos Turísticos	34	336	34	336	34	336
Poboación Vivendas Turísticas	3	423	3	423	32	758
Total Poboación	7.137	9.877	7.147	9.887	8.697	12.239

Táboa 2.7. Táboa coa estimación da poboación para os distintos escenarios temporais considerados no núcleo de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

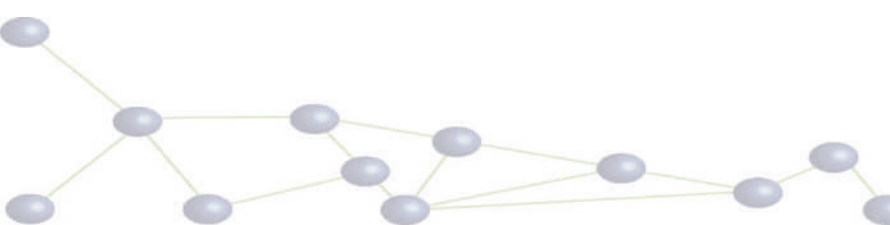
Beluso	Poboación Actual (2020)		Poboación Medio Prazo (2024)		Poboación Longo Prazo (2030)	
	Inverno	Verán	Inverno	Verán	Inverno	Verán
Poboación Residente	1.891	1.891	1.883	1.883	2.545	2.545
Poboación 2º Residencia	38	1.337	38	1.337	85	1.818
Poboación Novos Desenvolvemento	0	0	0	0	47	481
Poboación Aloxamentos Turísticos	0	0	0	0	0	0
Poboación Vivendas Turísticas	0	105	0	105	9	175
Total Poboación	1.929	3.333	1.921	3.325	2.686	5.019

Táboa 2.8. Táboa coa estimación da poboación para os distintos escenarios temporais considerados no núcleo de Beluso (Fonte: TERRAVANZA)

## d. Análise do Transporte e a Circulación

A análise dos diferentes modos de desprazamento, da súa demanda de mobilidade, e da oferta das infraestruturas existentes, permitirá caracterizar o modelo actual e o seu funcionamento, tanto na tempada invernal como na estival, proporcionando os principais datos precisos para realizar posteriormente a diagnose e formular as propostas necesarias para mellorar o modelo cara a un moito máis sustentable, seguro e inclusivo.

A toma de datos e a análise do transporte e a circulación terá en conta os principais modos de desprazamento, comezando polo peonil e o ciclista, pasando polo transporte público para rematar no automóbil privado.





### Demanda de Mobilidade. Enquisa de Mobilidade

A análise de oferta das infraestruturas da Mobilidade permite o coñecemento das redes que serán as que soporten os desprazamentos, para o cal deben ofrecer a suficiente capacidade e comodidade. A análise da demanda proporciona pola súa parte a estimación da cantidade de desprazamentos que se realizan diariamente e que deben ser satisfeitos polas infraestruturas existentes.

Coa finalidade de caracterizar a demanda de mobilidade, os desprazamentos globais que se realizan no concello de Bueu, tanto internos, con orixe e destino no propio termo municipal, como externos, con orixe ou destino no exterior do termo municipal, realizouse unha triangulación entre os resultados provintes de catro fontes principais:

- Enquisa de Mobilidade do concello de Bueu.
- Censos de Poboación e Vivenda do ano 2001 e do ano 2011.
- Anteprojectos de Explotación do Plan de Transporte Público de Galicia.
- Aforos de Tráfico da Xunta de Galicia e da Deputación Provincial de Pontevedra.

O principal instrumento e fonte de datos será a Enquisa de Mobilidade realizada para este documento, pero que será complementada polas restantes fontes de datos coa finalidade de estimar o efecto da estacionalidade e, sobre todo, en canto aos viaxes externos.

A Enquisa de Mobilidade do concello de Bueu foi realizada durante a redacción deste documento entre novembro de 2019 e febreiro de 2020, tanto de xeito presencial como *on-line*. Esta Enquisa de Mobilidade considerou a poboación maior de 16 anos, estimada en 10.625 persoas, estratificada segundo unha agrupación de 5 parroquias (Beluso, Bueu, Cela, Ermelo e a Illa de Ons), a partir das cales realizouse unha primeira zonificación do termo municipal. Ademais, consideráronse outras tres zonas: o Concello de Cangas e Moaña polo sur (Morrazo Sur), os concellos polo este, Pontevedra e Marín (Morrazo Norte) e o concello de Vigo. Non obstante, e tras a revisión dos datos obtidos, considerouse non estimar a Illa de Ons dentro da enquisa para evitar sesgos, e ao mesmo tempo separar en dúas parroquias Bueu: San Martiño e San Martiño de Fóra.

Tendo en conta esta zonificación, xunto cos recursos dispoñibles e as limitacións impostas pola estacionalidade da mobilidade no concello de Bueu, deseñouse unha enquisa que abordara as principais características da mobilidade interna, apoiándose nas restantes fontes de datos de cara á modelización da mobilidade externa. Deste xeito, considerouse unha mostra de 105 individuos, o cal significaría un nivel de confianza do 95 % e un erro máximo estatístico do 10 %.

Finalmente recolléronse 195 cuestionarios, dos cales realizouse unha selección aleatoria cumprindo coa mostra considerada para cada un dos estratos (parroquias) e procurando que existise representatividade en canto a tres grandes grupos de idade (16 – 34 anos, 35 – 64 anos e máis de 65 anos) en cada un dos diferentes estratos tendo en conta a distribución municipal de idades.

Deste xeito, a mostra definitiva conta con 101 individuos, de tal xeito que a nivel agregado municipal existe un erro máximo do 9,8 % para un nivel de confianza do 95 %.

A Enquisa de Mobilidade considera fundamentalmente o principal viaxe ou desprazamento do día, aquel que

pode ser caracterizado como o obrigado e que se realiza por motivos de traballo ou estudos. Non obstante, a Enquisa de Mobilidade permite engadir outros desprazamentos no caso de que así o desexase o enquisado.

Deste xeito, e considerando unicamente a poboación residente na actualidade, esta viaxe principal sinala a existencia de 35.424 viaxes xerados por residentes no concello de Bueu, das cales unha porcentaxe do 57,82 % son internos ao concello, mentres que unha porcentaxe do 42,18 % teñen destino outras zonas.

	Bueu	Bueu (Fóra)	Beluso	Cela	Ermelo	Morrazo Sur	Morrazo Norte	Vigo	Totais
Bueu (San Martiño)	5.112	2.173	2.300	639	383	895	2.045	895	14.442
Bueu (San Martiño de Fóra)	2.173	639	256	0	0	511	383	383	4.345
Beluso (Santa María)	2.288	254	2.796	381	0	127	254	127	6.227
Cela (Santa María)	658	0	395	0	0	0	526	658	2.237
Ermelo (Santiago)	35	0	0	0	0	0	69	23	127
Morrazo Sur	1.150	639	127	0	0	0	0	0	1.916
Morrazo Norte	2.173	383	254	526	69	0	0	0	3.405
Vigo	1.278	639	127	658	23	0	0	0	2.725
Totais	14.867	4.727	6.255	2.204	475	1.533	3.277	2.086	35.424

Táboa 2.9. Táboa co volume de viaxes principais ou obrigadas no concello de Bueu estimados a partir da Enquisa de Mobilidade (Fonte: TERRAVANZA)

Desde o punto de vista do reparto modal, os desprazamentos realizados na viaxe principal amosan unha porcentaxe do 78,38 % para o automóbil, o 3,72 % para o autobús e o 15,88% para os desprazamento a pé. Cabe destacar que nalgúns zonas o desprazamento interno a pé é bastante elevado, como nas parroquias de Bueu, cun 31,30 % en San Martiño e un 23,53 % en San Martiño de Fóra.

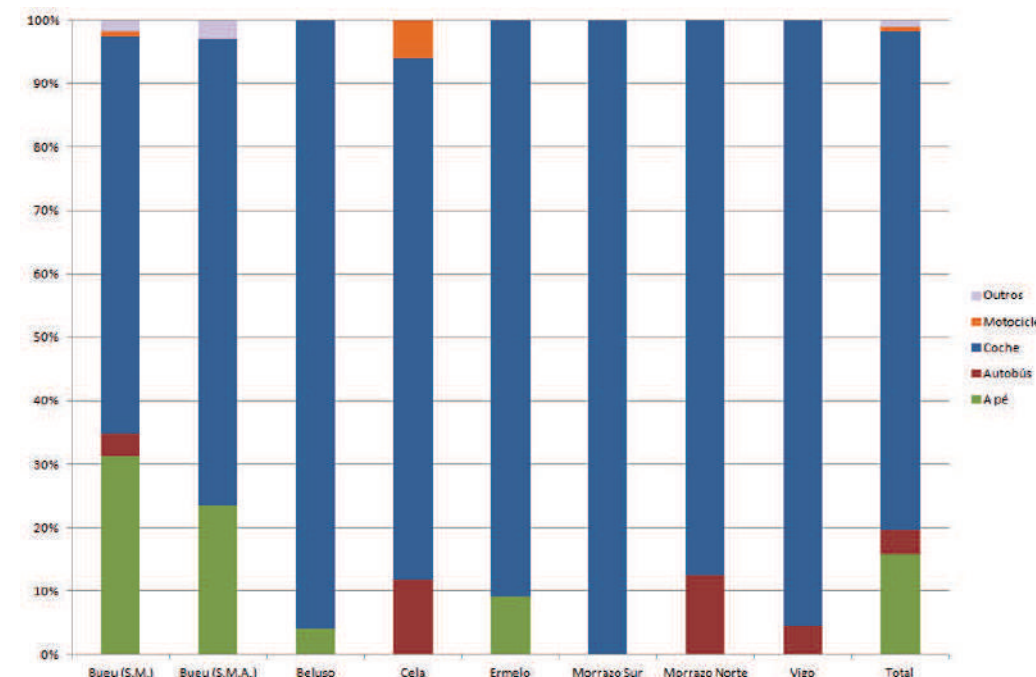


Figura 2.41. Reparto modal dos desprazamento xerados no concello de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

Ademais, segundo os datos recollidos na Enquisa de Mobilidade a gran maioría (84%) destes desprazamentos en automóbil son realizados como condutor e cunha ocupación moi baixa, de 1 ou 2 persoas como máximo. A estas viaxes xeradas por residentes no concello de Bueu hai que engadir aquelas con orixe noutros termos municipais e con destino no ámbito de análise, que segundo os datos recollidos nas restantes fontes de datos incrementáanse ata os 40.335 desprazamentos diarios en inverno por motivos de traballo ou de estudos e ata os 59.623 en verán.





	A pé	Autobús	Coche	Motocicleta	Outros
Bueu (San Martiño)	31,30%	3,48%	62,61%	0,87%	1,74%
Bueu (San Martiño de Fóra)	23,53%	0,00%	73,53%	0,00%	2,94%
Beluso (Santa María)	4,08%	0,00%	95,92%	0,00%	0,00%
Cela (Santa María)	0,00%	11,76%	82,35%	5,88%	0,00%
Ermelo (Santiago)	9,09%	0,00%	90,91%	0,00%	0,00%
Morrazo Sur	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%
Morrazo Norte	0,00%	12,50%	87,50%	0,00%	0,00%
Vigo	0,00%	4,35%	91,30%	0,00%	0,00%
Totais	15,88%	3,72%	78,38%	0,68%	1,01%

Táboa 2.10. Reparto modal dos desprazamento xerados no concello de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

	Volume de viaxes totais no concello de Bueu en inverno								
	Bueu	Bueu (Fora)	Beluso	Cela	Ermelo,	Morrazo Sur	Morrazo Norte	Vigo	Totais
Bueu (San Martiño)	5.128	2.180	2307	641	384	1.111	3.048	1.031	15.830
Bueu (San Martiño de Fóra)	2.180	641	257	0	0	590	558	437	4.663
Beluso (Santa María)	2.295	255	2.805	382	0	146	370	145	6.398
Cela (Santa María)	660	0	396	0	0	0	768	1.016	2.840
Ermelo (Santiago)	35	0	0	0	0	0	101	26	162
Morrazo Sur	1.406	738	146	0	0	0	0	0	2.290
Morrazo Norte	3.234	558	370	767	101	0	0	0	5.030
Vigo	1.468	731	145	752	26	0	0	0	3.122
Totais	16.406	5.103	6.426	2.542	511	1.847	4.845	2.655	40.335

Táboa 2.11. Táboa co volume de viaxes en inverno no concello de Bueu estimados a partir da Enquisa de Mobilidade (Fonte: TERRAVANZA)

	Volume de viaxes totais no concello de Bueu en inverno								
	Bueu	Bueu (Fora)	Beluso	Cela	Ermelo,	Morrazo Sur	Morrazo Norte	Vigo	Totais
Bueu (San Martiño)	7.633	3.245	3.434	954	572	1.574	4.367	1.595	23.374
Bueu (San Martiño de Fóra)	3.245	954	382	0	0	854	805	679	6.919
Beluso (Santa María)	3.416	379	4.175	569	0	212	533	225	9.509
Cela (Santa María)	982	0	590	0	0	0	1.108	1.560	4.240
Ermelo (Santiago)	52	0	0	0	0	0	145	40	237
Morrazo Sur	2.001	1.068	212	0	0	0	0	0	3.281
Morrazo Norte	4.636	805	533	1.106	145	0	0	0	7.225
Vigo	2.273	1.133	225	1.167	40	0	0	0	4.838
Totais	24.238	7.584	9.551	3.796	757	2.640	6.958	4.099	59.623

Táboa 2.12. Táboa co volume de viaxes en verán no concello de Bueu estimados a partir da Enquisa de Mobilidade (Fonte: TERRAVANZA)

O reparto modal de todas as viaxes amosa unha porcentaxe do 81.03 % para o automóbil, do 4,11 % para o autobús e do 14,86 % para os desprazamentos a pé. Novamente existe un claro predominio do automóbil privado.

	A pé	Autobús	Coche
Bueu (San Martiño)	76,80%	42,04%	32,22%
Bueu (San Martiño de Fóra)	16,32%	0,60%	11,24%
Beluso (Santa María)	4,67%	1,09%	18,66%
Cela (Santa María)	2,20%	16,10%	7,47%
Ermelo (Santiago)	0,00%	0,00%	0,50%
Morrazo Sur	0,00%	4,76%	6,76%
Morrazo Norte	0,00%	26,96%	14,02%
Vigo	0,00%	8,44%	9,12%
Totais	14,86%	4,11%	81,03%

Táboa 2.13. Reparto modal dos desprazamento con orixe e destino no concello de Bueu para a viaxe principal. (Fonte: TERRAVANZA)

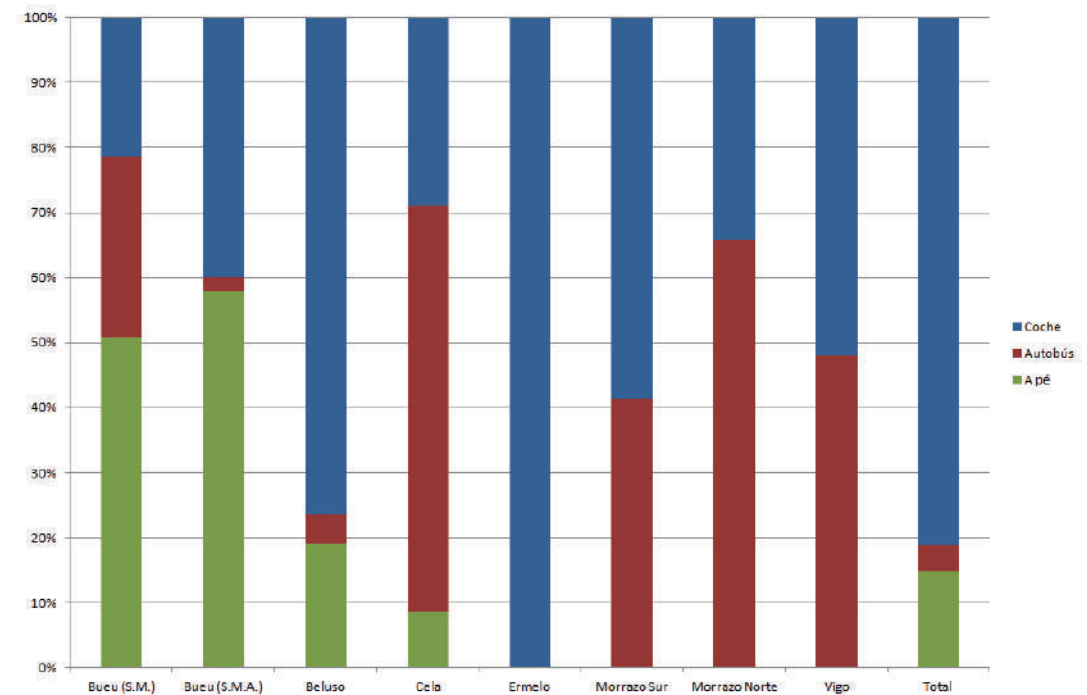


Figura 2.42. Reparto modal dos desprazamento con orixe e destino no concello de Bueu para a viaxe principal. (Fonte: TERRAVANZA)

Respecto da distribución espacial dos desprazamentos principais hai que considerar que os principais fluxos se producen con dirección á parroquia de San Martiño de Bueu, que pode considerarse como o centro do núcleo urbano, cun 39,25 %, seguido da parroquia de Beluso cun 15,85 %, desde o punto de vista interno, mentres que os externos teñen dirección cara ao Morrazo Norte (Marín e Pontevedra).

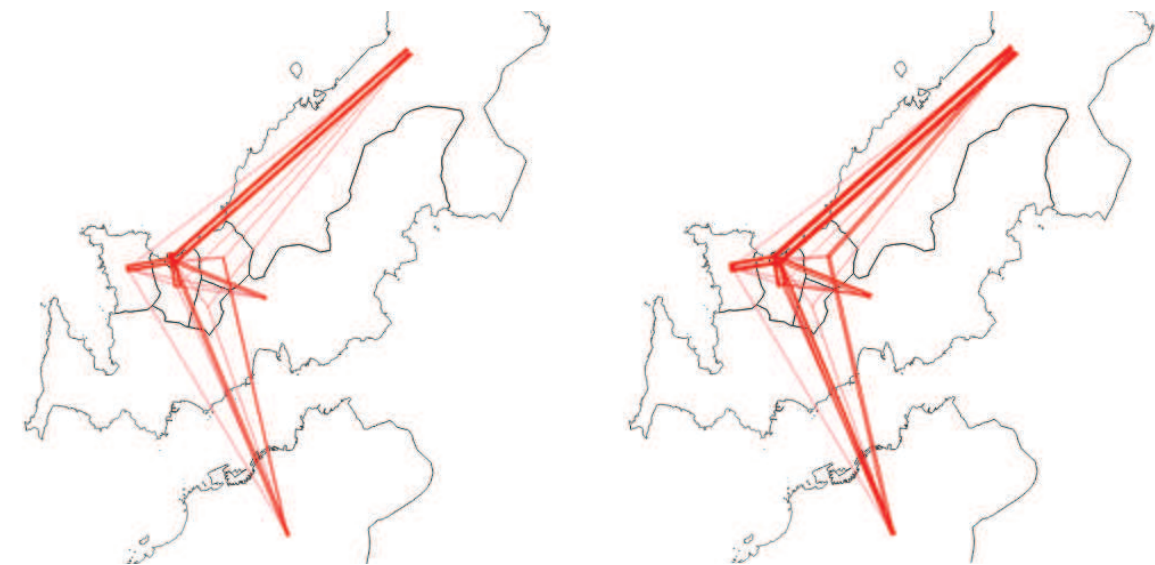
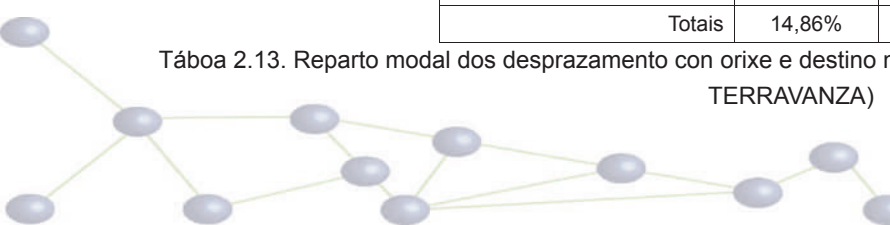


Figura 2.43. Distribución espacial dos fluxos para a viaxe principal no concello de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

No caso de considerar tamén as restantes viaxes, segundo as recollidas na Enquisa de Mobilidade, os resultados obtidos sinalan os mesmos patróns, agás no relativo aos motivos de desprazamento, de xeito que existe unha distribución dos mesmos nos que aparecen tamén viaxes relacionadas co lecer e coas compras.





	Acompañar á Escola	Asunto persoal	Casa	Compras	Estudos	Médico	Outros	Traballo	Xestións do traballo
Bueu (San Martiño)	9,57%	1,74%	0,87%	0,87%	4,35%	1,74%	1,74%	77,39%	1,74%
Bueu (San Martiño de Fóra)	11,76%	2,94%	5,88%	0,00%	11,76%	5,88%	0,00%	52,94%	8,82%
Beluso (Santa María)	20,41%	4,08%	0,00%	8,16%	0,00%	2,04%	2,04%	63,27%	0,00%
Cela (Santa María)	0,00%	0,00%	0,00%	5,88%	0,00%	0,00%	0,00%	88,24%	5,88%
Ermelo (Santiago)	0,00%	18,18%	0,00%	0,00%	9,09%	0,00%	0,00%	72,73%	0,00%
Morrazo Sur	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	0,00%
Morrazo Norte	0,00%	9,38%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	87,50%	3,13%
Vigo	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	8,70%	0,00%	4,35%	86,96%	0,00%
Totais	8,45%	2,70%	1,01%	2,03%	4,05%	1,69%	1,35%	75,68%	2,36%

Táboa 2.14. Motivos das viaxes no concello de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

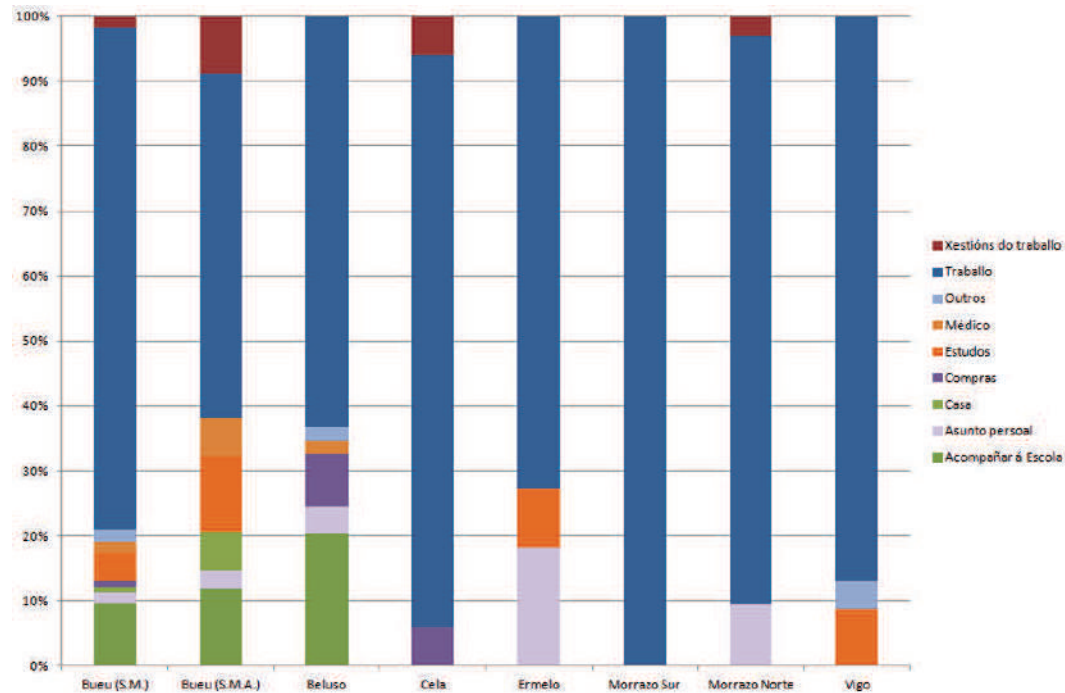


Figura 2.44. Motivos das viaxes no concello de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

Por outra parte, tendo en conta todas as viaxes xeradas por residentes no concello de Bueu, e a partir dos datos das IMD xunto coas restantes fontes de datos secundarias, estimouse o número de viaxes con destino Bueu e con orixe outros concellos. Deste xeito, considérase que entre 2.350 persoas no período invernal e 3.500 persoas no período estival teñen o seu destino por motivos laborais ou de ocio no concello de Bueu.

Por outra parte, hai que sinalar que durante determinados eventos na época estival como o Festival SonRías Baixas e a concentración moteira, o número de visitantes incrementábase notablemente chegando no primeiro caso aos 20.000 asistentes.

### Demanda de Mobilidade na Illa de Ons

A condición de insularidade da Illa de Ons supón a existencia dunha demanda de mobilidade cunha notable particularidade: o limitado dos patróns de desprazamento internos na illa e a polarización nun destino, ao sumo dous, nos movementos externos entre esta e Bueu, fundamentalmente, ou nalgún caso Portonovo, a través das navieiras que prestan o servizo de barco, aínda que tamén nalgún caso en barco particular ou mediante outros servizos públicos. Neste senso, os principais desprazamentos na Illa de Ons están relacionados, ademais de coa conexión desde terra á illa, cos movementos asociados ao acceso ás vivendas e outras tarefas agropecuarias no caso dos veciños, coas actividades relacionadas coa conservación e a vixilancia ambiental, máis a seguridade marítima, no caso dos traballadores do Servizo de Parques Nacionais e do Faro, e con actividades de lecer no caso dos campistas e visitantes.

### Rede Peonil

A análise e avaliación da Rede Peonil debe ser o punto de partida de calquera estudo de Mobilidade Sustentable, xa que o desprazamento a pé é unha parte fundamental de calquera política orientada a acadar a Sustentabilidade nas súas tres vertentes: ambiental, social e económica.

Ademais, polas propias características da mobilidade peonil, que quizais é a que menores requirimentos en canto a infraestrutura precisa, pero pola contra o peón é o máis vulnerable á inseguridade e o impacto producido polos outros modos, comezar analizando a rede peonil como elemento de prioridade semella o punto de partida lóxico.

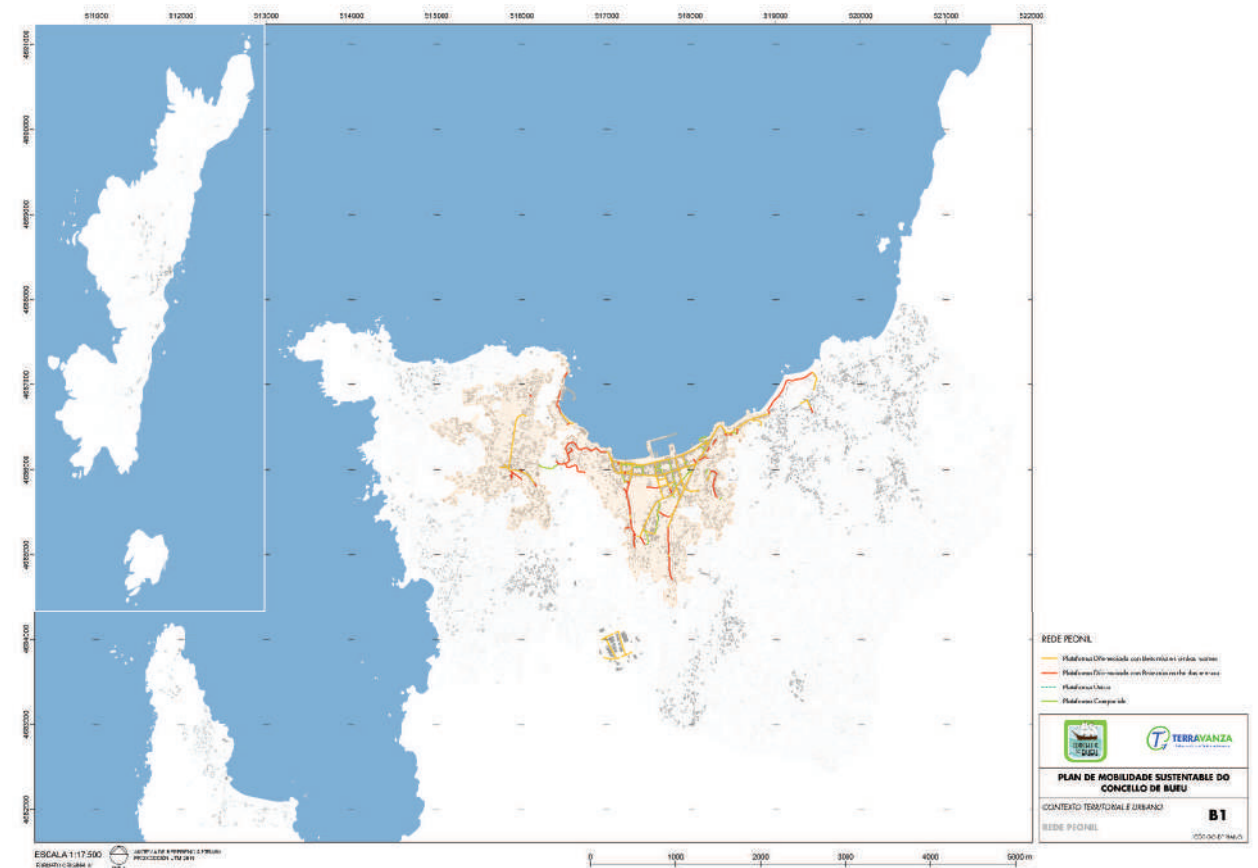
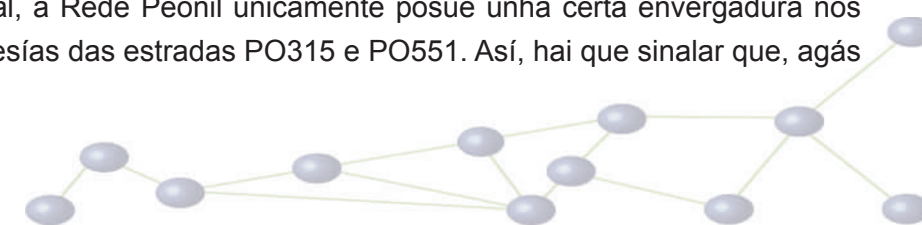


Figura 2.45. Rede Peonil a escala municipal no concello de Bueu (Fonte:TERRAVANZA)

Desde o punto de vista da escala municipal, a Rede Peonil unicamente posúe unha certa envergadura nos núcleos urbanos de Bueu, Beluso e as travesías das estradas PO315 e PO551. Así, hai que sinalar que, agás



nas rúas dos núcleos urbanos, só en poucas zonas existe unha rede peonil axeitada, xeralmente asociada a unha das principais estradas, pero sen amosar unha continuidade.

Por outra banda, hai que considerar algunha senda exclusiva para peóns como a Ruta do Bispo que sae da Rúa Pazos Fontenla, chegando á zona dos colexios de Bueu.

Non obstante, e como se sinalou en puntos anteriores, a Rede Peonil a escala municipal non posúe itinerarios específicos de comunicación entre os distintos núcleos, a pesar da topografía do concello de Bueu presenta zonas moi favorables para os desprazamentos a pé, na contorna da estrada PO551 en dirección Marín.

### Rede Peonil nas estradas provinciais

As estradas provinciais proporcionan unha boa parte da accesibilidade aos distintos núcleos do concello de Bueu, en particular a aqueles máis afastados dos itinerarios principais. Neste senso, as estradas provinciais configúranse como uns dos elementos da rede viaria que permiten unha maior capilaridade e accesibilidade para a meirande parte dos puntos do territorio, comunicando os núcleos cos principais centros urbanos e entre si, ou cos principais itinerarios territoriais. Por iso, as estradas provinciais son empregadas frecuentemente polos peóns para as súas necesidades de desprazamento, polo que deben posuír as infraestruturas peonís axeitadas, sobre todo respecto da comodidade e da seguridade dos peóns. No caso do concello de Bueu, dun total de 23,50 Km de estradas provinciais, só 2,50 Km (10 %) contan cunha infraestrutura peonil axeitada, localizándose estas na súa meirande parte nos núcleos. Neste senso, as estradas provinciais son elementos viarios que pola súa conectividade e accesibilidade deben ser obxecto de implantación de infraestruturas peonís cómodas e seguras.

### Bueu

A Rede Peonil do núcleo urbano de Bueu posúe unha lonxitude total duns 34.570 m repartida segundo as seguintes categorías:

	Bueu (m)
Vías locais	16.600
Vías estruturantes urbanas	9.770
Vías estruturantes municipais	3.158
Vías estruturantes territoriais	2.081
Vías territoriais de enlace	2.961
<b>Total</b>	<b>34.570</b>

Táboa 2.15. Táboa lonxitude de rede viaria por categorías (Fonte: TERRAVANZA)

Deste xeito, pode observarse como unha porcentaxe moi significativa do viario do núcleo urbano está conformado por vías que teñen unha natureza de estrada, tanto como travesía como rede convencional transformada ou adaptada en maior ou menor medida ao espazo urbano.

A nivel de núcleo, aparte da supeditación ao automóbil, a análise da Rede Peonil sinala cuestións moi evidentes respecto fundamentalmente a catro problemáticas relacionadas coa morfoloxía das rúas. Estes catro aspectos de análise son: as características das beirarrúas, as pendentes, as rúas afectadas por tráfico rodado, e as rúas afectadas pola ocupación irregular do estacionamento.

Neste senso, respecto das características das beirarrúas hai que sinalar que, excepto naqueles casos nos que a sección transversal da rúa é compartida (un 7,12 %), na súa meirande parte existe un claro desequilibrio entre o espazo do peón e o do automóbil, cunha porcentaxe de 65,32 % beirarrúas cun ancho inferior a 1,80 metros, nos tramos nos que éstas existen.

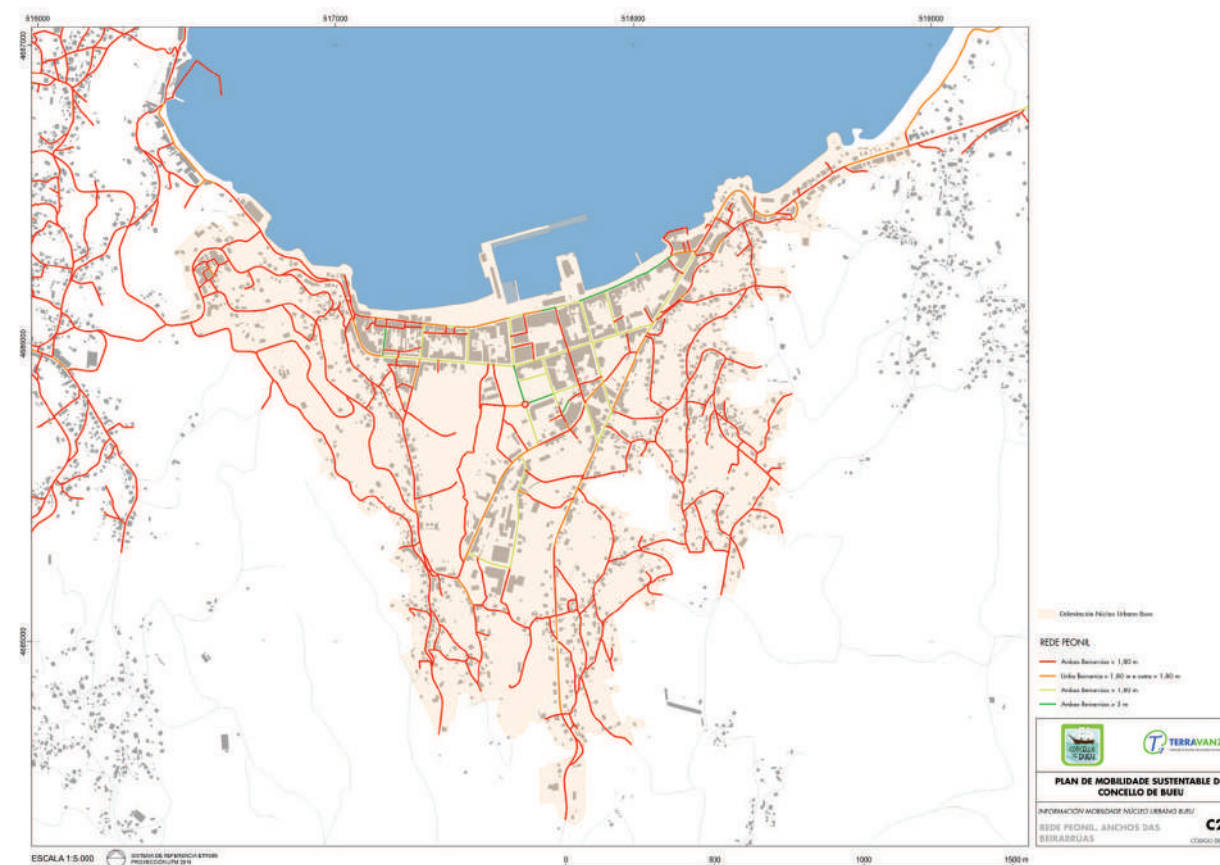
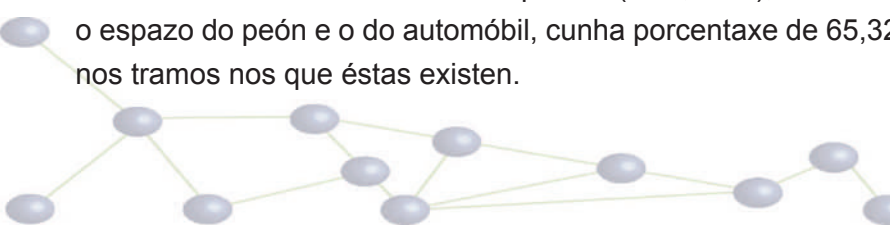


Figura 2.46. Plano de anchos das beirarrúas no núcleo urbano de Bueu. (Fonte:TERRAVANZA)

No que se refire ás pendentes, a propia configuración xeográfica do núcleo urbano de Bueu sinala que unha importante porcentaxe (29,60 %) das rúas posúen unha pendente superior ao 8 %, mentres que un 11,50 % teñen unha pendente entre o 6 – 8 %, e un 58,90 % posúen unha pendente inferior ao 6 %. Aparte destas cifras é importante tamén considerar a distribución espacial das pendentes, sinalando que determinados espazos como as zonas leste, tales como A Cividá ou A Graña, e da zona oeste, como a A Ramorta, concentran as vías con maior pendente.





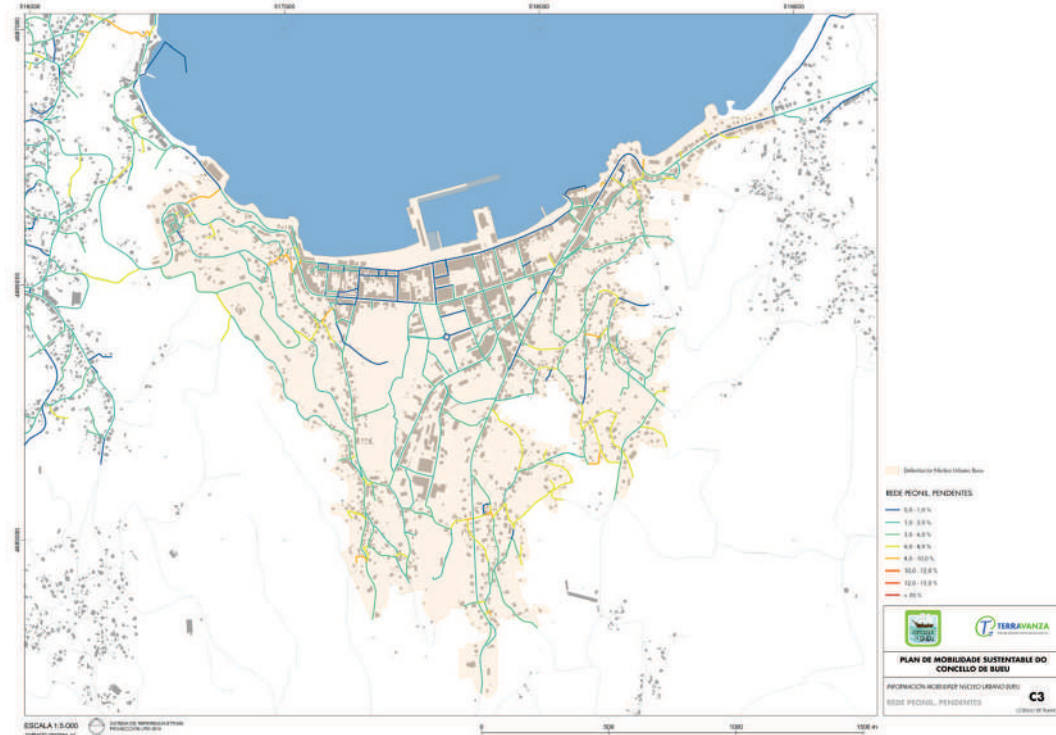


Figura 2.47 Plano de pendentes no núcleo urbano de Bueu. (Fonte:TERRAVANZA)

Respecto aos conflitos co automóbil hai que sinalar que unha importante porcentaxe das vías (62,91 %) non posúen espazos destinados ao peón e, ademais, noutra meirande parte están afectadas por un tráfico de paso máis que local, debido ás carencias estruturais da Rede Viaria.

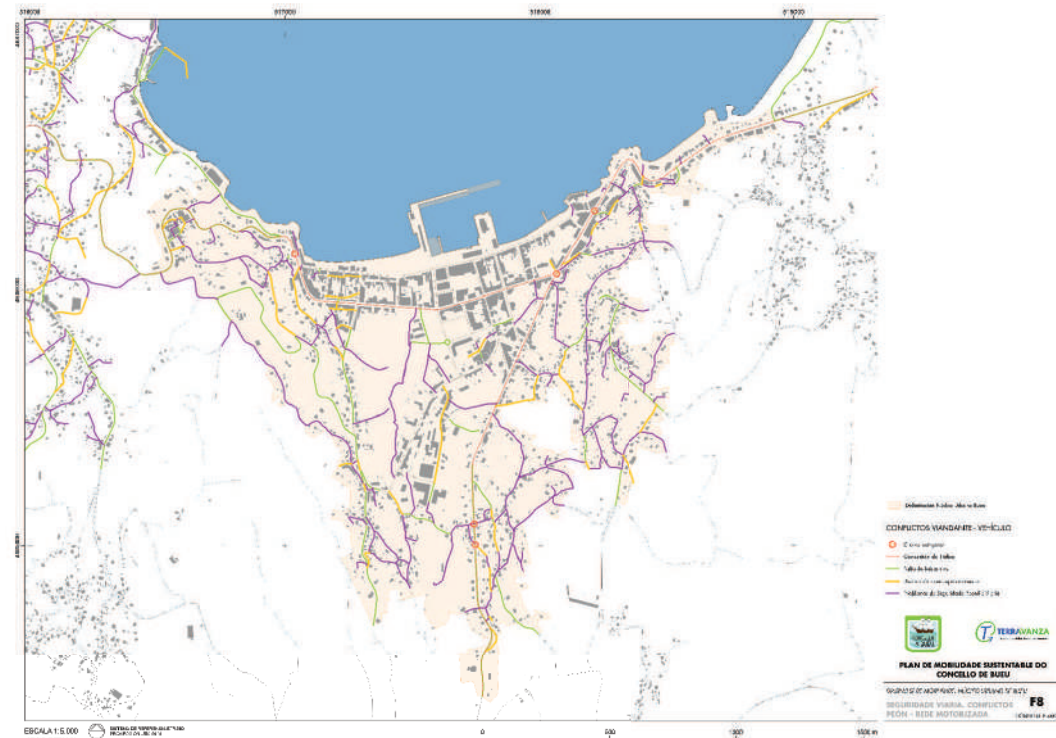


Figura 2.48. Plano de ocupación irregular e conflitos do automóbil coa Rede Peonil no núcleo urbano de Bueu. (Fonte:TERRAVANZA)

Por último, dentro destes catro grandes aspectos de análise, no núcleo urbano de Bueu existe unha importante porcentaxe (10,35 %) de vías afectadas pola ocupación irregular do estacionamento, o cal dificulta o tránsito peonil, en particular naquelas ocasións nas que se carece de espazos específicos para o peón.

### Beluso

A Rede Peonil do núcleo urbano de Beluso posúe unha lonxitude total duns 22.981 m repartida segundo as seguintes categorías:

	Beluso (m)
Vías locais	12.006
Vías estruturantes urbanas	4.819
Vías estruturantes municipais	3.939
Vías estruturantes territoriais	2.217
Vías territoriais de enlace	0
<b>Total</b>	<b>22.981</b>

Táboa 2.16. Táboa lonxitude de rede viaria por categorías (Fonte: TERRAVANZA)

Deste xeito, pode observarse como unha porcentaxe moi significativa do viario do núcleo urbano está conformado por vías que teñen unha natureza de estrada, tanto como travesía como rede convencional transformada ou adaptada en maior ou menor medida ao espazo urbano.

A nivel de núcleo realízase unha análise semellante á descrita para o núcleo de Beluso e baseada nas catro problemáticas relacionadas coa morfoloxía das rúas sinaladas anteriormente. Estes catro aspectos de análise son: as características das beirarrúas, as pendentes, as rúas afectadas por tráfico rodado, e as rúas afectadas pola ocupación irregular do estacionamento.

Neste senso, respecto das características das beirarrúas hai que sinalar que na súa meirande parte existe un claro desequilibrio entre o espazo do peón e o do automóbil, cunha porcentaxe de 74,65 % beirarrúas cun ancho inferior a 1.80 metros, nos tramos nos que estas existen.

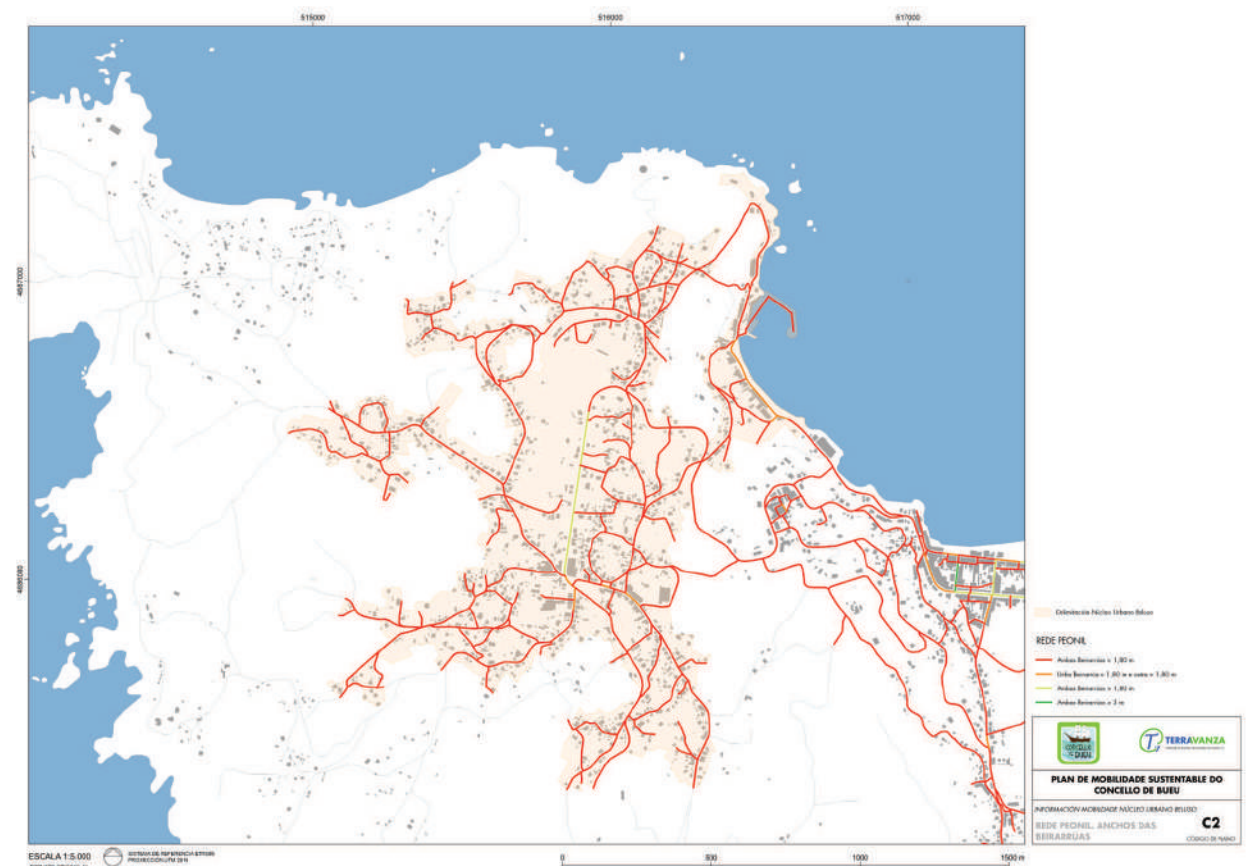
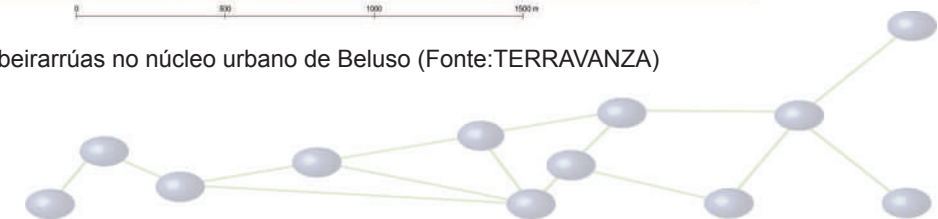


Figura 2.49. Plano de anchos das beirarrúas no núcleo urbano de Beluso (Fonte:TERRAVANZA)





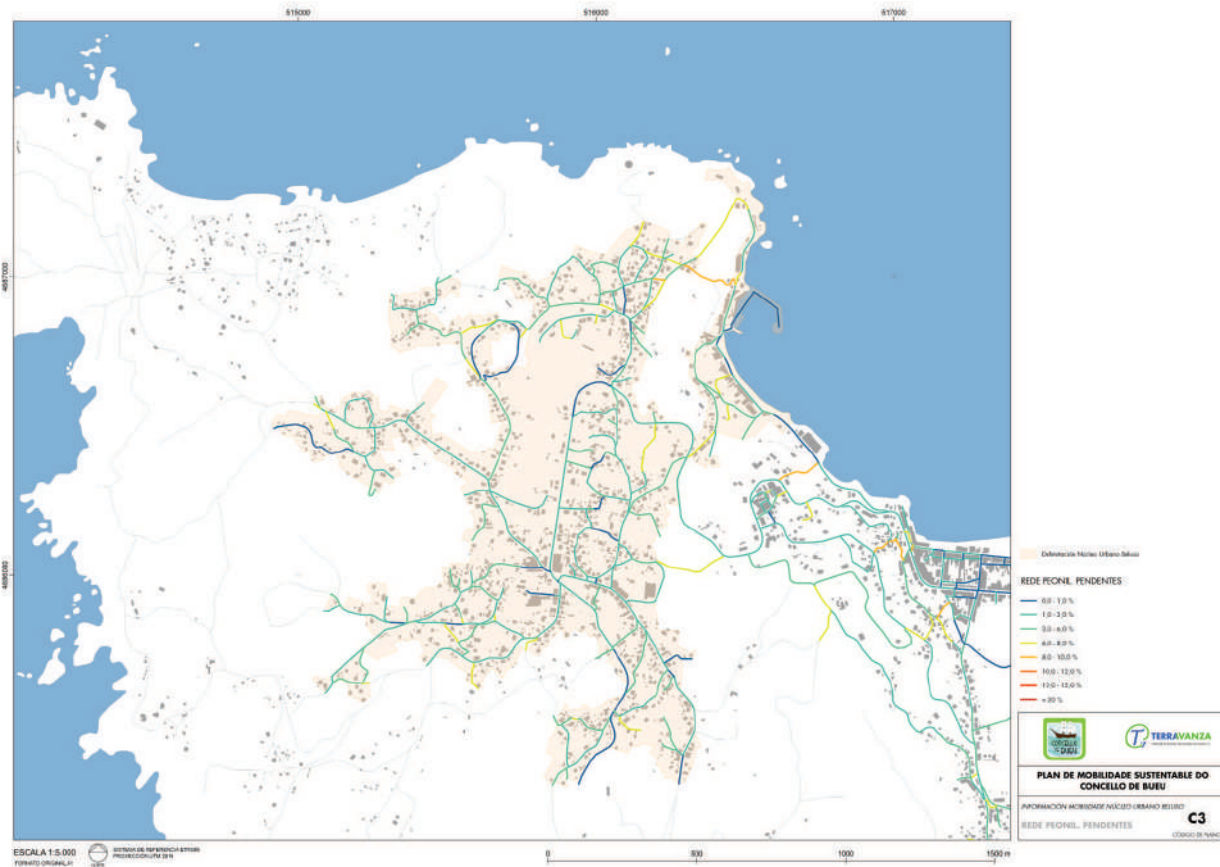


Figura 2.50 Plano de pendentes no núcleo urbano de Beluso. (Fonte:TERRAVANZA)

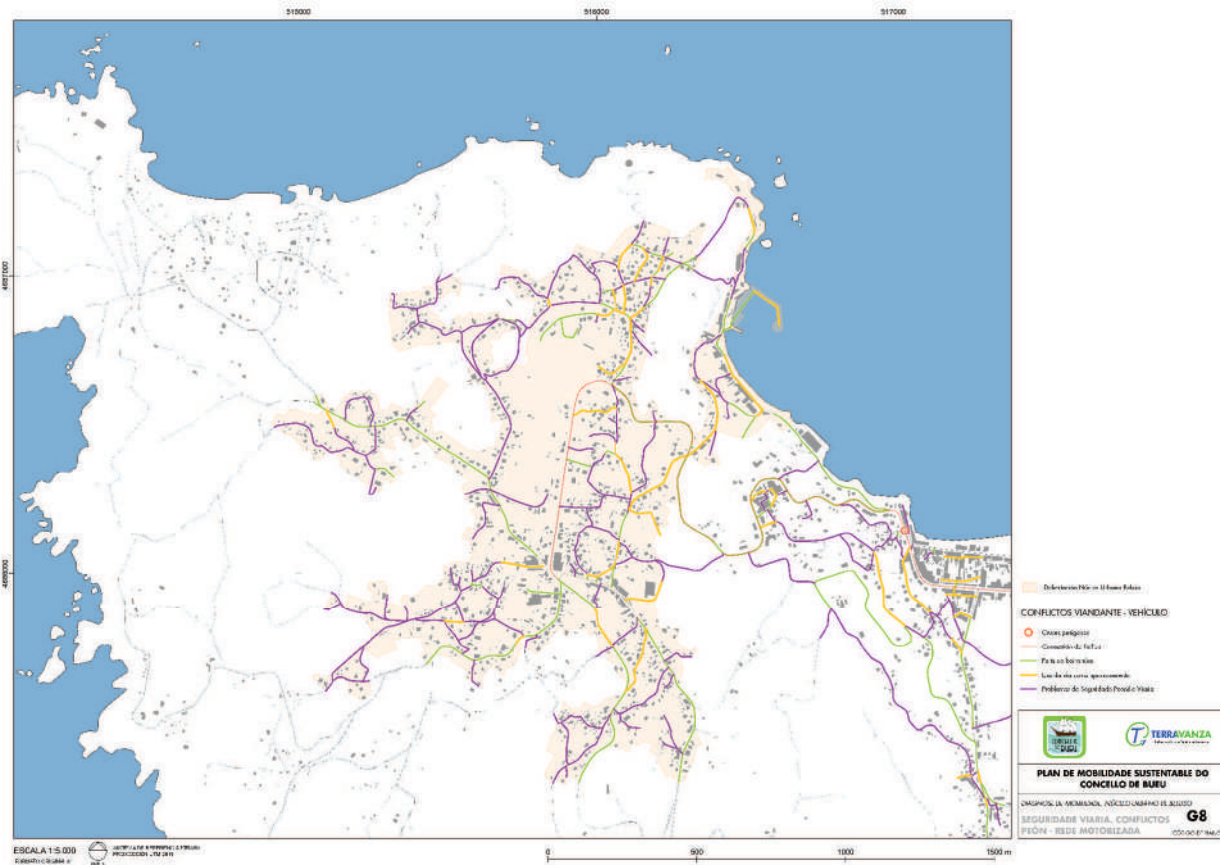


Figura 2.51. Plano de ocupación irregular e conflitos do automóbil coa Rede Peonil no núcleo urbano de Beluso (Fonte:TERRAVANZA)

No relativo ás pendentes, a propia configuración xeográfica do núcleo urbano de Beluso sinala que unha importante porcentaxe (25,95 %) das rúas posúen unha pendente superior ao 8 %, que un 10,60 % teñen unha pendente entre o 6 – 8 %, e un 61,45 % posúen unha pendente inferior ao 6 %. Aparte destas cifras é importante tamén considerar a distribución espacial das pendentes, sinalando que, en xeral, as pendentes máis elevadas atópanse cara ao porto de Beluso, en O Cabalo e na zona de comunicación co núcleo de Bueu, mentres que as máis baixas localízanse na zona central do núcleo.

Respecto aos conflitos co automóbil hai que sinalar que unha importante porcentaxe das vías (90,45 %) non posúen espazos destinados ao peón e, ademais, noutra meirande parte están afectadas por un tráfico de paso máis que local, debido ás carencias estruturais da Rede Viaria.

Por último, dentro destes catro grandes aspectos de análise, no núcleo urbano de Beluso existe unha importante porcentaxe (15,15 %) de vías afectadas pola ocupación irregular do estacionamento, o cal dificulta o tránsito peonil, en particular naquelas ocasións nas que se carece de espazos específicos para o peón.

### Rede Peonil Illa de Ons

Debido a súa protección ambiental, toda a rede viaria existente na Illa de Ons é fundamentalmente de natureza rural e peonil, tanto o viario do seu principal núcleo, Curro, como os restantes camiños. Deste xeito, cunha lonxitude de preto de 29,75 Km, a rede peonil da Illa de Ons está conformada por camiños rurais non pavimentados ou pavimentados en saburra, agás parte do viario do núcleo de Curro e a pista de acceso ao Faro. En certo sentido, as restricións á circulación de vehículos motorizados na Illa de Ons por cuestións ambientais, supón as necesidades de pavimentación e de segregación de espazos nas vías existentes na Illa de Ons son moi básicas. Non obstante, este viario precisa dun axeitado mantemento para facilitar o tránsito peonil.

### Rede Ciclista

A bicicleta é, xunto cos desprazamentos a pé, a gran protagonista da mobilidade sustentable, xa que pode chegar a converterse nun modo de transporte alternativo real ao vehículo privado, fundamentalmente no contexto urbano. Tamén do mesmo modo que a mobilidade peonil, a pesar de que nalgúns casos os seus condicionantes son menos restritivos, ten unha maior inseguridade e vulnerabilidade viaria.

Para analizar a oferta da Rede ciclista o punto de partida é o inventario das infraestruturas destinadas a este modo de transporte. No concello de Bueu non conta con ningún tramo de rede ciclista en toda a rede viaria.

Non obstante, hai que sinalar que sen unha infraestrutura específica existen unha serie de rutas BTT sinalizadas ou recollidas en distintas redes ciclistas, cunha función claramente deportiva e recreativa.

A análise da Rede ciclista mostra que esta é claramente insuficiente, xa que non existe ningunha conexión entre núcleos.

En contraposición á clara insuficiencia de Rede ciclista, está a análise da potencialidade para a súa implantación, que mostra resultados moi positivos. No concello de Bueu existen vías de comunicación entre núcleos cunhas características físicas adecuadas para desenvolver unha rede ciclista relacionada. O trazado, as pendentes e o ancho da plataforma dispoñible en moitas das vías do concello de Bueu permitirían unha implantación efectiva de percorridos ciclistas. Algúns dos tramos máis propicios como a PO-551 entre a praia de Lapamán e Bueu,



ou entre Bueu e Beluso, permitiría a conexión entre núcleos e puntos de atracción turística fomentando os desprazamentos en modos máis sustentables.

### Rede Ciclista Illa de Ons

As restricións á circulación de vehículos motorizados na Illa de Ons supón que os desprazamentos internos deban realizarse camiñando, agás algúns realizados por servizos públicos ou de natureza agropecuaria. A pesar das dificultades para o tránsito ciclista que representan as elevadas pendentes existentes nalgún tramo, a bicicleta podería ser unha alternativa sustentable para facilitar a mobilidade na Illa de Ons. Sen embargo, existen tamén restricións por cuestións de preservación da natureza que impiden o seu emprego, aínda que debería considerarse como unha alternativa aos desprazamentos camiñando.

### Transporte Público

Un dos principais atrancos para que os concellos de menos de 20.000 habitantes camiñen cara a unha Mobilidade Sustentable atópase na debilidade dunha das súas partes, o Transporte Público, que normalmente está ligado a concesións e itinerarios rexionais ou metropolitanos sobre os que o Concello pouco pode facer. Xa non se trata unicamente da propia rede de Transporte Público, fundamentalmente baseada no autobús, coas súas propias lóxicas de implantación que dificultan proporcionar unha elevada cobertura, senón que tamén as frecuencias existentes e os horarios poñen aínda máis arriba o seu uso fronte a outras alternativas moito máis cómodas como o automóbil.

### Autobús

O inventario da rede de Transporte Público no concello de Bueu, que se limita ao autobús, sinala a existencia dun total de 9 liñas, segundo o recollido no Plan de Transporte Público de Galicia e nos seus anteprojectos de explotación, os cales sinalan os servizos, tanto existentes como os que entrarán en funcionamento nun curto marxe de tempo, polo que considerouse máis axeitado empregar esta información. Estas liñas de autobús cos seus itinerarios son as seguintes, sinalando tamén o número de expedicións diarias.

	Frecuencia semanal		
	De luns a venres laborables	Sábados laborables	Domingos e festivos
Oeste da Comarca do Morrazo			
BUEU-ALDÁN-CANGAS-IES DE RODEIRA	73	0	0
BUEU-CRUCÉ BELUSO-ALDÁN-VILARIÑO-LI-MENS-SEIXO (DARBO)-BALEA-CANGAS	61	16	17
BUEU-POUSADA-IGREXARIO DE CELA-OUTEIRO-BUEU	61	0	0
BUEU-PORTELA-ERMELO	61		
BUEU-CRUCÉ DE BELUSO-BON DE ARRIBA-CASTIÑEIRAS	61	0	0
CANGAS-ALDÁN-IES JOHAN CARBALLEIRA	71	0	0
BUEU-VALADO-PORTELA-ERMELO	61	0	0
BUEU-CANGAS-MOAÑA-MEXOEIRO-CUVI-CUNQUEIRO	249	0	0
PONTEVEDRA-BUEU-VIGO E.A.	107	11	129

Táboa 2.17. Liñas de autobús contempladas no Plan de Transporte Público de Galicia con paradas no concello de Bueu. (Fonte: Anteprojecto Transporte Publico de Galicia)

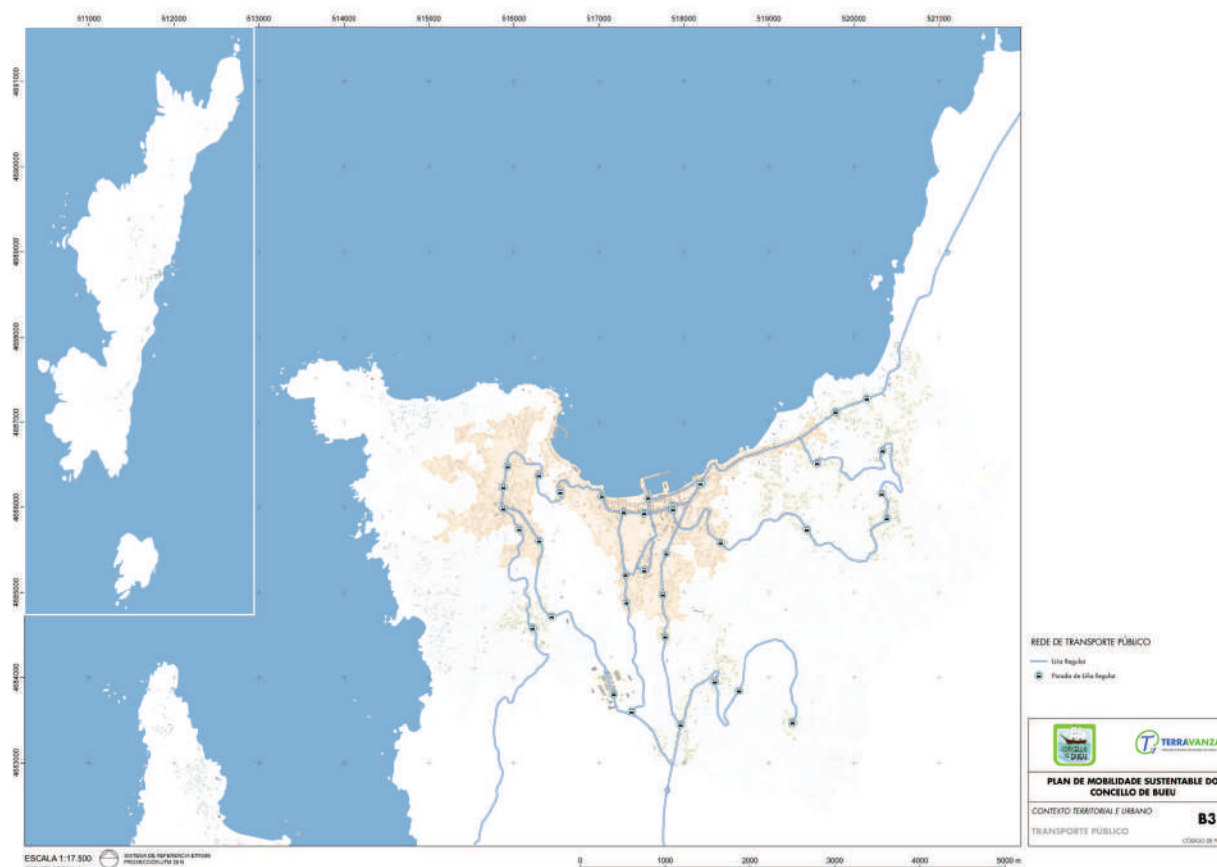


Figura 2.52. Liñas e paradas de autobús existentes no concello de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

Por outra parte, no concello de Bueu existen un total de 35 paradas de autobús, asociadas ás distintas liñas. Sen embargo, a situación das distintas paradas dista moito de ser homoxénea, presentando moi diversas tipoloxías e problemáticas. Así, entre a situación da parada de autobuses do porto de Bueu, cunhas instalacións completamente inaxeitadas, e as paradas localizadas nos entornos urbanos e no entorno das estradas distan moitas diferencias en canto ás súas condicións e á súa accesibilidade.

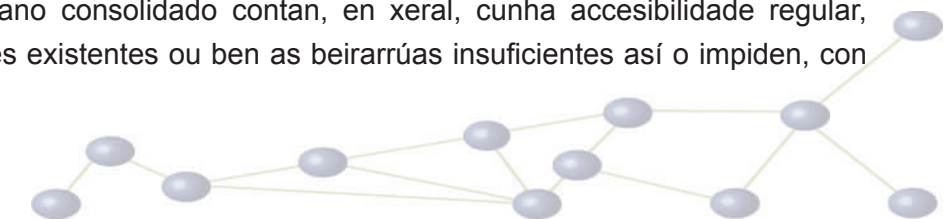
Deste xeito, poden observarse catro categorías de paradas no concello de Bueu:

- Parada de autobuses do porto de Bueu.
- Paradas en entorno urbano consolidado.
- Paradas en entorno urbano non consolidado ou rural.
- Paradas en estradas.

Concello	BUEU	CANGAS	MARÍN	MOAÑA	PONTEVEDRA	VIGO
BUEU	22.854	27.854	10.282	750	14.273	3.001
CANGAS	28.199	-	-	-	-	-
MARÍN	10.282	-	-	-	-	-
MOAÑA	750	-	-	-	-	-
PONTEVEDRA	14.273	-	-	-	-	-
VIGO	3.001	-	-	-	-	-

Táboa 2.18. Matrices Orixe – Destino da demanda actual de desprazamento en autobús nos Anteprojectos de Explotación (Fonte: TERRAVANZA)

Neste senso, as paradas en entorno urbano consolidado contan, en xeral, cunha accesibilidade regular, agás nalgún caso no que ben as pendentes existentes ou ben as beirarrúas insuficientes así o impiden, con



marquesiñas e sinalización pouco axeitada. Sen embargo, as paradas en entorno urbano non consolidado ou rural e nas paradas en estradas moitas veces carecen de marquesiñas e a súa accesibilidade atópase seriamente comprometida, ben pola súa ubicación en tramos de estradas ou ben pola ausencia de beirarrúas.

### Taxi

Na actualidade existen 12 licenzas de taxi no concello de Bueu, segundo datos do ano 2017. As paradas de taxi existentes son as que se sinalan a continuación:

- Bueu – Montero Ríos.
- Bueu – Pazos Fontenla.
- Beluso – Centro.

Por outra banda, hai que sinalar que das 12 licenzas soamente se atopan operativas 6, segundo fontes consultadas durante o período de toma de datos do PMS.

### Outros transportes públicos

Noutra orde de asuntos, hai que sinalar que ademais dos distintos transportes de carácter colectivo existentes no concello de Bueu, na actualidade pode atoparse no porto de Bueu un servizo de transporte marítimo cara á Illa de Ons, tratándose dun servizo de transporte marítimo para os habitantes que ten influencia na mobilidade cotiá, e ás Illas Cies, que presta o seu servizo fundamentalmente na tempada estival, sendo un servizo de transporte marítimo de natureza turística e que non ten influencia na mobilidade cotiá.

Este servizo de transporte marítimo complementábase cos dous Portos Deportivos existentes no concello de Bueu: o porto de Bueu con 54 amarres e o porto de Beluso con 60 amarres.

#### Navieiras Illa de Ons

A comunicación coa Illa de Ons depende das conexións existentes en barco prestada a través das liñas de distintas navieiras (Nabia e Mar de Ons). Estas navieiras prestan un servizo de natureza fundamentalmente turística, para os visitantes, polo que, de forma xeral, só realizan o servizo durante a época estival, agás nalgunha data sinalada ao longo do ano. O resto do ano, a comunicación depende da posesión dunha embarcación ou de acordos con distintos servizos públicos.

### Transporte Privado

O transporte privado está relacionado coas infraestruturas da mobilidade relacionadas coa Rede Viaria Motorizada, a cal foi descrita de xeito xeral en puntos anteriores en canto á súa estrutura, aínda que non se entrou nas súas principais características. A continuación realizarase unha breve análise acerca das distintas tipoloxías e morfoloxías da Rede Viaria Motorizada a nivel municipal e dos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.

A escala municipal, a Rede Viaria Motorizada pode caracterizarse por unha serie de distintos aspectos relacionados coa tipoloxía e a morfoloxía dos seus elementos. Así, a escala municipal pode observarse como, agás no caso das estradas autonómicas e provinciais, unha boa parte do viario posúe unha tipoloxía de pista (26,29 %), e tamén de viario de núcleo rural (29,85 %), xunto cunha notable porcentaxe da tipoloxía de estrada convencional (19,30 %). Esta distribución tipolóxica indica que unha meirande parte do territorio está a ser artellada por estradas e pistas.

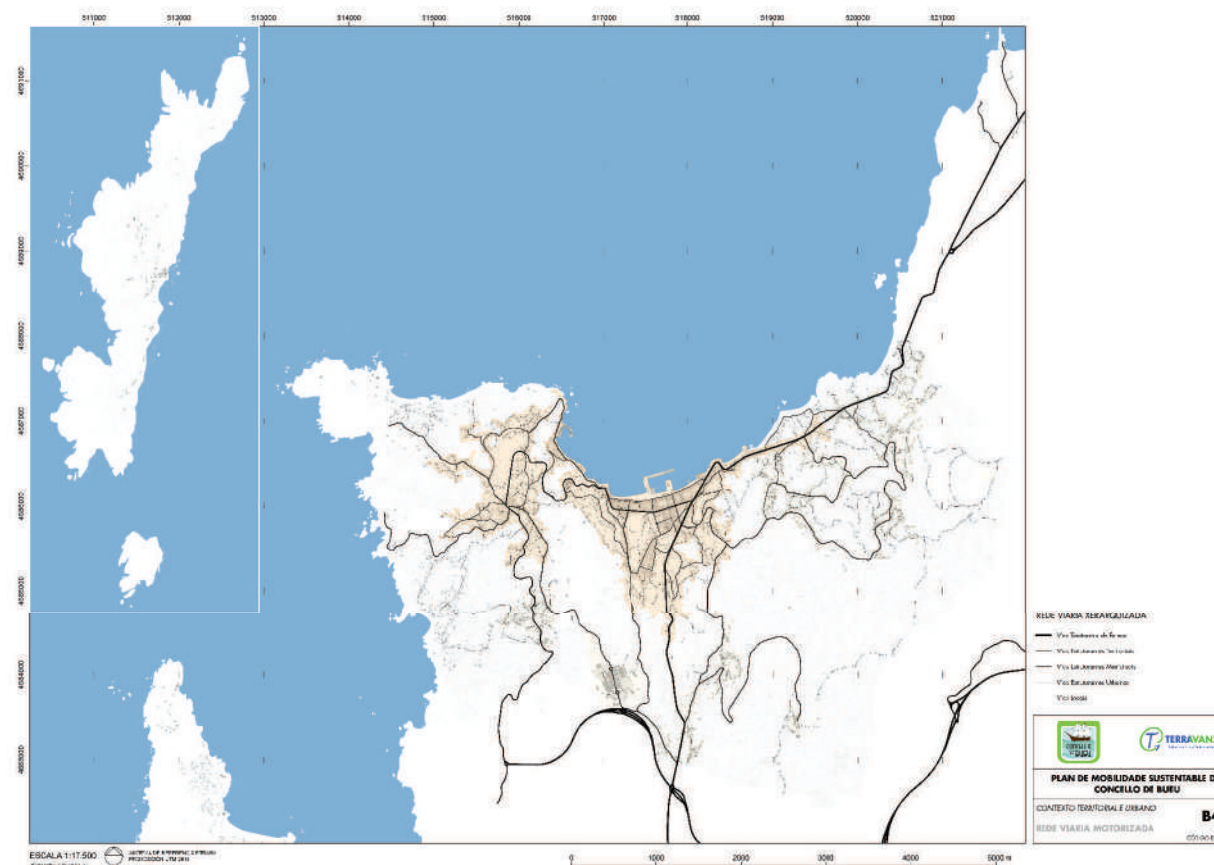


Figura 2.53. Tipoloxía da Rede Viaria Motorizada municipal (Fonte: TERRAVANZA)

Sen dúbida, a análise da Rede Viaria Motorizada está relacionada a nivel municipal coa estrutura que adopta a mesma e o seu artellamento, amosando como existen un certo desequilibrio nas funcións realizadas por algunha das vías, que na súa lóxica están deseñadas para tráfico de enlace territorial, pero que na actualidade están realizando funcións de artellamento municipal e incluso urbano, como é o caso da PO551 e PO315, introducindo tráfico de paso nos espazos urbanos.

Máis alá da cuestión funcional da Rede Viaria Motorizada e o balance entre tipoloxía e función, atópanse as características morfolóxicas dos seus elementos representados fundamentalmente polos anchos viarios, os carrís existentes e as pendentas.

Respecto da primeira cuestión hai que sinalar que a escala municipal preto dun 77,80% do viario posúe anchos inferiores aos 6 m, en particular aquelas pistas municipais que están a artellar a comunicación entre núcleos urbanos e rurais non proporcionada polas estradas autonómicas e provinciais. Só as principais estradas e algunha rúa dos núcleos urbanos amosan anchos superiores aos 6 m.

Neste senso, os problemas derivados do escaso ancho dalgunha vía, que apenas permite o cruce de dous vehículos, dificulta o establecemento dunha estrutura viaria ben lexible, o cal vese agravado polas carencias existentes en canto á sinalización orientativa.



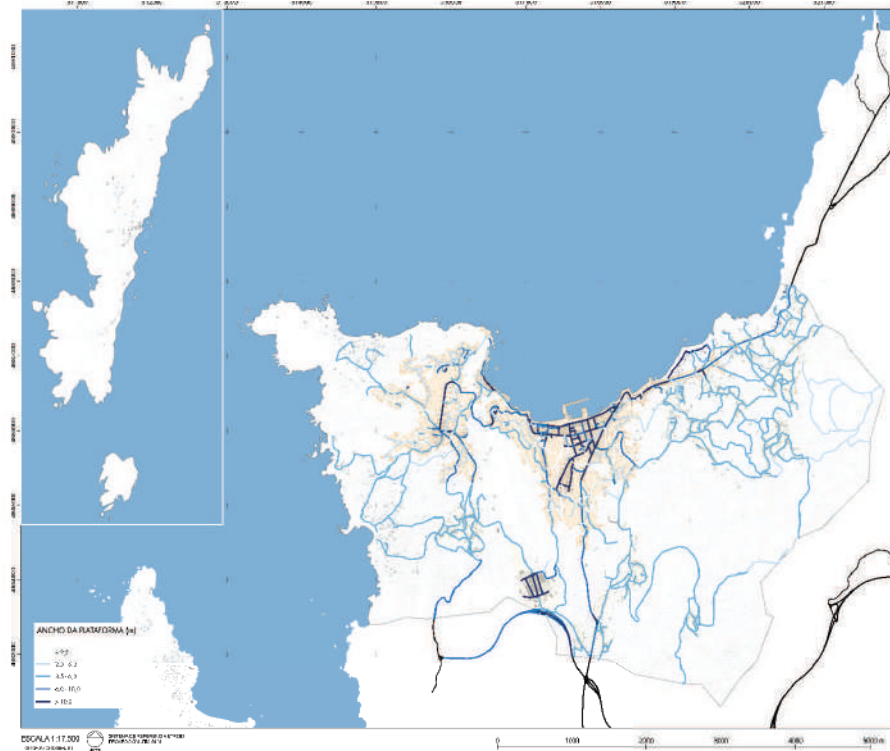


Figura 2.54. Anchos da Rede Viaria Motorizada a escala municipal (Fonte: TERRAVANZA)

Ao mesmo tempo, relacionada coa cuestión dos anchos na Rede Viaria Motorizada atópase o número de carrís existentes e a súa capacidade para satisfacer o tráfico. Neste senso, a meirande parte do viario a escala municipal (75,11 %) posúe espazo para un só carril de circulación, aínda que no seu uso poidan cruzarse dous vehículos reducindo a velocidade e apartándose. Deste xeito, só preto dun 25 % do viario posúe 2 carrís, un por sentido, formalizados.

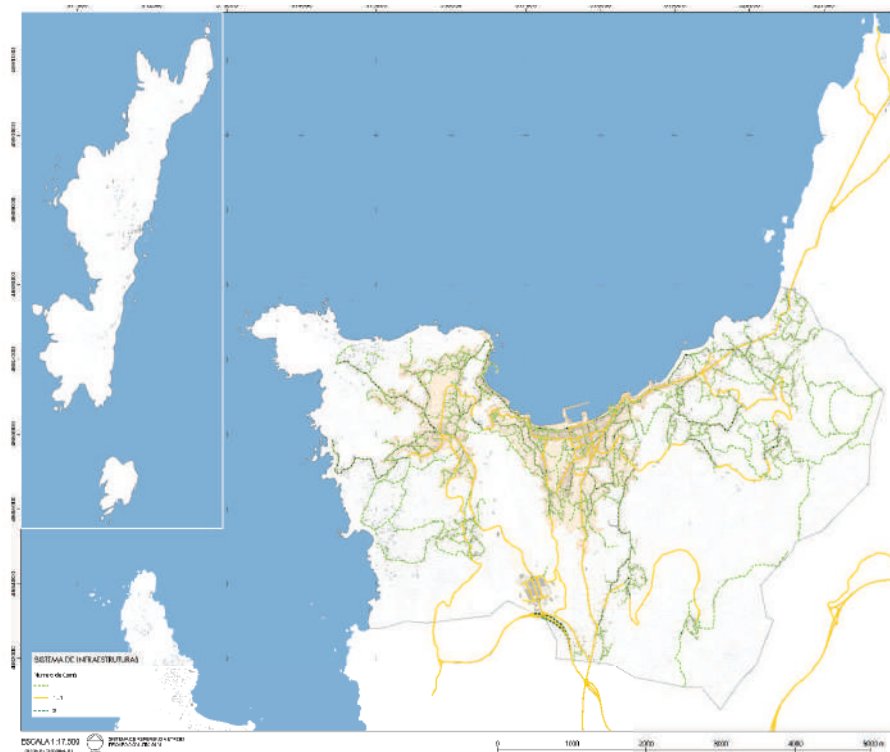


Figura 2.55. Número de carrís da Rede Viaria Motorizada a escala municipal (Fonte: TERRAVANZA)

Por último, a escala municipal, hai que caracterizar a Rede Viaria Motorizada en canto ás súas pendentes medias. A análise desta cuestión permite observar que en grande medida a Rede Viaria Motorizada a escala

municipal posúe pendentes inferiores ao 6 % (61,90 %), cunha importante porcentaxe de viario (26,88 %) con pendentes superiores ao 8 %. Neste senso, hai que sinalar que as pendentes máis elevadas atópanse nas parroquias de Cela e Ermelo.

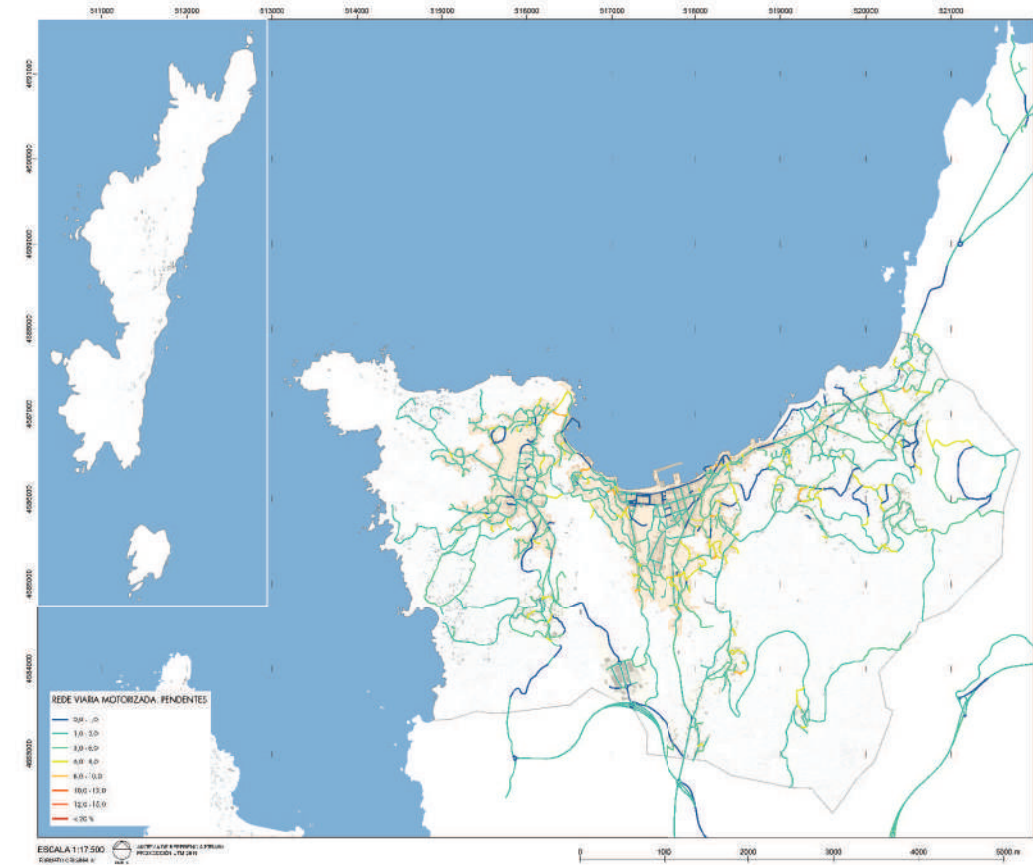


Figura 2.56. Pendentes da Rede Viaria Motorizada a escala municipal (Fonte: TERRAVANZA)

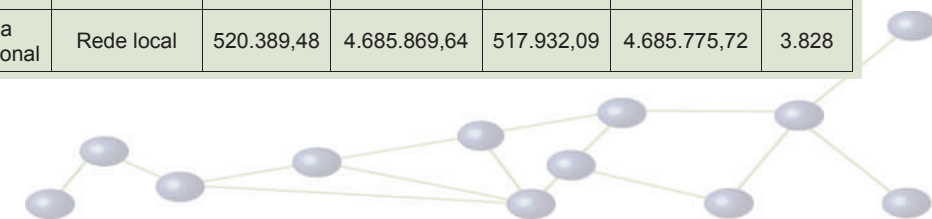
Aparte das cuestións relacionadas coa Rede Viaria Motorizada a escala municipal, os núcleos urbanos de Bueu e Beluso precisan dunha análise moito máis detallada.

### e. Análise Específica das Estradas Provinciais no Concello de Bueu

Máis alá das consideracións anteriores acerca das estradas de titularidade provincial, a caracterización das mesmas no concello de Bueu proporciona unha idea do seu papel estruturante do territorio, por unha banda, e do seu impacto na mobilidade, por outra.

As Estradas Provinciais, de titularidade e competencia da Deputación Provincial de Pontevedra, son as recollidas na seguinte táboa:

ID.	DENOMINACIÓN	CLASIF. TÉCNICA	CATEG. FUNCIONAL	PUNTO INICIAL UTM		PUNTO FINAL UTM		LONX. (m)
				ESTE	NORTE	ESTE	NORTE	
EP-1301	ALTO DA PORTELA - BELUSO	Estrada Convencional	Rede local	517.863,81	4.682.973,76	515.874,39	4.685.981,53	4.134
EP-1302	BELUSO - CABO UDRA	Estrada Convencional	Rede local	515.843,19	4.686.013,96	514.465,78	4.686.939,40	1.826
EP-1303	BANDA DO RÍO - A PORTELA	Estrada Convencional	Rede local	517.281,17	4.685.942,85	517.396,75	4.683.570,60	2.564
EP-1304	BUEU - IGREXARIO DE CELA	Estrada Convencional	Rede local	519.365,45	4.686.811,64	520.389,48	4.685.869,64	3.171
EP-1305	IGREXARIO DE CELA - OUTEIRO - BUEU	Estrada Convencional	Rede local	520.389,48	4.685.869,64	517.932,09	4.685.775,72	3.828



ID.	DENOMINACIÓN	CLASIF. TÉCNICA	CATEG. FUNCIONAL	PUNTO INICIAL UTM		PUNTO FINAL UTM		LONX. (m)
				ESTE	NORTE	ESTE	NORTE	
EP-1306	A PORTELA - ERMELO	Estrada Convencional	Rede local	517.954,51	4.683.441,39	519.283,92	4.683.461,15	1.100
EP-1307	ACCESO Á PRAIA DE LAPAMÁN	Estrada Convencional	Rede local	520.537,52	4.687.699,67	520.464,87	4.687.852,02	181
EP-1308	ACCESO Á PRAIA DE LAGOS	Estrada Convencional	Rede local	515.881,06	4.685.966,50	514.412,91	4.685.921,24	2.532
EP-1309	ACCESO Á PRAIA DE BELUSO	Estrada Convencional	Rede local	516.976,22	4.686.215,06	516.426,82	4.686.814,36	881

Táboa 2.19. Relación de estradas provinciais. Ano 2020 (Fonte: www.depo.gal)

Deste xeito, dentro do inventario de estradas de titularidade provincial no concello de Bueu hai un total de 9 estradas, ás que habería que engadir a recentemente transferida Ramón Bares no núcleo de Bueu. O promedio de lonxitude das estradas provinciais é de 2.250 m, cun máximo de 4.134 m e un mínimo de 181 m.

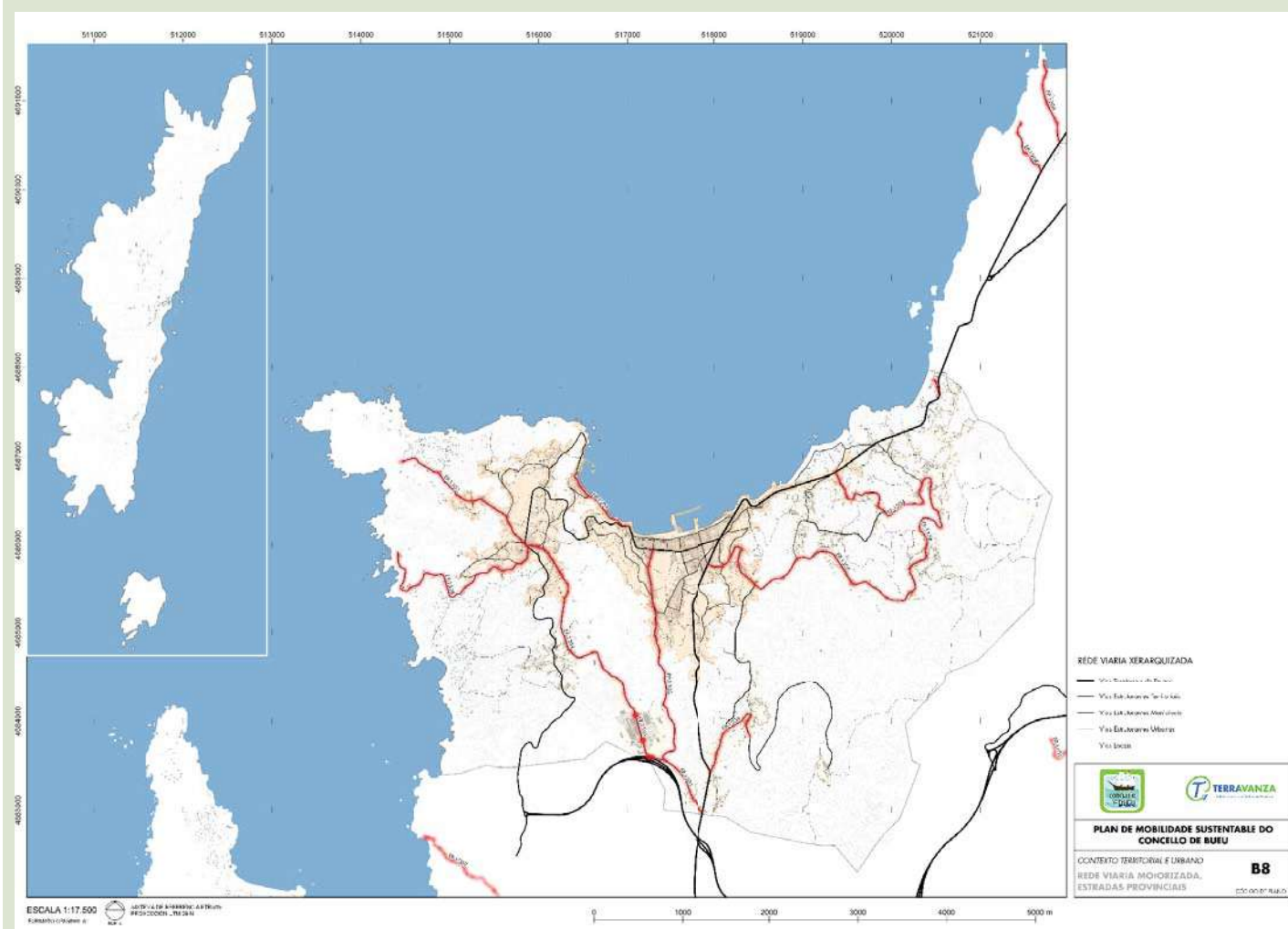


Figura 2.57. Estrutura do Sistema Viario e Estradas de Titularidade Provincial no concello de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

Desde o punto de vista das características técnicas medias, as que en xeral proporcionan as capacidades para satisfacer as necesidades de mobilidade, en particular os anchos e as pendentes existentes, as estradas de titularidade provincial do concello de Bueu posúen as recollidas na seguinte táboa:

ID.	ANCHO MEDIO	ANCHO MÁXIMO	ANCHO MÍNIMO	PENDENTE MEDIA	PENDENTE MÁXIMA	PENDENTE MÍNIMA
EP-1301	7,00	16,00	4,00	1 - 3 %	6 - 8 %	0 - 1 %
EP-1302	5,60	10,00	4,00	1 - 3 %	8 - 10 %	0 - 1 %
EP-1303	6,85	11,30	4,00	3 - 6 %	10 - 12 %	0 - 1 %
EP-1304	5,25	11,50	4,00	6 - 8 %	8 - 10 %	3 - 6 %
EP-1305	6,25	10,00	4,00	6 - 8 %	15 - 20 %	0 - 1 %
EP-1306	4,00	4,00	4,00	3 - 6 %	6 - 8 %	3 - 6 %
EP-1307	7,75	11,50	4,00	8 - 10 %	12 - 15 %	6 - 8 %
EP-1308	5,75	8,00	4,00	1 - 3 %	6 - 8 %	1 - 3 %
EP-1309	7,50	11,75	4,00	1 - 3 %	6 - 8 %	0 - 1 %

Táboa 2.20. Estradas provinciais. Características técnicas (Fonte: TERRAVANZA)

Deste xeito, dentro das estradas provinciais do concello de Bueu pode observarse que o promedio do ancho medio atópase ao redor de 6,00 m, cun máximo de 7,75 m e un mínimo de 4,00 m.

Por outra banda, o promedio do ancho máximo está ao redor do 10,45 m, cun máximo de 16,00 m e un mínimo de 4,00 m. Mentres que o promedio do ancho mínimo atópase ao redor de 4,00 m, cun máximo de 4,00 m e un mínimo de 4,00 m.

Considerando os valores xerais do ancho das estradas provinciais, pode considerarse que, agás nalgúns tramos puntuais, posúen seccións transversais que permiten unha axeitada circulación. Non obstante, a transformación da sección transversal implicará formular notables actuacións de reorganización, sobre todo nalgúns casos.

Por outra banda, respecto das pendentes pode observarse, na anterior táboa, que as pendentes medias non son moi elevadas, inferiores ao 8 % e da orde de entre 1 - 3 % en xeral. Sen embargo, hai tramos con pendentes máximas moito máis elevadas que acadan porcentaxes superiores ao 10 %.

Por outra parte, dentro das características técnicas das estradas de titularidade provincial hai que considerar tamén aqueles elementos de regulación do tráfico e aqueles relacionados coa mobilidade peonil, tal e como se sinala na seguinte táboa:

IDENTIFICACIÓN	ELEMENTOS ACOUGADO DE TRÁFICO	BEIRARRÚAS		REGULACIÓN			
		ESQ.	DCHA.	SV	SH	SVH	SEMÁFOROS
EP-1301	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NON
EP-1302	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NON
EP-1303	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
EP-1304	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NON
EP-1305	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
EP-1306	SI	NON	NON	SI	SI	SI	NON
EP-1307	NON	NON	NON	SI	SI	SI	NON
EP-1308	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NON
EP-1309	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NON

Táboa 2.21. Estradas provinciais. Características técnicas (Fonte: TERRAVANZA)

Na táboa anterior pode observarse como a meirande parte das estradas provinciais posúen na actualidade elementos de acougado do tráfico, pero carecen de espazos para o tránsito peonil na maioría dos tramos. Respecto da regulación do tráfico, pode observarse que na meirande parte das estradas de titularidade provincial existe sinalización vertical e horizontal. Sen embargo, non existen semáforos na maioría delas.



### Buecarrilu

En certo modo algunha das cuestións sinaladas para a escala municipal teñen a súa reprodución na escala máis próxima do núcleo urbano de Bueu. Así, unha primeira aproximación a partir das tipoloxías viarias indica a existencia de viarios con funcións de conexión territorial, como a PO551 e a PO315, que van máis alá da estrutura viaria urbana. Neste senso, unha notable porcentaxe do núcleo urbano de Bueu está conformada por rúas (68,66 %), claramente urbanas, sobre todo nos espazos centrais e máis urbanizados. Sen embargo, tamén existe unha notable porcentaxe de vías conformando unha travesía (19,90 %), coa consecuencia de ocupación do viario polo automóbil fronte a outros modos non motorizados.

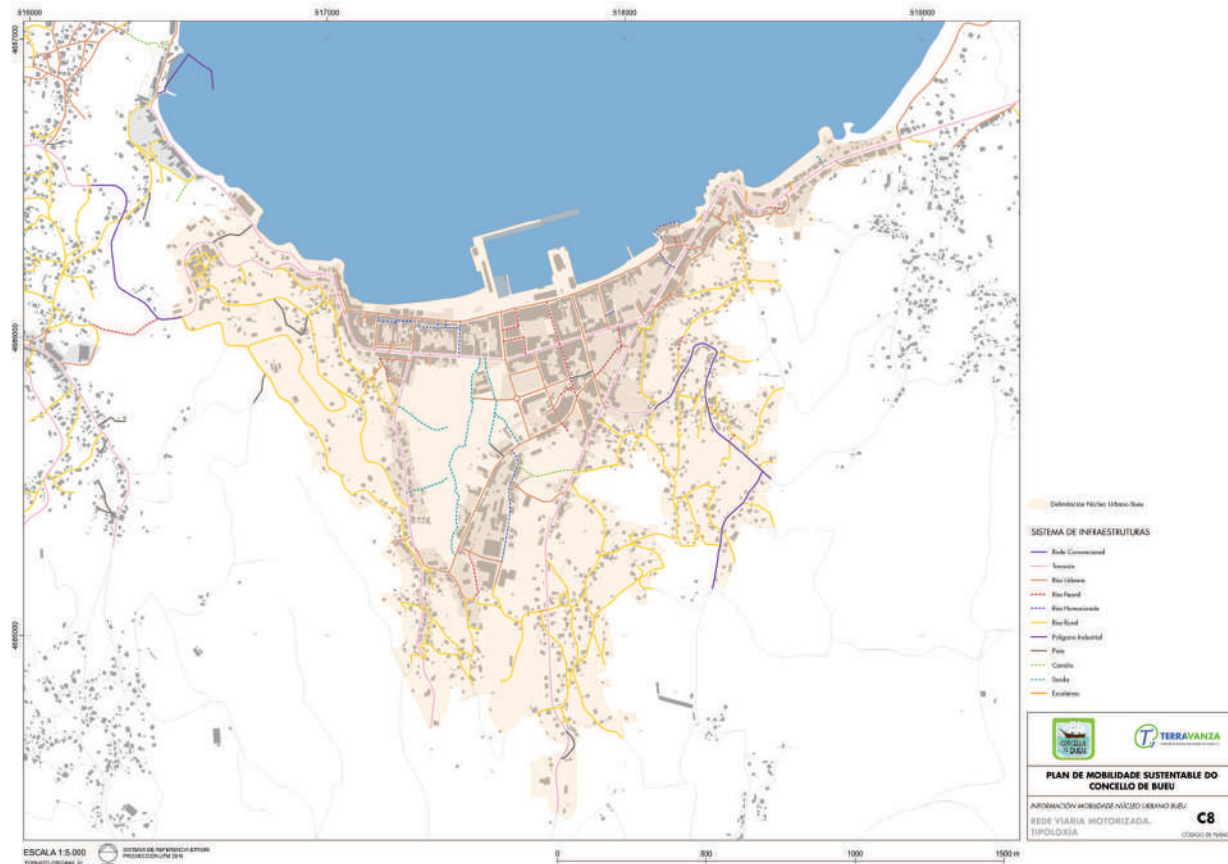


Figura 2.58. Tipoloxía da Rede Viaria Motorizada no núcleo de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

A tipoloxía da Rede Viaria Motorizada está moi ligada á funcionalidade do elemento viario e, polo tanto, á súa morfoloxía, debendo existir unha notable coherencia entre ambos aspectos, para que a estrutura urbana resultante sexa funcional e posúa suficiente capacidade. Neste senso, os anchos do viario, tanto da plataforma como da calzada, permiten avaliar a capacidade para soportar un determinado tráfico, e no seu caso a conveniencia da circulación por ese tramo. Así, dentro do núcleo urbano de Bueu hai que considerar que unha parte significativa (44,14 %) posúe anchos inferiores a 4 m, sobre todo nos espazos centrais tradicionais pero tamén nas zonas resultantes da expansión en base a núcleos rurais anteriores, xunto a unha boa porcentaxe (56,49 %) de vías con anchos inferiores a 6 m, sobre todo naquelas situadas nas zonas máis periféricas resultantes da transformación da matriz rural dos núcleos e dos camiños en pistas pavimentadas sobre as que se apoiou unha expansión urbana certamente difusa.

Xunto á cuestión morfolóxica do ancho e no que respecta á circulación viaria hai que considerar tamén o número de carrís e de vías de sentido único, xa que ambas cuestións estarán relacionadas. Así, o escaso ancho das vías está relacionado coa existencia de sentidos únicos, xa que non é posible a circulación en dobre

sentido e, polo tanto, mantense un único carril. Neste senso, no núcleo urbano de Bueu existe unha importante porcentaxe de vías con sentidos únicos (72,70 %). Sen embargo, esta situación non está relacionada con decisións estritas de organización e regulación da circulación, senón que pola capacidade do viario. En xeral, esta situación está relacionada cos espazos nucleares tradicionais de Bueu, e tamén con algún núcleo rural que foi integrado neste agregado urbano. Obviamente, esta cuestión está claramente relacionada co número de carrís existentes no viario.

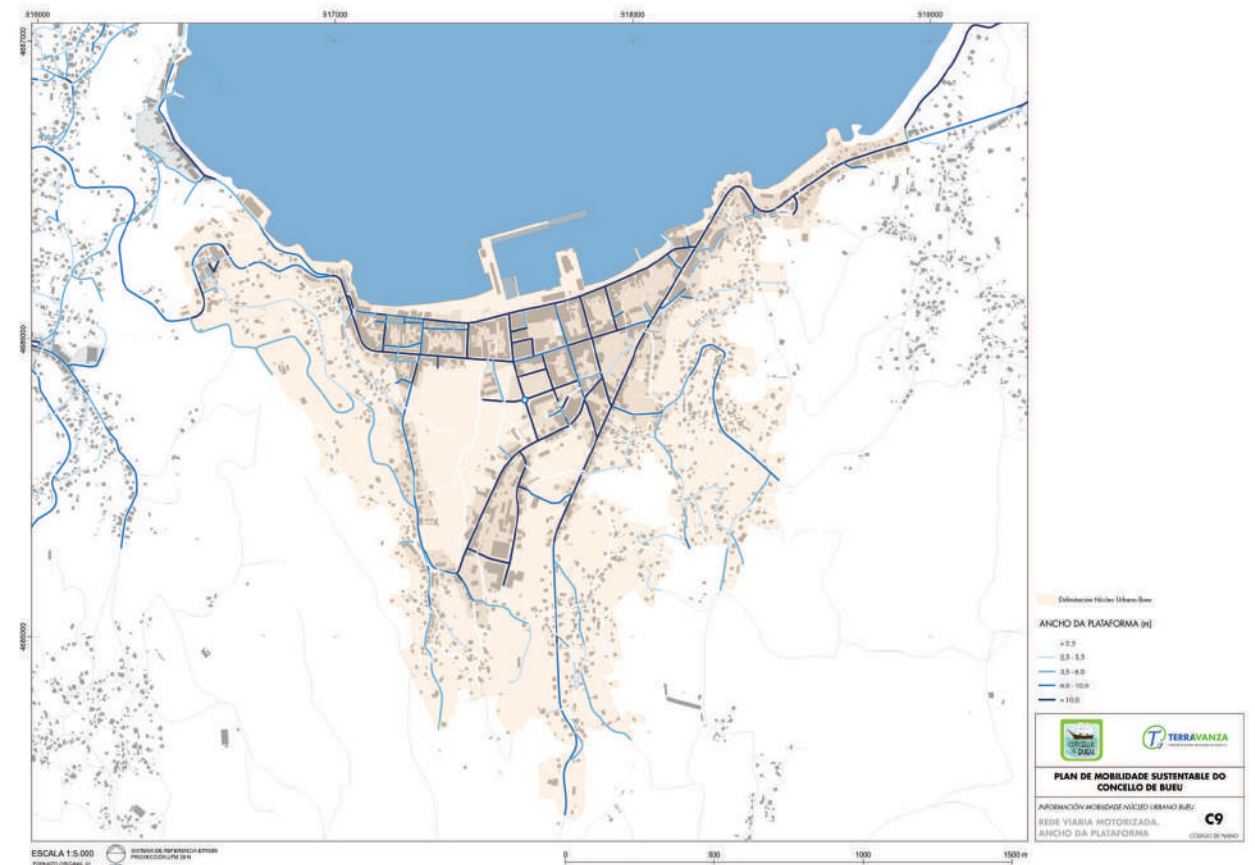


Figura 2.59. Anchos da Rede Viaria Motorizada no núcleo urbano de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

Noutra banda, as pendentes da Rede Viaria Motorizada no núcleo urbano de Bueu obviamente segue o mesmo patrón que o sinalado anteriormente para a Rede Peonil, aínda que os valores máximos permitidos son maiores. En xeral, e máis alá da problemática particular dos centros tradicionais e con orixe en núcleos rurais de Bueu, nos que ademais hai zonas de escaleiras, non existen grandes atrancos para a circulación rodada consecuencia das pendentes.

Por último, unha cuestión a considerar é a existencia de estacionamento, tanto regulado como irregular, na Rede Viaria Motorizada e o seu posible impacto sobre a circulación. Neste senso, hai que sinalar que unha notable porcentaxe do viario (20,98 %) posúe zonas de estacionamento na calzada, sobre todo nos ámbitos centrais.

En resumo, a problemática existente na Rede Viaria Motorizada no núcleo urbano de Bueu está relacionada cunha rede insuficientemente desenvolvida, máis alá do viario principal de carácter territorial e municipal, e que concentra a circulación nuns eixos que adoptan funcións de tráfico de longa distancia máis de distribución urbana, por unha banda; e a dificultade para establecer itinerarios alternativos que permitan mellorar e equilibrar a distribución do tráfico, en particular eliminando tráfico de paso, por outra banda. Ademais a existencia de vías con anchos moi escasos nos ámbitos centrais dificulta o establecemento dunha estrutura lexible e debería



implicar a restrición do paso do automóbil.

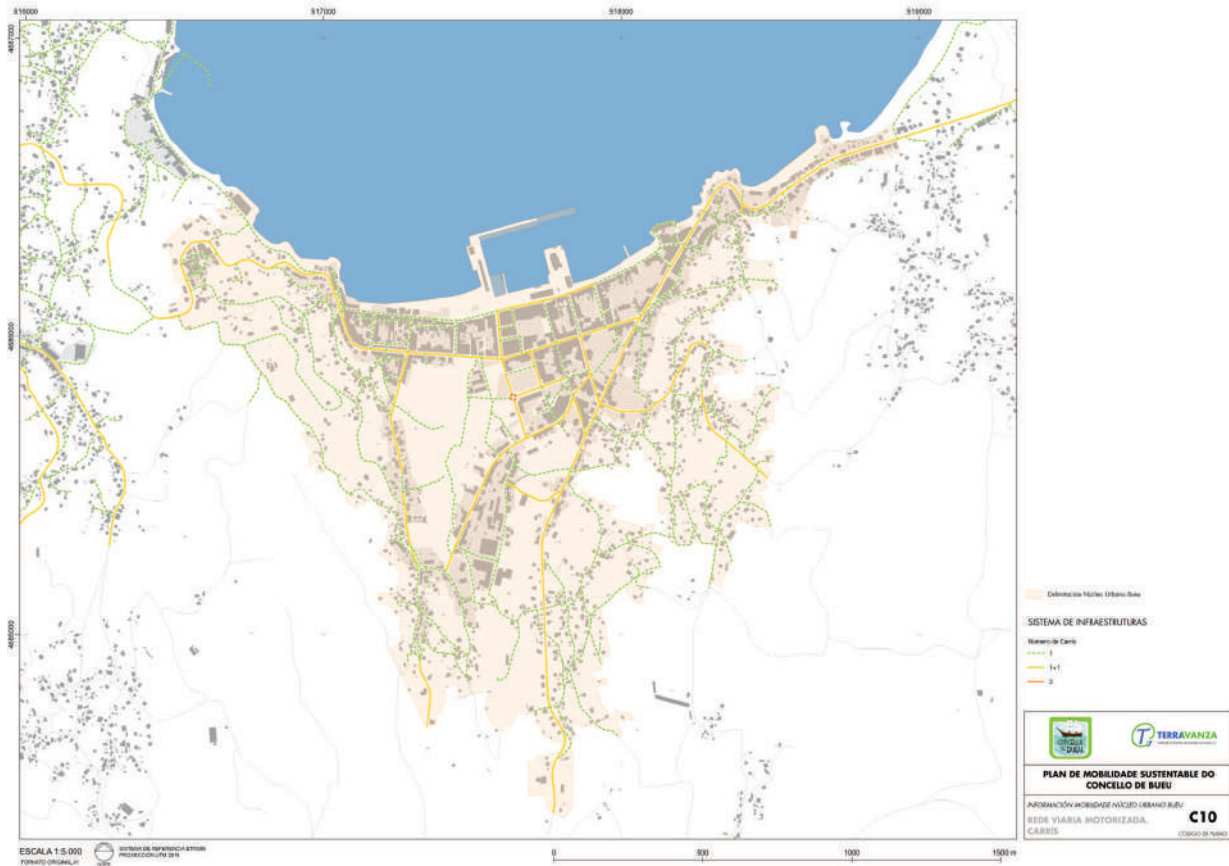


Figura 2.60. Sentidos e número de carrís na Rede Viaria Motorizada no núcleo urbano de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

**Beluso**

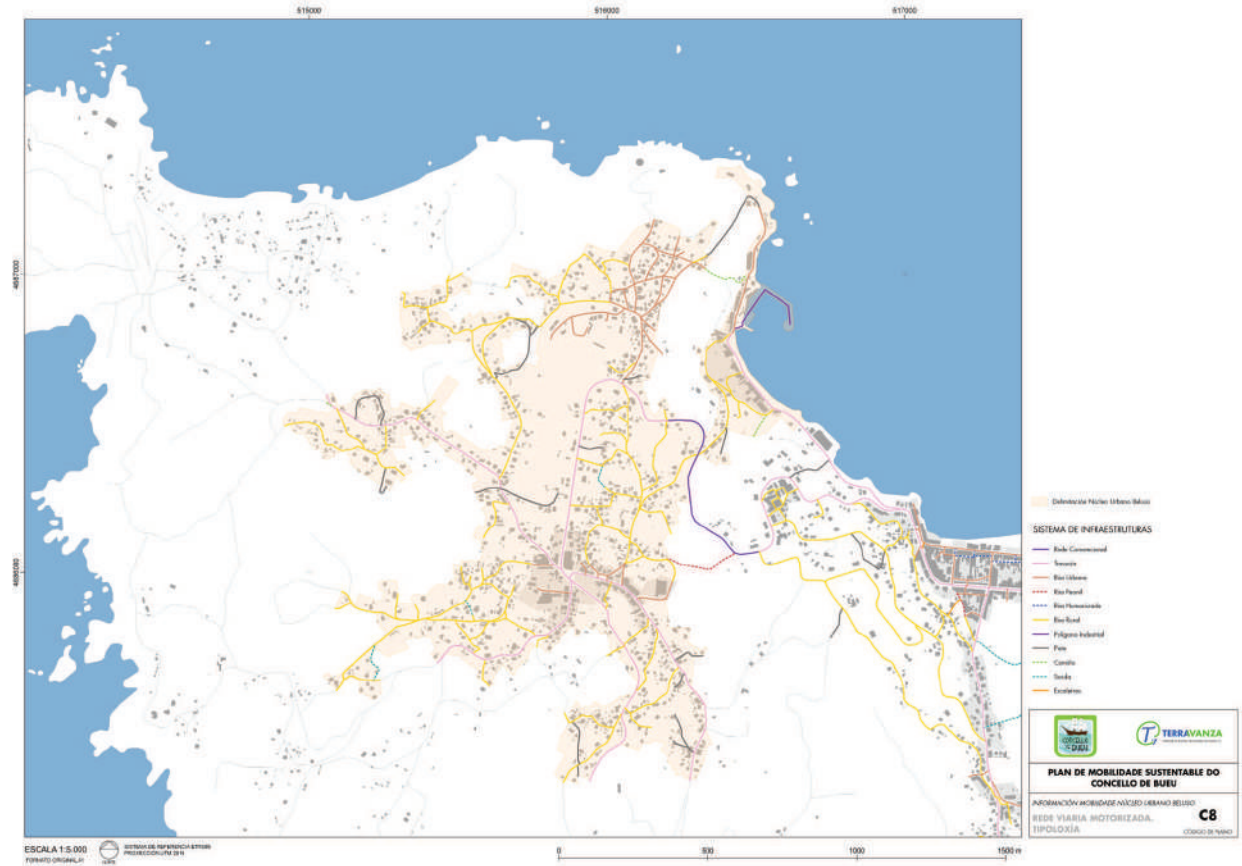


Figura 2.62. Tipoloxía da Rede Viaria Motorizada no núcleo de Beluso (Fonte: TERRAVANZA)

Do mesmo xeito que para o caso do núcleo urbano de Bueu, a análise da Rede Viaria Motorizada no núcleo de Beluso amosa unha serie de características particulares de gran interese para establecer o seu modelo futuro. Así, unha primeira aproximación a partir das tipoloxías viarias indica a existencia de viarios con funcións de conexión territorial, como a PO315, que van máis alá da estrutura viaria urbana. Neste senso, unha notable porcentaxe do núcleo urbano de Bueu está conformada por rúas (66,22 %), sobre todo cunha morfoloxía de viario de núcleo rural. Sen embargo, tamén existe unha notable porcentaxe de vías conformando unha travesía (21,35 %), coa consecuencia de ocupación do viario polo automóbil fronte a outros modos non motorizados.

Respecto dos anchos da Rede Viaria Motorizada, dentro do núcleo urbano de Beluso hai que considerar que unha parte significativa (56,15 %) posúe anchos inferiores a 4 m, sobre todo nas expansións apoiadas no viario da matriz rural, xunto a unha boa porcentaxe (75,22 %) de vías con anchos inferiores a 6 m.

Xunto á cuestión morfolóxica do ancho e no que respecta á circulación viaria hai que considerar tamén o número de carrís e de vías de sentido único, xa que ambas cuestións estarán relacionadas. Así, o escaso ancho das vías está relacionado coa existencia de sentidos únicos, xa que non é posible a circulación en dobre sentido e, polo tanto, mantense un único carril. Neste senso, no núcleo urbano de Beluso existe unha importante porcentaxe de vías con sentidos únicos (83,25 %). Sen embargo, esta situación non está relacionada con decisións estritas de organización e regulación da circulación, senón que pola capacidade do viario. En xeral, esta situación está relacionada cos espazos nucleares de núcleo rural de Beluso. Obviamente, esta cuestión está claramente relacionada co número de carrís existentes no viario.

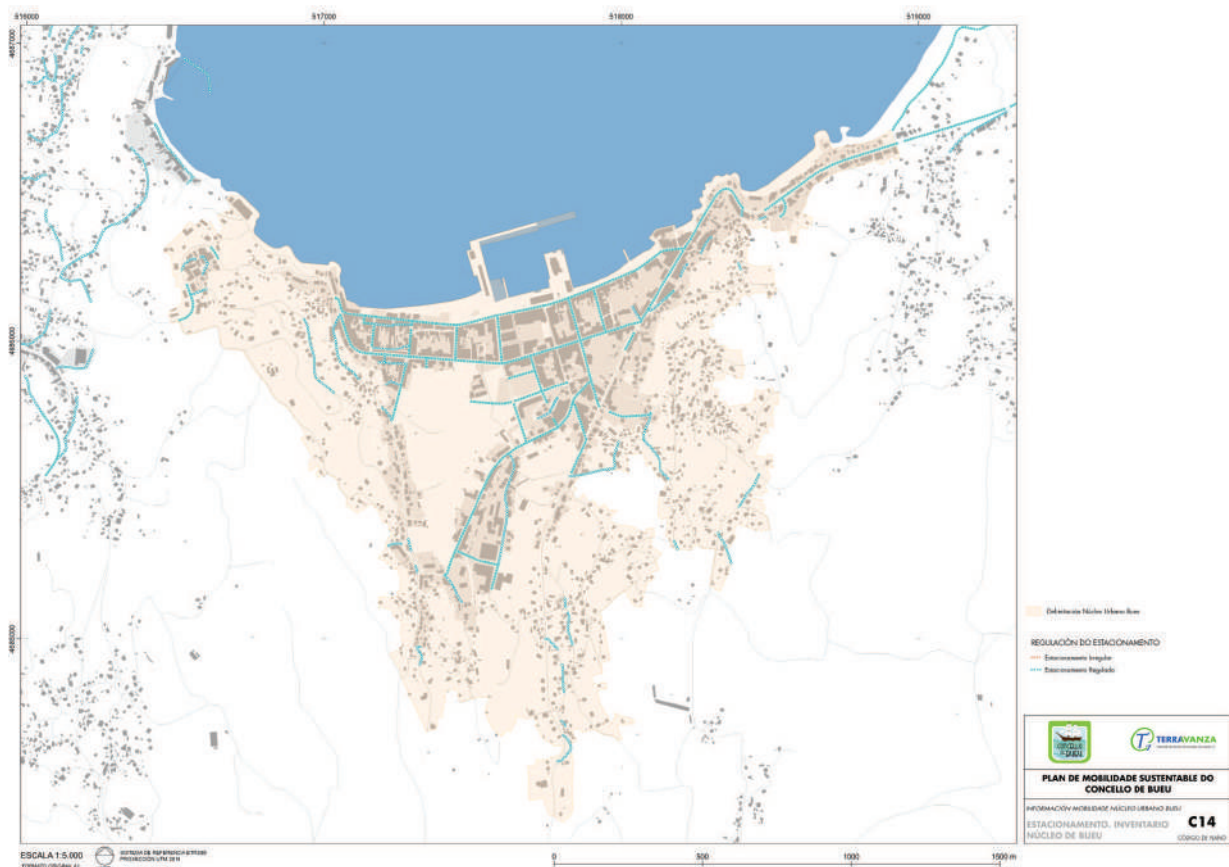


Figura 2.61. Estacionamento regulado e irregular no núcleo urbano de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)



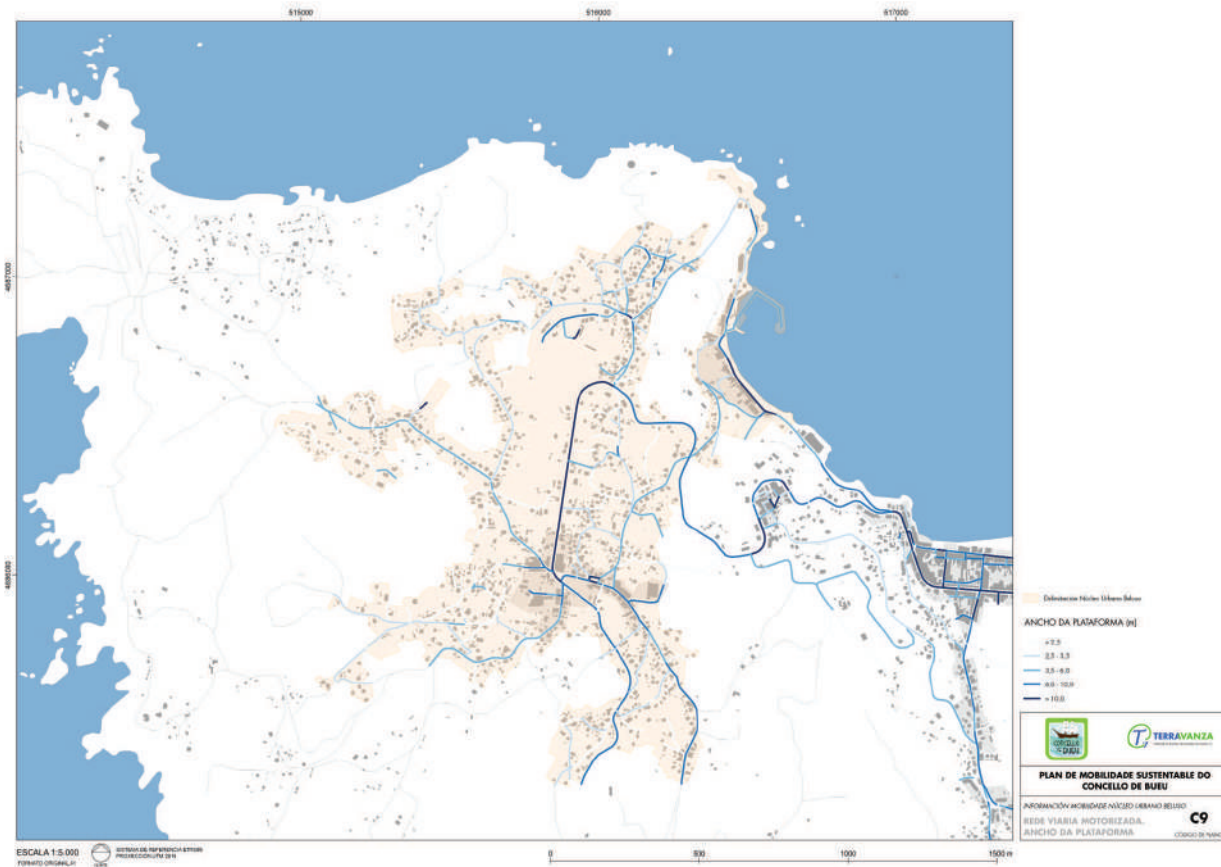


Figura 2.63. Anchos da Rede Viaria Motorizada no núcleo urbano de Beluso (Fonte: TERRAVANZA)

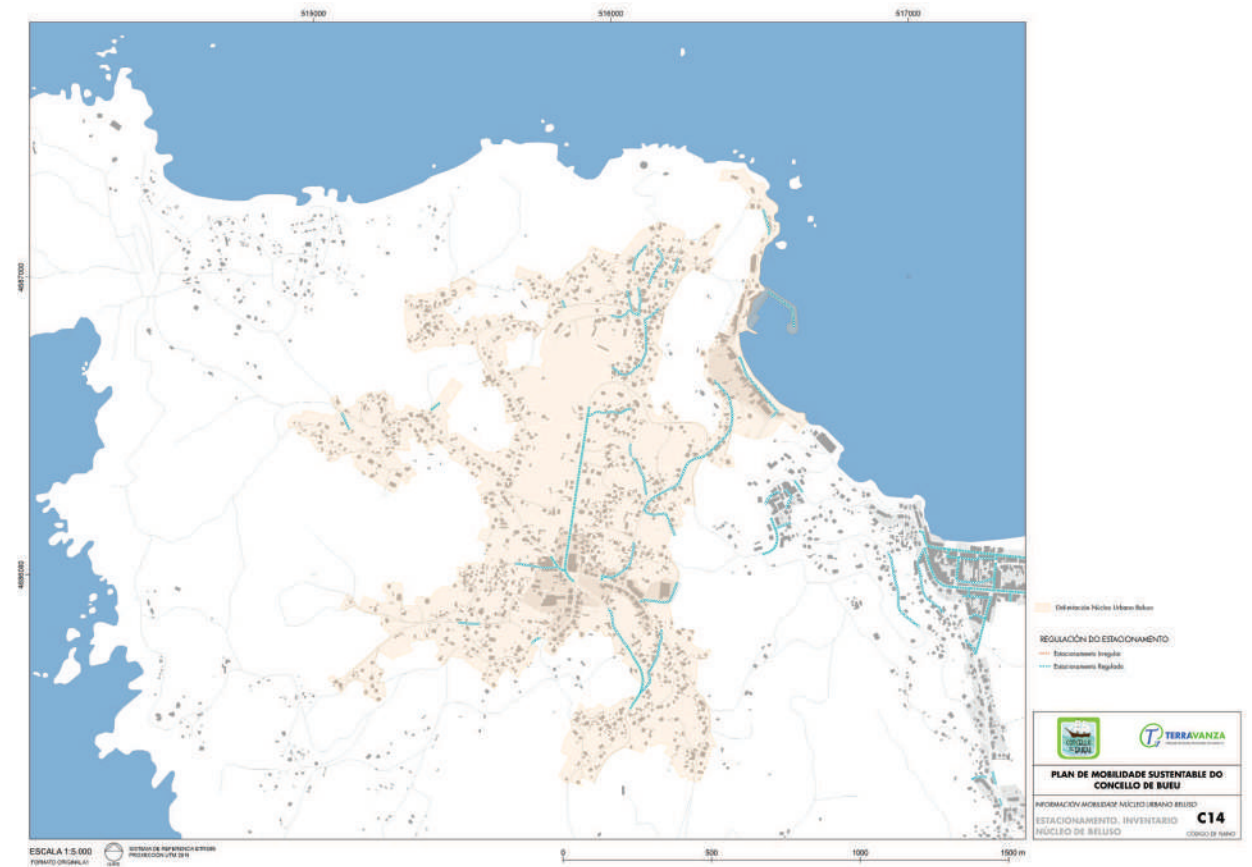


Figura 2.65. Estacionamento regulado e irregular no núcleo urbano de Beluso (Fonte: TERRAVANZA)

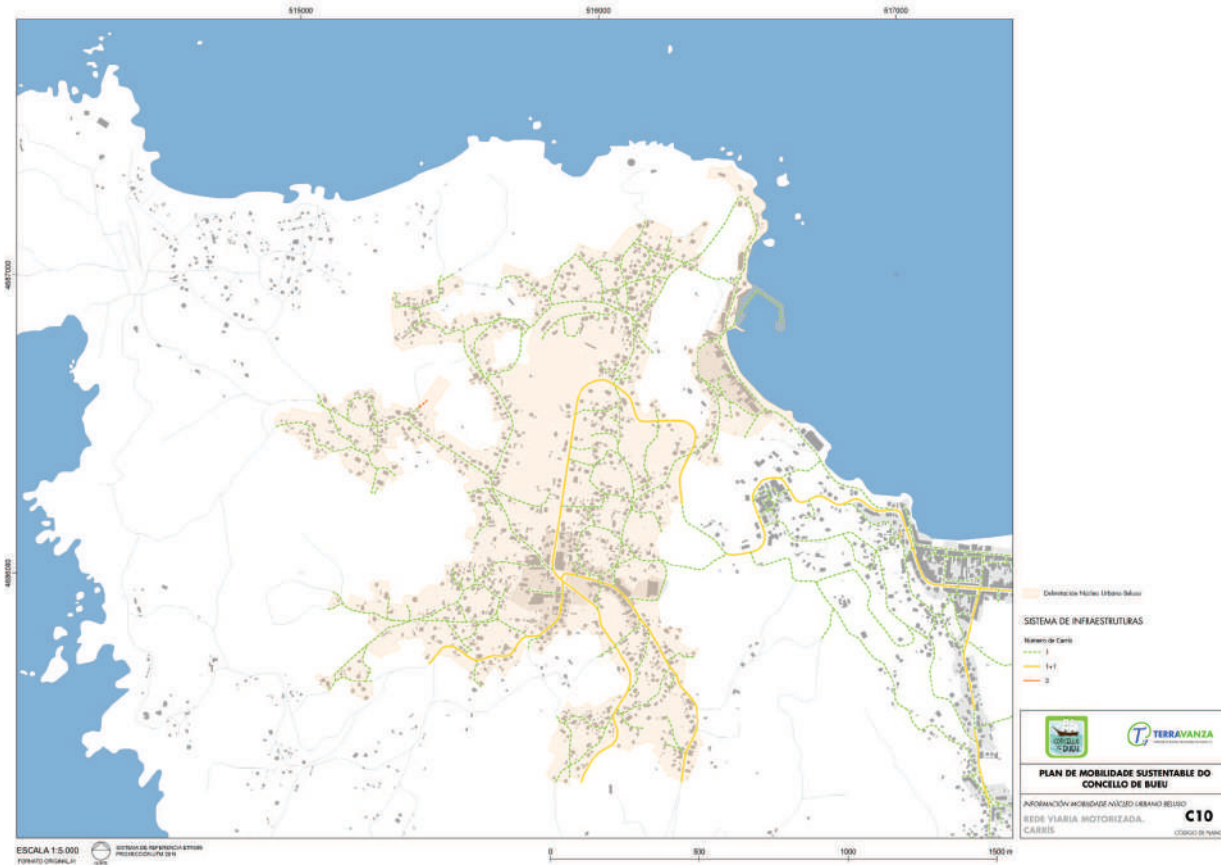


Figura 2.64. Sentidos e número de carrís na Rede Viaria Motorizada no núcleo urbano de Beluso (Fonte: TERRAVANZA)

Noutra orde, as pendentes da Rede Viaria Motorizada no núcleo urbano de Beluso, obviamente segue o mesmo patrón que o sinalado anteriormente para a Rede Peonil, aínda que os valores máximos permitidos son maiores.

Por último, unha cuestión a considerar é a existencia de estacionamento, tanto regulado como irregular, na Rede Viaria Motorizada e o seu posible impacto sobre a circulación. Neste senso, hai que sinalar que unha case que insignificante porcentaxe do viario (0,48 %) posúe zonas de estacionamento na calzada, sobre todo nos ámbitos máis periféricos.

En resumo, a problemática existente na Rede Viaria Motorizada no núcleo urbano de Beluso está relacionada cunha rede insuficientemente desenvolvida, máis alá do viario principal de carácter territorial e municipal.

**Demanda: Análise do Tráfico**

A dependencia do automóbil no patrón da Mobilidade no concello de Bueu é moi evidente e reflíctese claramente no estudo dos aforos de tráfico existentes. Ademais, a análise destes aforos indica en certo modo o patrón existente de mobilidade rodada.

Deste xeito, coa finalidade de caracterizar a demanda do uso do vehículo privado motorizado no concello de Bueu consideráronse os aforos de tráfico realizados tanto pola Xunta de Galicia nas estradas da súa competencia como os da Deputación Provincial de Pontevedra nas súas estradas.

Polo tanto, as estradas das que se conta con aforos son as seguintes:



Estradas Autonómicas	Estradas Provinciais	
- CG-4.1	- EP1301	- EP1306
- PO315	- EP1302	- EP1307
- PO551	- EP1303	- EP1308
	- EP1304	- EP1309
	- EP1305	

Táboa 2.22. Táboa de estradas con datos de aforamento no concello de Bueu ou nas súas proximidades (Fonte: TERRAVANZA)

A continuación, detállanse os resultados dos aforos nas distintas estradas na táboa seguinte, para logo analizar os casos máis significativos:

Estrada	Estación	PK	IMD	Distribución	% pesados
EP1301	EP1301	3+420	2.306	51%-49%	1,45%
EP1302	EP1302	estimado	1.466	50%-50%	1%
EP1303	EP1303	estimado	1.790	53%-47%	1%
EP1304	EP1304	1+170	507	54%-46%	4,59%
EP1305	EP1305	estimado	611	47%-53%	3,3%
EP1306	EP1306	estimado	761	50%-50%	5,5%
EP1307	EP1307	estimado	522	54%-46%	2,3%
EP1308	EP1308	estimado	1.454	50%-50%	0,5%
EP1309	EP1309	estimado	1.086	50%-49%	2%
PO315		8	5.773	-	3,5%
PO551		13	8.797	50%-50%	4,0%

Táboa 2.23. Detalles dos aforos nas estradas do concello de Bueu (Fonte: Plan de aforos da Deputación de Pontevedra e Afoxun 2018)

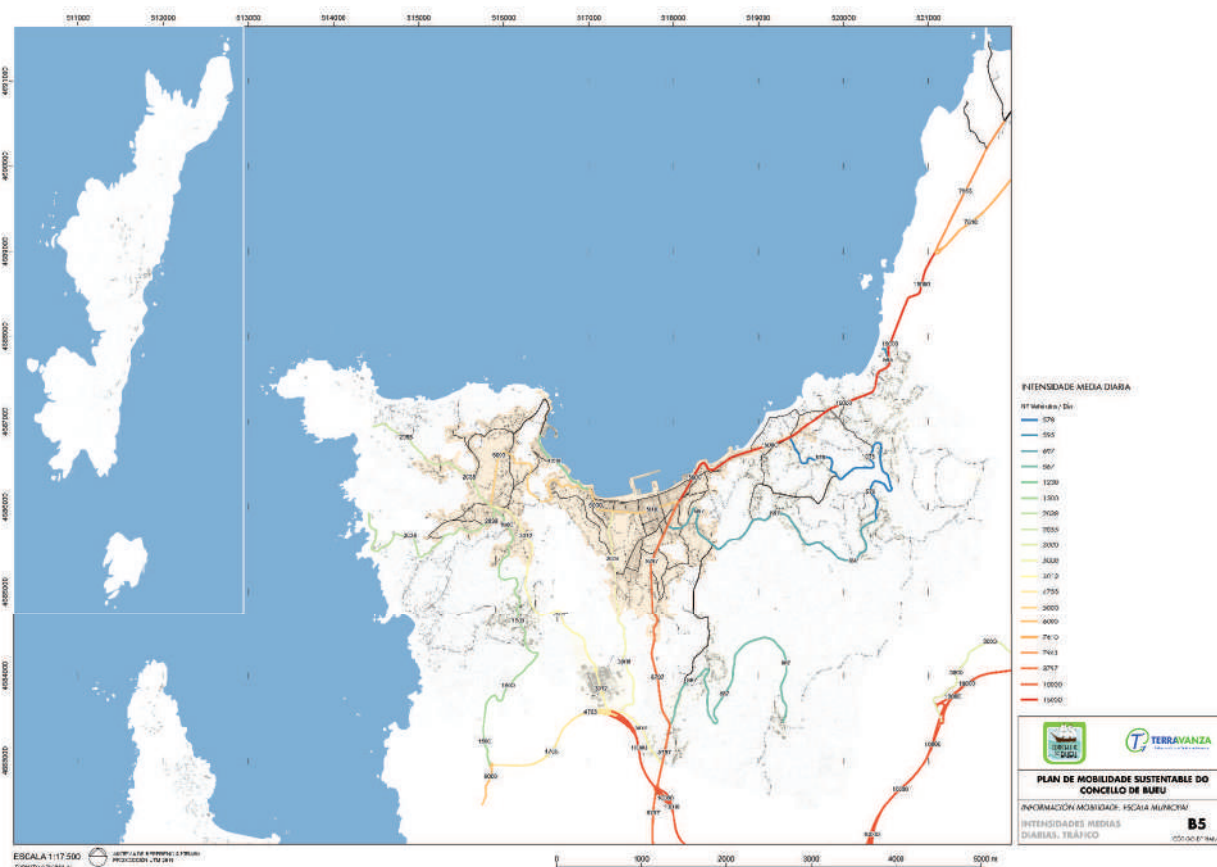


Figura 2.66. Mapa das Intensidades Medias Diarias nas principais estradas do concello de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

Os datos recollidos no táboa anterior amosan unha notable estacionalidade entre a tempada invernal e a tempada estival.

No mapa anterior a escala municipal pode observarse de xeito conxunto para a tempada estival, a de maior carga de tráfico nas principais estradas do concello de Bueu.

Tendo en conta os resultados sinalados nas táboas anteriores e nos mapas amosados, realízase unha análise máis detallada acerca nas estradas autonómicas e que teñen unha maior carga do tráfico, e que ademais están realizando unha función de porta de entrada das viaxes que proveñen do exterior no concello de Bueu.

**- PO551**

No caso da estrada PO551 existe unha estación no concello de Bueu, localizada no PK 13, codificada como PO551(13), de carácter permanente, sitúase á saída do núcleo urbano de Bueu.

A estación PO351(13) posúe unha IMD de 8.797 vehículos/día, cunha porcentaxe de pesados do 4,0 %, e unha I30 de 1.136 veh/hora. A evolución da IMD desta estación amosa evolución máis ou menos estable, e incluso decrecente, desde o ano 2013. A cuestión máis salientable desta estación de aforo está relacionada coa súa estacionalidade, xa que a IMD do mes de agosto representa o 150,22 % da IMD con 16.517 vehículos/día. Esta situación proporciona un bo indicador acerca das variacións mensuais existentes, as cales deben achacarse ao incremento das viaxes polo turismo.

**- PO315**

A estrada PO315 que atravesa a zona Oste do concello de Bueu ten unha estación de aforo no seu termo municipal, no PK 8, codificada como PO315(8).

A estación PO315(8) posúe unha IMD de 5.773 vehículos/día, cunha porcentaxe de pesados do 3,5 %, e unha I30 de 856 veh/hora. A evolución da IMD desta estación amosa evolución máis ou menos estable desde o ano 2013. Sen embargo, non presenta tanta estacionalidade como as anteriores, xa que a IMD do mes con maior carga, agosto, representa o 117,49 % da IMD con 10.419 vehículos/día.

Por outra banda, en todas as estacións consideradas non se observa unha elevada dispersión na distribución semanal e na distribución horaria do tráfico, amosando unha certa estabilidade ao longo do día.

Dalgún xeito, as IMD están a amosar unha clara estrutura no uso do automóbil e da estrutura da rede viaria motorizada, moi polarizada sobre uns determinados eixos viarios conformados polas estradas autonómicas, e, en moita menor medida, sobre algunha das estradas provinciais. Por outra banda, a propia configuración como porta de entrada no concello de Bueu por unhas determinadas vías moi claras, a PO551 polo este e a PO315 e a propia PO551 polo sur, pode permitir estimar o número de viaxes realizadas desde o exterior cara ao concello de Bueu.



### Tráfico nas estradas provinciais

Máis alá das características técnicas, a funcionalidade das estradas de titularidade provincial está relacionada cos tráfico que están a aturar e as posibilidades para soportar unha maior intensidade. Deste xeito, e apoiada no Plan de Aforos do ano 2017 e do ano 2018, a continuación sinalanse os principais datos de intensidade de tráfico existentes nas estradas provinciais no concello de Bueu.

Estrada	Estación	PK	IMD	Distribución	% pesados
EP1301	EP1301	3+420	2.306	51%-49%	1,45%
EP1302	EP1302	estimado	1.466	50%-50%	1,00%
EP1303	EP1303	estimado	1.790	53%-47%	1,00%
EP1304	EP1304	1+170	507	54%-46%	4,59%
EP1305	EP1305	estimado	611	47%-53%	3,30%
EP1306	EP1306	estimado	761	50%-50%	5,50%
EP1307	EP1307	estimado	522	54%-46%	2,30%
EP1308	EP1308	estimado	1.454	50%-50%	0,50%
EP1309	EP1309	estimado	1.086	50%-49%	2,00%

Táboa 2.25. Detalles dos aforos nas estradas provinciais do concello de Bueu (Fonte: Plan de aforos da Deputación de Pontevedra)

Na táboa anterior pode observarse como as estradas provinciais non presentan excesivas intensidades de tráfico, na súa meirande parte inferiores a 2.000 veh/día, agás no caso da EP1301.

### Estacionamento

Xunto co espazo da circulación dos vehículos, unha cuestión fundamental no tráfico urbano é o estacionamento, toda vez que se estima que os vehículos pasan preto do 95% do tempo aparcado fronte ao tempo en circulación.

De feito, o problema de estacionamento, máis concretamente do emprazamento do automóbil que non está a circular é un dos máis importantes para calquera Política de Mobilidade. Coa finalidade de avaliar a oferta de estacionamento nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso realizouse un inventario das prazas existentes, considerando dúas categorías básicas: a oferta fóra de calzada e a oferta na calzada.

Esta oferta, tanto en calzada como fóra da calzada, asóciase á súa vez a cada unha das Áreas Ambientais Urbanas, coa finalidade de posteriormente avaliar a satisfacción das necesidades de estacionamento existentes.

Deste xeito, realizouse un inventario de oferta de estacionamento en calzada distinguindo entre aquela regulada e a irregular, e dentro da regulada segundo a tipoloxía en liña, batería ou oblicua. Neste senso, localizouse o seguinte número de prazas en calzada por Área Ambiental e en total, seguindo o sinalado nas seguintes táboas para cada un dos núcleos urbanos considerados.

Dentro do inventario do estacionamento fóra de calzada distinguíuse entre o que se realiza en vivendas residenciais ou garaxes, e o que se realiza en zonas habilitadas para iso, como aparcamentos públicos. Sen embargo, en xeral non se considerou no inventario o estacionamento situado nas parcelas de grandes centros comerciais, situados nos núcleos urbanos, xa que o seu aparcamento está moi relacionado coa compra nun momento dado. No caso do estacionamento en garaxes, ao carecer do censo de prazas en vao realizouse unha estimación conservadora a partir dos datos do catastro.

Por outra banda, non existe regulación mediante a Zona Azul nos núcleos urbanos.

### Bueu

A oferta de prazas de estacionamento en calzada no núcleo urbano de Bueu é o sinalado a continuación:

ÁREA AMBIENTAL	Prazas de estacionamento en calzada
A Achadiza	19
A Banda do Río	165
A Carrasqueira	16
A Graña - Trasouto	0
A Ramorta	10
As Lagoas - Os Galos	149
Bueu - Pescadoira	180
Loureiro	136
O Enleito	0
O Norte - A Cividá	0
O Norte - Soutelo	62
O Valado - Campo de fútbol	0
Petís - As Meáns	57
Porto de Bueu	8
Ramón Bares - O Valado	170
Total	972

Táboa 2.26. Oferta en calzada por Área Ambiental Urbana no núcleo de Bueu (FonteTERRAVANZA)

A oferta de prazas fóra da calzada no núcleo urbano de Bueu sinalase a continuación:

ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas	Estacionamento solares (Fóra de calzada)	Total
A Achadiza	60	0	60
A Banda do Río	530	58	588
A Carrasqueira	33	0	33
A Graña - Trasouto	82	0	82
A Ramorta	53	85	138
As Lagoas - Os Galos	446	163	609
Bueu - Pescadoira	911	395	1.306
Loureiro	160	0	160
O Enleito	39	0	39
O Norte - A Cividá	131	0	131
O Norte - Soutelo	67	0	67
O Valado - Campo de fútbol	0	75	75
Petís - As Meáns	258	0	258
Porto de Bueu	0	202	202
Ramón Bares - O Valado	252	204	456
Total	3.022	1.182	4.04

Táboa 2.27. Prazas fóra da calzada por Área Ambiental Urbana no núcleo de Bueu (FonteTERRAVANZA)

A distribución das prazas de estacionamento no núcleo urbano de Bueu amosa unha certa heteroxeneidade entre os espazos centrais, regulados, e os espazos máis periféricos onde non existe regulación pero polas condicións do viario e o seu baixo tráfico os vehículos estacionan na rúa sen problemas.

No relativo ao número de prazas de estacionamento para Persoas de Mobilidade Reducida (PMR) no núcleo urbano de Bueu contabilizáronse un total de 27 prazas, a maioría delas situadas nos espazos centrais e máis consolidados.

Por outra parte, en data 3 - 4 de Febreiro de 2020 realizouse un inventario do estacionamento en catro das principais rúas de Bueu coa finalidade de estimar o seu emprego e a súa rotación. Este inventario realizouse nas seguintes rúas:

- Avenida Montero Ríos.
- Rúa Castelao.
- Rúa Johan Carballeira.
- Aparcamento nas Lagoas na rúa Johan Carballeira.

O inventario realizouse en horario de mañá (7:00 – 9:00), tarde (17:30 – 20:30) e noite (22:30 – 00:30), con dúas pasadas cada 20 – 30 minutos coa finalidade de comprobar a súa rotación.

Na seguinte táboa sinálanse os datos obtidos para cada horario e para cada unha das rúas consideradas.

Rúa	Prazas	% ocupación pola noite	% ocupación pola tarde	% ocupación pola mañá	Non rotan	Rotan
Banda do Río	40	40%	85%	40%	12	28
Montero Ríos	64	60%	85%	90%	25	39
Castelao	30	60% - 100%	70% - 100%	75% - 100%	15	15
Aparcamento Policía	49	50%	95%	95%	16	36
Johan Carballeira	31	40% - 90%	80% - 100%	40% - 100%	12	19
Aparcamento nas Lagoas	77	25%	95%	95%	17	60

Táboa 2.28. Táboa do inventario de estacionamento nas rúas seleccionadas (Fonte: TERRAVANZA)

Segundo os datos obtidos, nas rúas analizadas puido observarse como o número de prazas existente é máis que suficiente para facer fronte a demanda nocturna na tempada invernal e que nas horas laborais a ocupación non chega a ocupar todas as prazas existentes, amosando ademais un Índice de Rotación, entendido como o número de vehículos distintos que ocupan unha praza de estacionamento durante un día, do 1,00 no caso máis desfavorable e do 3,50 no caso máis favorable.

### Beluso

A oferta de prazas de estacionamento en calzada no núcleo urbano de Beluso é o sinalado a continuación:

ÁREA AMBIENTAL	Prazas de estacionamento en calzada
A Costa de Figueirón	0
A Rúa Nova de Abaixo	24
A Rúa Nova de Arriba	0
A Roza	10
Beluso - Montemogos	19
Chan de Piñeiro	11
Montemogos	0
O Cabalo	31
PO315 - Beluso	39
Porto de Beluso	9
Sar	0
Vilar	3
<b>Total</b>	<b>146</b>

Táboa 2.29. Oferta en calzada por Área Ambiental Urbana no núcleo de Beluso (Fonte:TERRAVANZA)

A oferta de prazas fóra da calzada no núcleo urbano de Beluso sinálase a continuación:

ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas	Estacionamento solares (Fóra de calzada)	Total
A Costa de Figueirón	39	0	39
A Rúa Nova de Abaixo	136	32	168
A Rúa Nova de Arriba	51	0	51
A Roza	34	0	34
Beluso - Montemogos	61	0	61
Chan de Piñeiro	82	0	82
Montemogos	52	0	52
O Cabalo	106	0	106
PO315 - Beluso	24	0	24
Porto de Beluso	74	69	143
Sar	17	0	17
Vilar	69	0	69
<b>Total</b>	<b>745</b>	<b>101</b>	<b>846</b>

Táboa 2.30. Prazas fóra da calzada por Área Ambiental Urbana no núcleo de Beluso (Fonte: TERRAVANZA)

A distribución das prazas de estacionamento no núcleo urbano de Beluso amosa unha certa heteroxeneidade entre os espazos centrais, regulados, e os espazos máis periféricos onde non existe regulación pero polas condicións do viario e o seu baixo tráfico os vehículos estacionan na rúa sen problemas.

No relativo ao número de prazas de estacionamento para Persoas de Mobilidade Reducida (PMR) no núcleo urbano de Beluso contabilizáronse un total de 5 prazas.

### Mercadorías

Respecto do transporte de mercadorías, da súa distribución no concello de Bueu, en particular nos seus principais espazos urbanos, hai que considerar tres grandes cuestións: a circulación de vehículos pesados polas infraestruturas viarias do termo municipal, os principais centros loxísticos e os espazos para a distribución de proximidade, a última milla nos entornos urbanos.

O principal centro loxístico existente no concello de Bueu é o porto de Bueu, o cal configúrase como un dos principais portos pesqueiros da Ría de Pontevedra e, a moita distancia, o porto de Beluso, que posúe unha maior orientación cara ao turismo náutico e recreativo. Neste senso, as estatísticas de descargas amosan os seguintes datos e evolución:

Evolución histórica dos kg de pesca	
Ano	Bueu
2011	768.608
2012	532.995
2013	761.300
2014	718.206
2015	545.965
2016	883.799
2017	912.890
2018	999.242
2019	701.360
<b>TOTAL</b>	<b>6.824.365</b>

Táboa 2.31. Táboa de descargas no sistema portuario do concello de Bueu (Fonte: www.pescadegalicia.gal)



Sen dúbida, o porto de Bueu é o principal centro loxístico localizado no concello de Bueu, cunhas notables descargas de peixe. O acceso ao porto de Bueu realízase a través da Rúa Johan Carballeira, a cal conecta coa PO315 (Rúa Pazos Fontenla) e logo coa PO551. Todas estas vías contan coa suficiente capacidade e coas características xeométricas, en canto á súa sección, axeitadas para a circulación de vehículos pesados.



Figura 2.67. Entrada no porto de Bueu pola Rúa Johan Carballeira. (Fonte:TERRAVANZA)

O acceso ao porto de Beluso realízase a través da EP1309, que non presenta grandes problemas, agás pola posible conxestión de tráfico en época estival, estreitamento no caso de vehículos mal estacionados e a súa conexión coa PO315 nunha zona con pendente e con visibilidade limitada.

En canto á circulación de vehículos pesados polas infraestruturas viarias do concello de Bueu, a análise das intensidades medias diarias indican porcentaxes entre o 0,5 % e o 5,5 %, situándose o mínimo na estrada EP1308 (acceso á Praia de Lagos) e o máximo na estrada EP1306 (a Portela - Ermelo). En xeral, non se trata de porcentaxes elevadas, mentres que o valor atópase entre o 3,5 % e o 4 % nas principais estradas a PO315 e a PO551.



Figura 2.68. Zona de carga e descarga na Praza de Abastos de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

Por último, respecto da distribución de última milla nos núcleos urbanos hai que sinalar que a meirande parte de establecementos comerciais contan cunha zona de carga e descarga na súa fronte ou nas súas inmediacións,

facilitando estas operacións. En xeral, nas zonas designadas como carga e descarga observáronse problemas de ocupación irregular debido en parte á existencia de unha zona de carga e descarga para servizos e outra para mercadorías.

## f. Análise Enerxética e Medioambiental

A análise Enerxética e Medioambiental está relacionada fundamentalmente con dúas cuestións: o balance enerxético, isto é, o consumo de enerxía de combustibles fósiles realizado polos modos motorizados e, por outra, polas emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI) e partículas contaminantes emitidas. Trátase, polo tanto, de dúas cuestións fortemente relacionadas e que van aparelladas a un modelo de mobilidade dependente da motorización.

### Avaliación ambiental e balance enerxético

A avaliación e diagnose ambiental e enerxética da situación actual realízase a partir do cálculo do consumo enerxético diario e as emisións correspondentes ao sector do transporte no concello de Bueu. O cálculo do consumo enerxético realízase sobre a etapa de tracción, que se calcula en función do número de desprazamentos, o reparto modal e os quilómetros entre relacións, non tendo en conta o resto das etapas como poden ser a fabricación dos vehículos ou o reciclaxe ou vertido final dos mesmos. Utilizáronse ratios e equivalencias do gasto enerxético para o cálculo das emisións equivalentes e o gasto enerxético diario producido.

Os ratios e equivalencias do gasto enerxético calcúlanse a partir da Tonelada Equivalente de Petróleo (TEP), para poder comparar o consumo enerxético por modo de transporte. Todos os consumos se traducirán a esta unidade a efectos de comparativa modal. Na seguinte táboa móstrase o número de litros de combustible equivalentes a unha TEP.

TIPO COMBUSTIBLE	Nº LITROS POR TEP
Gasolina	1.290
Diésel	1.092

Táboa 2.32. Equivalencia TEP Combustible (gasolina - diésel) (Fonte: Instituto para a diversificación e aforro da enerxía)

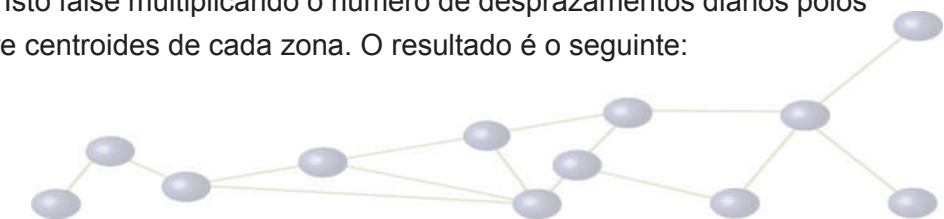
Na seguinte táboa móstrase o número de KTEP (Kilotoneladas Equivalentes de Petróleo) e o gasto enerxético, expresado en litros de combustible aos 100 quilómetros, por modo de transporte e tipo de combustible empregado.

TIPO DE VEHÍCULO	GASTO ENERXÉTICO (litros combustible/100 km)	KTEP
Turismo gasolina	9,5	7,4
Turismo diésel	7,5	6,9
Autobús	30	27,5

Táboa 2.33. Gasto enerxético por modo de transporte. (Fonte: TERRAVANZA)

Deste xeito, para calcular o gasto enerxético actual, o punto de partida é a análise das viaxes xerados e atraídos por Bueu, sen ter en conta as diferentes viaxes de paso. Así, analízase exclusivamente a mobilidade municipal e se imputan tanto en gasto enerxético como en emisións só aqueles desprazamento producidos no concello.

O seguinte paso é calcular para cada un dos modos de transporte motorizados existentes no concello de Bueu os quilómetros totais diarios que percorren. Isto faise multiplicando o número de desprazamentos diarios polos quilómetros medios de desprazamento entre centroides de cada zona. O resultado é o seguinte:





MODO DE TRANSPORTE	KM TOTAIS DIARIOS
Vehículo privado	204.000,67
Autobús	19.532,20
Total	223.532,87

Táboa 2.34. Quilómetros por modo de transporte en día laborable. (Fonte: TERRAVANZA)

A continuación, realízase o cálculo de combustible consumido para cada modo de transporte nun día laborable no concello de Bueu. Para elo, distínguense entre vehículos de gasolina e diésel:

	gasolina (%)	diésel (%)
Vehículo privado	33,81	66,19
Autobús	0	100

Táboa 2.35. Porcentaxe gasto enerxético por modo de transporte no concello de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

\*Porcentaxe extrapolado de valores provinciais

MODO DE TRANSPORTE	l/día gasolina	l/día diésel	TEP
Vehículo privado	6.552,56	10.126,97	14,4
Autobús	0,00	5.859,66	5,4
Total	6.552,56	15.986,63	19,7

Táboa 2.36. Gasto enerxético por modo de transporte no concello de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

A partir dos datos anteriores determínanse as TEP consumidas polo concello de Bueu na súa mobilidade cotiá.

### Emisións Contaminantes

Por outra banda, a partir dos datos do consumo enerxético é posible estimar as emisións contaminantes emitidas pola mobilidade cotiá do concello de Bueu. Para iso, empréganse os seguintes factores de emisión por modo de transporte e combustible para o cálculo de emisións.

Contaminante	Factores de emisión (g/km)		
	Vehículo privado		Transporte público
	Diésel	Gasolina	Diésel
CO	0,132	0,173	0,276
NOx	0,660	0,068	6,409
PM10	0,033	0,001	0,057
CH <sub>4</sub>	0,000	0,002	0,005

Táboa 2.37. Factores de emisión por modo de transporte e combustible. (Fonte: TERRAVANZA)

COMBUSTIBLE	Kg CO <sub>2</sub> /kg fuel
Diésel	3,14
Gasolina	3,18

Táboa 2.38. Factores de emisión por tipo de combustible. (Fonte: TERRAVANZA)

Tendo en conta os factores anteriores, realízase finalmente o cálculo das emisións de Bueu na situación actual.

MODO DE TRANSPORTE	COMBUSTIBLE UTILIZADO	CO <sub>2</sub>	CO	NO <sub>x</sub>	PM10	CH <sub>4</sub>
Vehículo privado	Diésel	27.028,90	17,82	89,12	4,46	0,00
	Gasolina	14.169,26	11,93	4,69	0,07	0,14
Autobús	Diésel	15.639,43	5,39	125,18	1,11	0,10
Total		56.837,59	35,15	218,99	5,64	0,24

Táboa 2.34. Emisións contaminantes totais (kg/día). (Fonte: TERRAVANZA)

### Contaminación Acústica



Figura 2.69. Mapa Estratéxico de Ruído no entorno de Bueu. PO-551. (Fonte: Axencia Galega de Infraestruturas)

Segundo os Mapas Estratéxicos de Ruído expostos publicamente pola Axencia Galega de Infraestruturas para a estrada da súa titularidade no concello de Bueu a PO551, e nos que se pode observar como no entorno desta estrada os niveis de ruído son superiores aos 65 dB.

### g. Análise da Seguranza Viaria

Como parte da mobilidade sustentable, un condicionante na determinación dun ou outro modo de transporte é a seguranza viaria. Para promover modos de transporte alternativos ao vehículo privado é necesario coñecer as infraestruturas das que dispoñen peóns e ciclistas cunhas condicións suficientes de seguridade, e identificar aquelas que necesiten actuacións de mellora, incluso propoñendo alternativas.

Na análise da seguranza viaria do concello de Bueu, identificáronse aqueles puntos con problemas de seguridade ou necesidade de mellora neste senso. A análise realizouse diferenciando tres perspectivas:

- Vías / Puntos con perigo para peóns.
- Vías / Puntos con perigo para ciclistas.
- Vías / Puntos de perigo entre vehículos.

A continuación, realízase unha breve descrición da análise de seguranza viaria do concello de Bueu, distinguindo entre as tres perspectivas segundo o modo de transporte.



### Seguridade viaria nas estradas provinciais

A Seguridade Viaria é unha cuestión fundamental para a Mobilidade Sustentable, Segura e Inclusiva, e normalmente nas estradas acostuma a existir unha maior inseguridade, tanto polas condicións e características das infraestruturas como polo seu uso e conductas inaxeitadas na circulación de vehículos motorizados e non motorizados. As estradas provinciais, que proporcionan en moitas ocasións unha accesibilidade capilar, son infraestruturas que polas súas condicións posúen un elevado tránsito, en moitas ocasións a velocidades elevadas e inaxeitadas. Aínda que non hai datos dispoñibles sobre a accidentabilidade nas estradas provinciais, os veciños de Bueu durante o proceso de participación pública fixeron fincapé na inseguridade existente nalgunhas das estradas de titularidade provincial, como aquelas que comunican co Parque Empresarial de Castiñeira (EP1301 e EP1303).

#### • Perigo peonil

Respecto da seguridade viaria para os peóns, as vías que presentan un maior índice de perigo son a PO551 e a PO315. O perigo das dúas estradas ven sinalada polo número de accidentes rexistrados nos que se produciron atropelos. En ambos casos, a problemática principal é a ausencia de beirarrúas, que garantan o tránsito de peóns fora da calzada, ou a ausencia de pasos de peóns que permitan cruzar a estrada coa sinalización e condicións necesarias.

Ademais das dúas vías autonómicas principais, existen outras que presentan problemas de seguridade para os desprazamentos a pé. Así, a meirande parte das estradas e vías non contan con beirarrúas, de tal xeito que existe unha notable perigosidade. Na maioría dos núcleos rurais, a falta de cruces sinalizados para peóns e beirarrúas supón un dos principais problemas de seguridade, e ademais a ausencia de sendas peonís de conexión entre núcleos imposibilita os desprazamentos a pé entre eles.

Unha das problemáticas que máis preocupa á cidadanía respecto da seguridade viaria é a falta de accesos peonís seguros nas zonas de centros educativos, deportivos e equipamentos. Un dos puntos máis inseguros localízase na PO551 e é o acceso desde A Graña á zona escolar, o que obriga ao seu cruce nun ámbito non que non existen infraestruturas axeitadas para o tránsito peonil.

A época estival é decisiva na mobilidade do concello de Bueu, e polo tanto tamén para a seguridade viaria. O aumento do número de vehículos que circulan polas estradas e rúas dificultan aínda máis os desprazamentos peonís. Tamén se produce un aumento do número de peóns, debido á chegada de visitantes, que saturan os espazos peonís xa de por si limitados (beirarrúas e paseos), obrigando en moitos casos a transitar pola calzada de rúas e vías.

#### • Perigo ciclista

No concello de Bueu non hai constancia de accidentes con ciclistas involucrados. Tendo en conta que na actualidade o concello non conta cunha rede ciclista municipal, a análise de rede viaria e os tramos con perigo de accidentes entre vehículos serve tamén como indicativo da perigo para ciclistas, xa que no caso de circular polo concello faríano pola mesma rede.

Ademais dos problemas asociados ás estradas principais autonómicas e provinciais, e a ausencia de carrís bici, a maioría das vías municipais son moi estreitas, e en moitos casos incluso sen beiravía, o que tamén dificulta a circulación segura de bicicletas.

#### • Perigo entre vehículos

O risco de accidente entre vehículos tamén se concentra nas estradas PO551 e POdinalando315, aínda que a diferenza que no caso peonil, a inseguridade non está concentrada en tramos determinados, senón distribuída ao longo das mesmas.

En relación co viario municipal, os principais problemas van asociados a vías moi estreitas, en moitos casos de dobre sentido pero sen ancho suficiente para dous carrís de circulación, e á falta de iluminación en cruces ou tramos complexos.

### h. Recopilación dos principais datos extraídos da Participación Cidadá inicial

Na elaboración e redacción do Plan de Mobilidade Sostible do concello de Bueu empregouse como eixo fundamental a participación cidadá. O proceso participativo tivo como obxectivo final a integración da cidadanía na toma de decisión e selección das rutas estratéxicas a seguir. Grazas á súa aportación de experiencia como usuarios finais da mobilidade conseguíuse enriquecer as propostas e posibles solucións expostas.

O proceso participativo conseguiu aportar información cualitativa e precisa respecto das necesidades en materia de mobilidade sustentable. Para conseguir unha información o máis representativa posible establecéronse tres etapas:

- Realización de Enquisas

Dentro da realización da Enquisa de Mobilidade integráronse tamén preguntas acerca da preferencia sobre os distintos modos de transporte, en particular respecto da posible utilización do transporte público, da bicicleta e dos desprazamentos a pé en caso de existir infraestruturas axeitadas antes que o automóbil privado.

O resultado destas enquisas detállase a continuación:

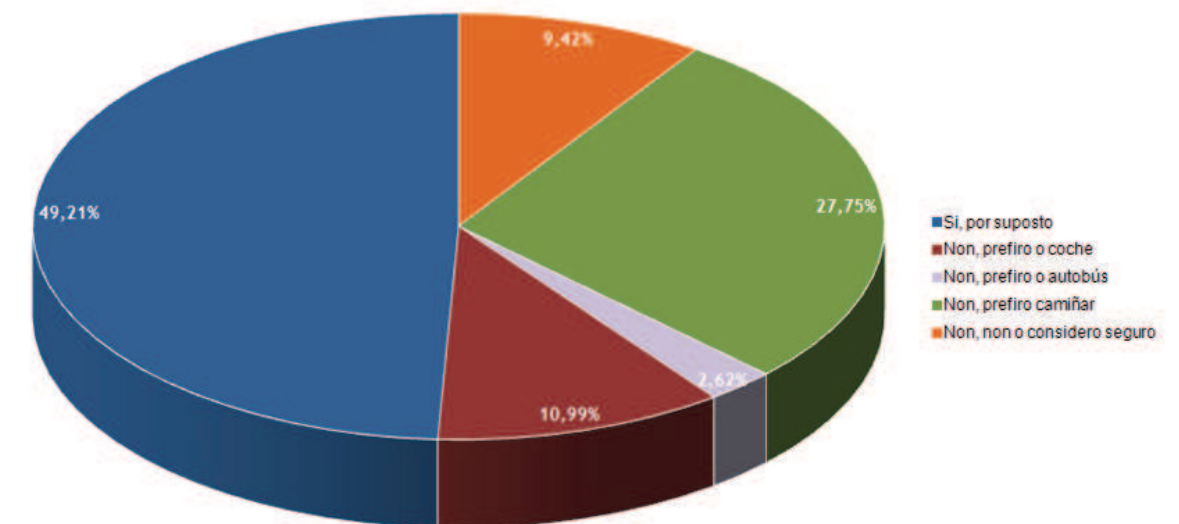


Figura 2.70. Reparto de preferencias sobre o uso da bicicleta (Fonte: TERRAVANZA)

**Bicicleta**

Desde o punto de vista da preferencia sobre o emprego da bicicleta nos desprazamentos no concello de Bueu, de existir unha infraestrutura ciclista axeitada amosan como un 49 % preferirían desprazarse neste modo, fronte a outras opcións, salientando neste caso a opción de camiñar cun 27 % de preferencia sobre a bicicleta.

Respecto da preferencia da bicicleta sobre os restantes modos de transporte pode observarse como os homes indican unha maior porcentaxe de aceptación cun 57 % fronte ao 44 % das mulleres.

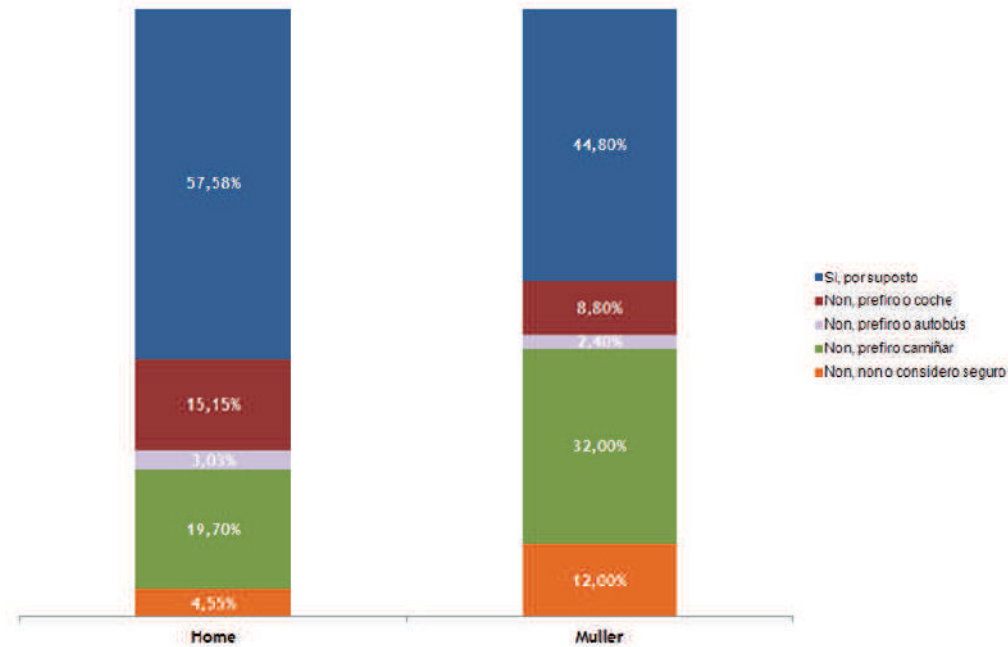


Figura 2.71. Preferencia do uso da bicicleta por sexo (Fonte: TERRAVANZA)

Do mesmo xeito, a distribución destas preferencias por idades indica unha maior preferencia canto máis novo o enquisado, aumentando coa idade a opción de camiñar sobre a bicicleta.

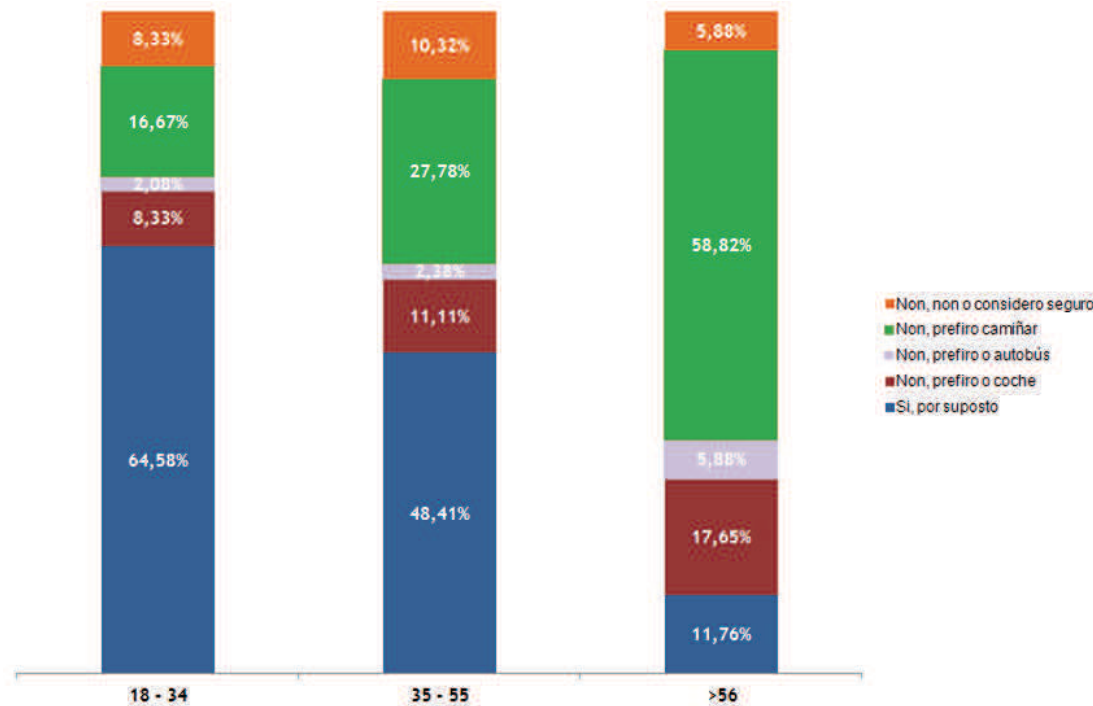


Figura 2.72. Preferencia do uso da bicicleta por grandes grupos de idade (Fonte: TERRAVANZA)

**Camiñar**

Desde o punto de vista da preferencia sobre o modo a pé nos desprazamentos no concello de Bueu, de existir unha infraestrutura peonil axeitada amosan como un 86 % preferirían desprazarse neste modo moi por riba de calquera outro modo.

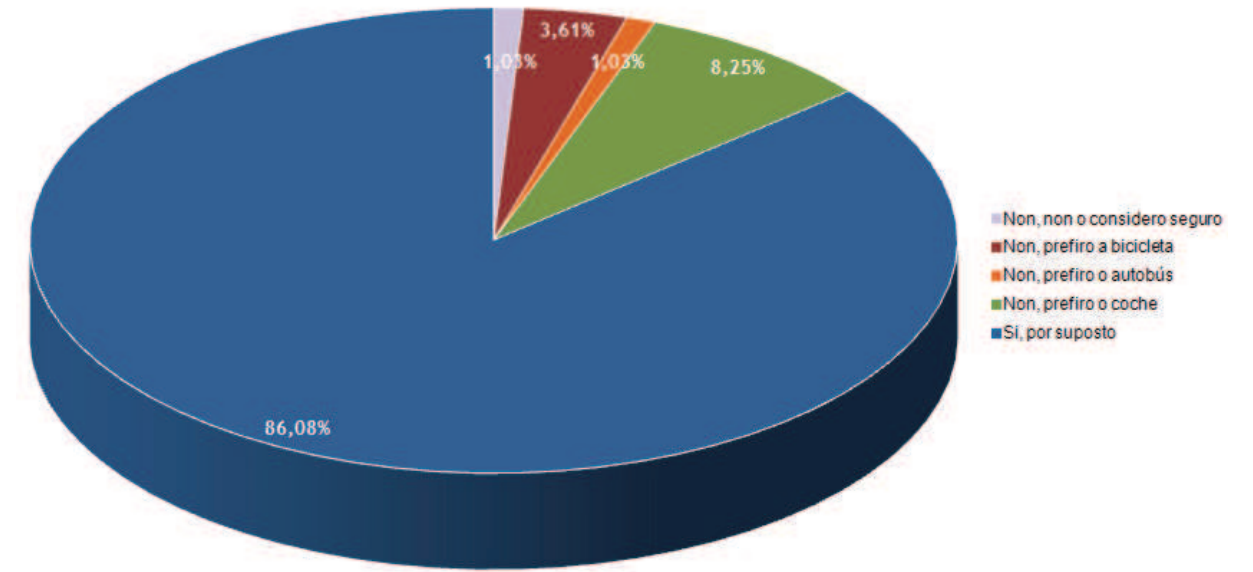


Figura 2.73. Reparto de preferencias sobre os desprazamentos a pé (Fonte: TERRAVANZA)

Respecto da preferencia dos desprazamento a pé sobre os restantes modos de transporte pode observarse como os homes indican unha menor porcentaxe de aceptación cun 77 % fronte ao 90 % das mulleres.

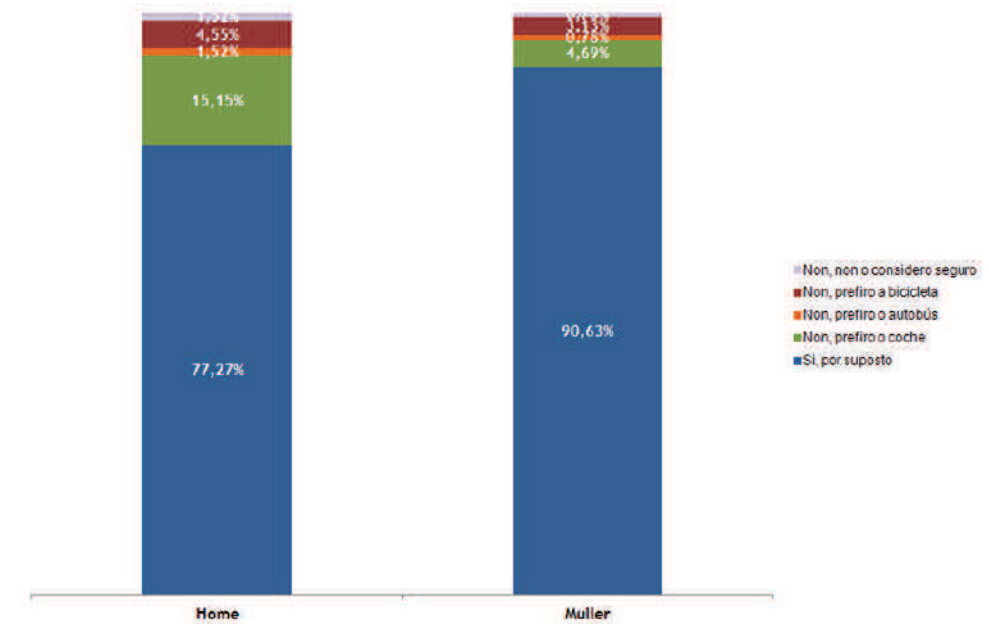


Figura 2.74. Preferencia dos desprazamentos a pé por sexo (Fonte: TERRAVANZA)

Do mesmo xeito, a distribución destas preferencias por idades indica unha maior preferencia sobre os restantes modos tanto no grupo de idade máis novo como no de máis idade.



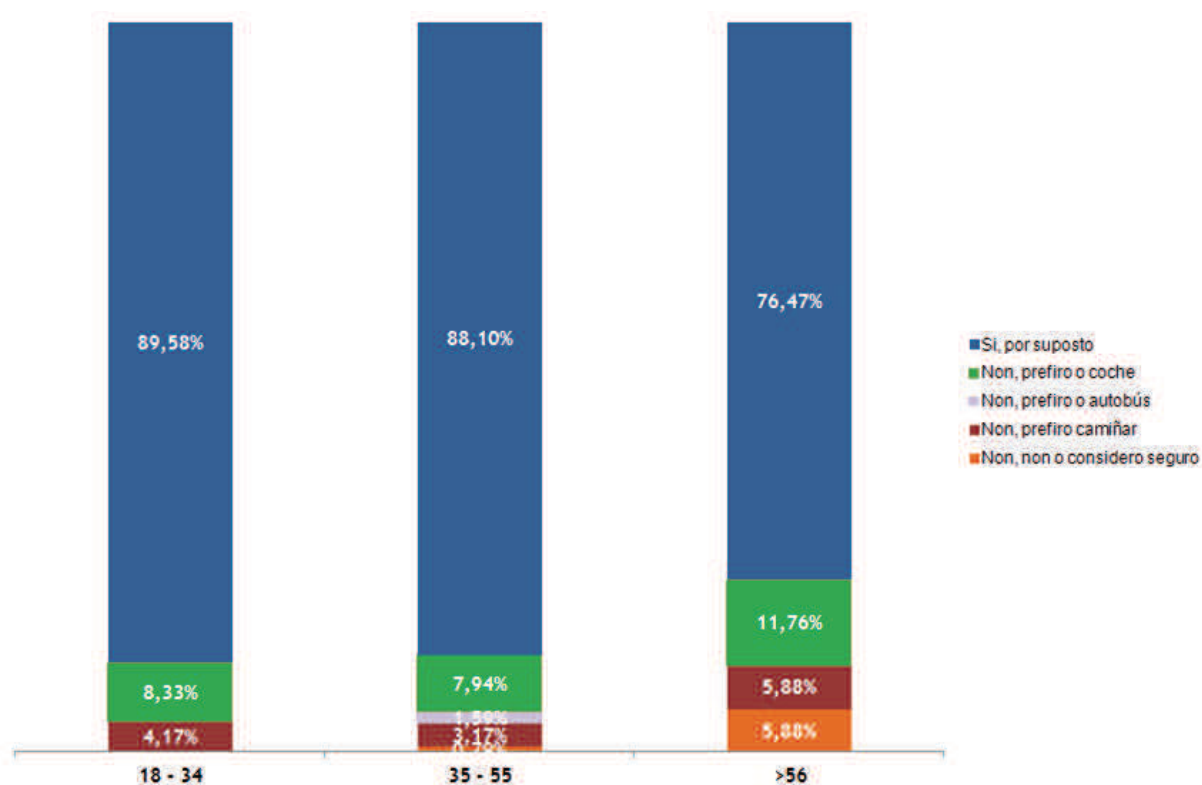


Figura 2.75. Preferencia dos desprazamentos a pé por grandes grupos de idade (Fonte: TERRAVANZA)

### Autobús

Desde o punto de vista da preferencia sobre o transporte en autobús nos desprazamentos no concello de Bueu amosan como un 62 % preferirían desprazarse neste modo fronte aos restantes modos no caso de existir unha cobertura e frecuencia axeitada.

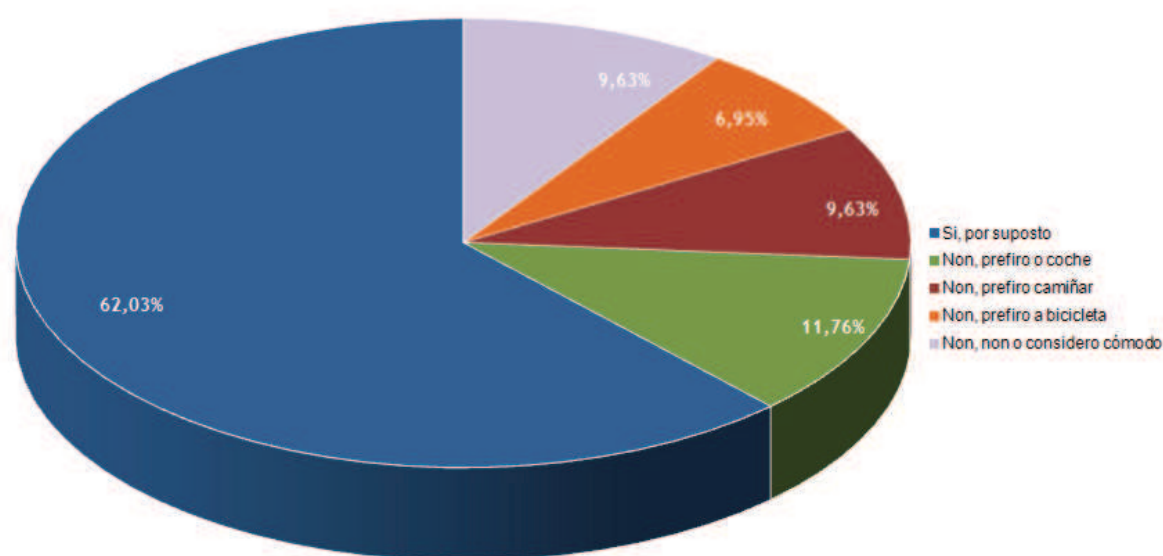


Figura 2.76. Reparto de preferencias sobre os desprazamentos en autobús (Fonte: TERRAVANZA)

Respecto da preferencia do autobús sobre os restantes modos de transporte pode observarse como os homes indican unha menor porcentaxe de aceptación cun 58 % fronte ao 64 % das mulleres.

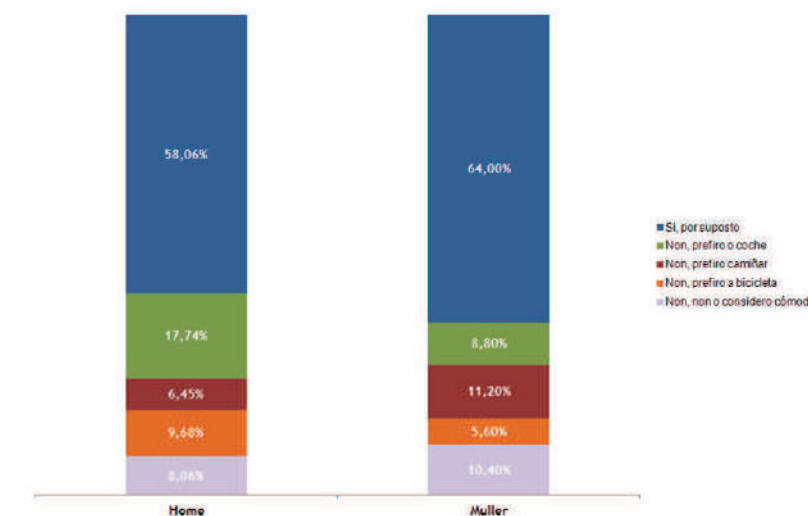


Figura 2.77. Preferencia dos desprazamentos en autobús por sexo (Fonte: TERRAVANZA)

Do mesmo xeito, a distribución destas preferencias de desprazamentos en autobús por idades indica unha maior preferencia sobre os restantes modos, sinalando que no caso do grupo de maior idade hai unha certa preocupación sobre a seguridade na contorna das paradas do autobús.

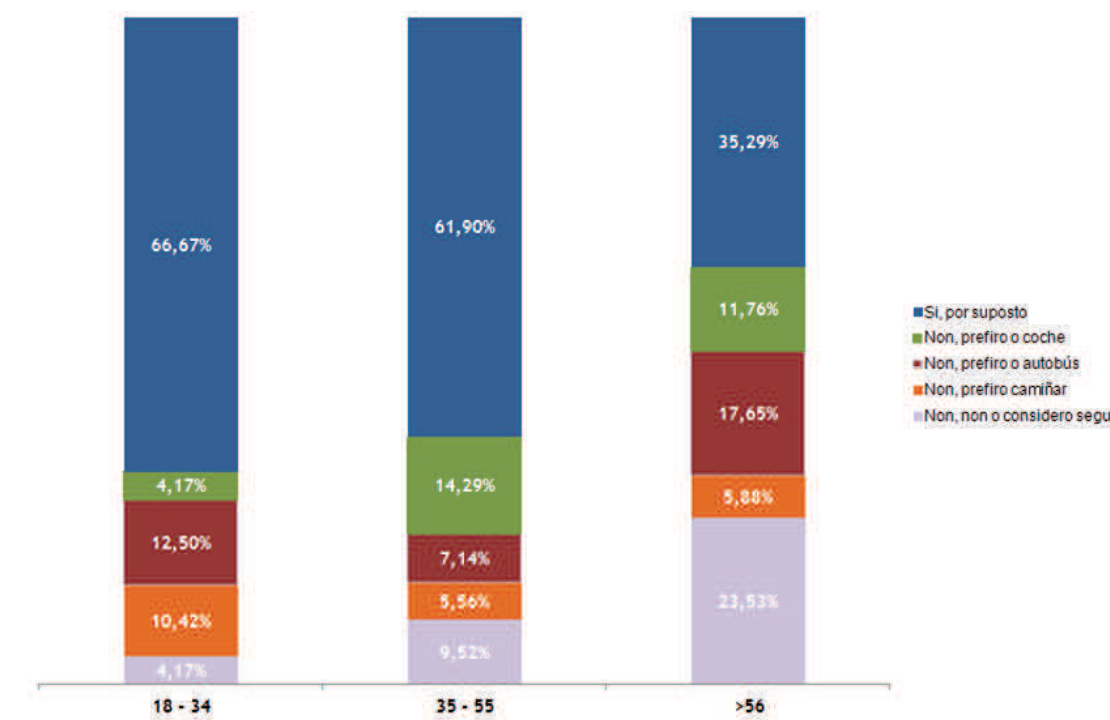
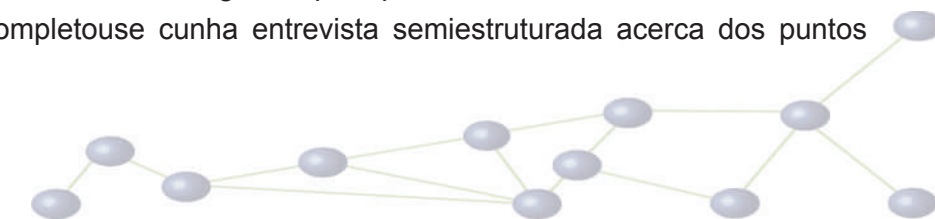


Figura 2.78. Preferencia dos desprazamentos en autobús por grandes grupos de idade (Fonte: TERRAVANZA)

A análise dos resultados das enquisas amosa que unha notable parte da poboación residente no concello de Bueu está a favor de implantar medidas de fomento dos modos non motorizados e empregar estas infraestruturas da mobilidade en detrimento do automóbil privado para os seus desprazamentos cotiás.

### - Encontros Participativos.

Os encontros participativos consistiron en encontros duns 90 minutos de duración nos que se convidaron a axentes e actores sociais, realizouse unha pequena presentación de introdución acerca dos traballos e os obxectivos do plan, traballouse en grupos con material cartográfico para posteriormente debater os resultados entre todos os asistentes, e finalmente completouse cunha entrevista semiestructurada acerca dos puntos



relevantes da mobilidade. Realizáronse un total de catro encontros territoriais, cada un enfocado aos veciños dalgunha das parroquias, e sete encontros sectoriais, nos que asistiron representantes de todos os sectores relevantes na mobilidade do concello de Bueu.

- Encontros de Fase de Propostas.

A finalidade destes encontros foi a presentación das diferentes propostas resultantes tanto da fase de análise técnica como das recollidas dentro do proceso participativo aberto, tanto para o seu coñecemento por parte da cidadanía e os axentes implicados como para acadar o seu consenso para a súa formalización no documento do PMS.

- Encontro de Validación.

Tras a recompilación de toda a información obtida das enquisas, os encontros e o traballo de investigación e análise técnica, realizouse unha nova convocatoria de todas as entidades a un encontro de validación no que se expuxeron as medidas propostas. No encontro de validación realizouse unha diagnose da mobilidade do concello de Bueu, e contrastáronse coas principais medidas propostas polo estudo. Tras a exposición, dedicáronse uns 20 minutos a dialogar sobre as propostas e a debater as distintas opinións, dúbidas, críticas e preocupacións.



Figura 2.79. Encontro de Validación 6 de marzo de 2020 (Fonte: TERRAVANZA)

A continuación, móstrase un resumo das principais conclusións extraídas tralo proceso de Participación Cidadá:

- Rede Peonil
  - Falta de conexións peonís entre núcleos.
  - Necesidade de establecer unha rede peonil municipal para facilitar as conexións entre núcleos.
  - A existencia de problemáticas de inseguridade nalgunhas estradas principais.
  - Mantemento e difusión de rutas de sendeirismo e BTT existente, e creación de novas rutas.
  - Conveniencia das medidas de prioridade peonil en Bueu e Beluso.
  - Importancia da Accesibilidade Universal, eliminar obstáculos nas beirarrúas e sendas peonís.
  - A posibilidade de transformación con prioridade peonil da Fronte Marítima e a Banda do Río.
  - Facilitar o acceso peonil aos equipamentos e ás praias.
- Rede Ciclista
  - Falta de itinerarios ciclistas municipais e no núcleo de Bueu.
  - Dificultades topográficas para implantar itinerarios ciclistas.
  - Potencialidade das rutas ciclistas paisaxísticas e de BTT.
- Rede de Transporte Público
  - Centro de mobilidade no porto de Bueu.
  - Impulso dun servizo de autobús municipal ou baixo demanda para os veciños da parroquias.
  - Análise dun servizo de conexión para os veciños da Illa de Ons.
  - Necesidade de mellorar o transporte escolar en autobús, horarios e zonas de recollida de alumnos.
- Rede Viaria Motorizada
  - Forte dependencia no automóbil nas relacións entre Bueu, Beluso e os núcleos rurais.
  - Conxestión na época estival.
  - Falta de capacidade dalgunhas interseccións (PO551 - Pazos Fontenla).
  - Procura de alternativas viarias a Rúa Pazos Fontenla no núcleo urbano de Bueu.
  - Necesidade de humanizar as travesías dos núcleos.
  - Importancia de facilitar o acceso ao porto de Bueu.
  - Necesidade de sinalización e a súa mellora.
  - Importancia da sinalización orientativa: accesos ás praias.
  - Inseguridade viaria na estrada PO551.
- Aparcamiento
  - Problemas de estacionamento na época estival.
  - Dificultades para o estacionamento nas praias na época estival.



- Necesidade de aparcamentos disuasorios en Bueu.
- Mellora da xestión dos aparcamentos.
- Procura dun aparcamento para cando se produzan eventos no concello de Bueu coa finalidade de reducir a presión nos núcleos.
- Camiños escolares
  - Necesidade de mellorar a accesibilidade peonil aos centros educativos.
  - Incrementar a seguridade viaria na contorna dos centros educativos.
  - Regular o acceso de vehículos privados nas horas de entrada e saída, conxestión de pais e nais recollendo aos fillos.



### 3. Fase II. Identificación de Problemas

A información recollida e descrita en puntos anteriores acerca da Mobilidade no concello de Bueu, coa caracterización do seu modelo actual, xunto coas inxerencias sinaladas polos cidadáns a través do proceso de Participación Pública, permite a identificación das principais problemáticas existentes na materia no termo municipal, as cales deberá o Goberno Local, orientando a súa intervención sobre a Mobilidade, proporcionar unha axeitada resposta mediante a execución de diferentes Políticas Públicas naqueles aspectos transversais.

Deste xeito, e tendo en conta a información e as análises levadas a cabo en puntos anteriores, realízase a identificación das principais problemáticas existentes con respecto dos seguintes aspectos ou dimensións da Mobilidade:

- Territoriais.
- Socio – económicos e demográficos.
- Modelo de Mobilidade.
- Enerxía e Medioambiente.
- Seguraza Viaria.

A continuación, para cada un destes aspectos identifícanse os principais problemas e impactos derivados do modelo de mobilidade actual e da súa tendencia máis probable, o que considera o Escenario Tendencial, isto é, o escenario que se acadaría no futuro de non realizar ningunha acción diferente relativa á mobilidade, para o horizonte do PMS (10 anos).

#### a. Territoriais

O modelo territorial existente, a distribución da residencia e das actividades no espazo, en gran medida é o responsable da organización da mobilidade, dos seus fluxos, e do uso que a poboación realiza da oferta de infraestruturas e dos sistemas de transporte. Sen embargo, nunha relación bidireccional estes últimos condicionan, ao mesmo tempo, a localización dos asentamentos e as actividades no territorio. Neste senso, existe un claro gradiente de accesibilidade, entendida como as posibilidades que proporcionan as infraestruturas da mobilidade, e os servizos que sobre elas se desenvolven, para acadar os distintos puntos do territorio, en particular aqueles nos cales se sitúan os principais centros de atracción de viaxes e, en particular, os equipamentos públicos. Deste xeito, a través de distintos indicadores de accesibilidade e de conectividade pode establecerse a facilidade coa que desde cada punto do territorio, sobre todo desde aqueles nos que se sitúan a residencia, os centros xeradores de viaxes, os centros atractores de viaxes, e os equipamentos e lugares de traballo e actividade. Aqueles puntos cunha baixa accesibilidade e conectividade posuirán claras dificultades para desenvolver a súa mobilidade nas mellores condicións e, sobre todo, presentarán deficiencias de cara ao seu acceso aos equipamentos comunitarios e aos lugares de traballo.

Se ben desde o punto de vista territorial, a escala municipal os déficits de accesibilidade son o principal factor problemático, cando a escala tórnase urbana, centrada nos núcleos, a principal variable de análise desde o punto de vista da Mobilidade Sustentable é a calidade da rede peonil, e ciclista no seu caso, e o balance existente na distribución das superficies destinadas a cada modo de desprazamento no Espazo Público, na rede viaria. Deste xeito, pode caracterizarse tanto a ocupación exercida polo automóbil como as posibilidades existentes para unha transformación do modelo de mobilidade actual.

Ao mesmo tempo, e de xeito complementario ao balance da superficie viaria, e dentro da calidade do medioambiente urbano, a caracterización da infraestruturas viaria, do seu balance dentro dos núcleos urbanos tamén supón un factor que indica a calidade da habitabilidade dos núcleos e as posibilidades existentes de cara ao fomento dos modos non motorizados e a transformación a un modelo moito máis sustentable, seguro e inclusivo.

#### Déficit de Accesibilidade Municipal

A análise realizada a través dos indicadores de accesibilidade e de conectividade a escala municipal amosa os seguintes resultados:

#### Rede Peonil

Desde o punto de vista da accesibilidade e conectividade a escala municipal da Rede Peonil, ponse de manifesto a existencia de zonas cun claro déficit de itinerarios específicos, seguros e cómodos, para a comunicación entre as distintas zonas do concello de Bueu, máis aló das redes peonís existentes nos núcleos urbanos e algunha actuación illada, como as melloras ao longo da PO551.

Na seguinte imaxe pode observarse a área cuberta por itinerarios peonís específicos, o cal supón que unha porcentaxe de ao redor do 75 % da poboación municipal atópese a menos de 300 m dun itinerario peonil, agás naqueles casos máis urbanos. Non obstante, hai que sinalar que estes itinerarios polo xeral non cumpren coas condicións de comodidade e seguridade axeitadas.

		Situación Actual	
		Inverno	Verán
Poboación a menos de 300 m dun itinerario peonil	% Residente	78 %	78 %
	% Residente e Estacional	78 %	75%

Táboa 3.1. Táboa poboación a menos de 300 m dun itinerario peonil. (Fonte: TERRAVANZA)

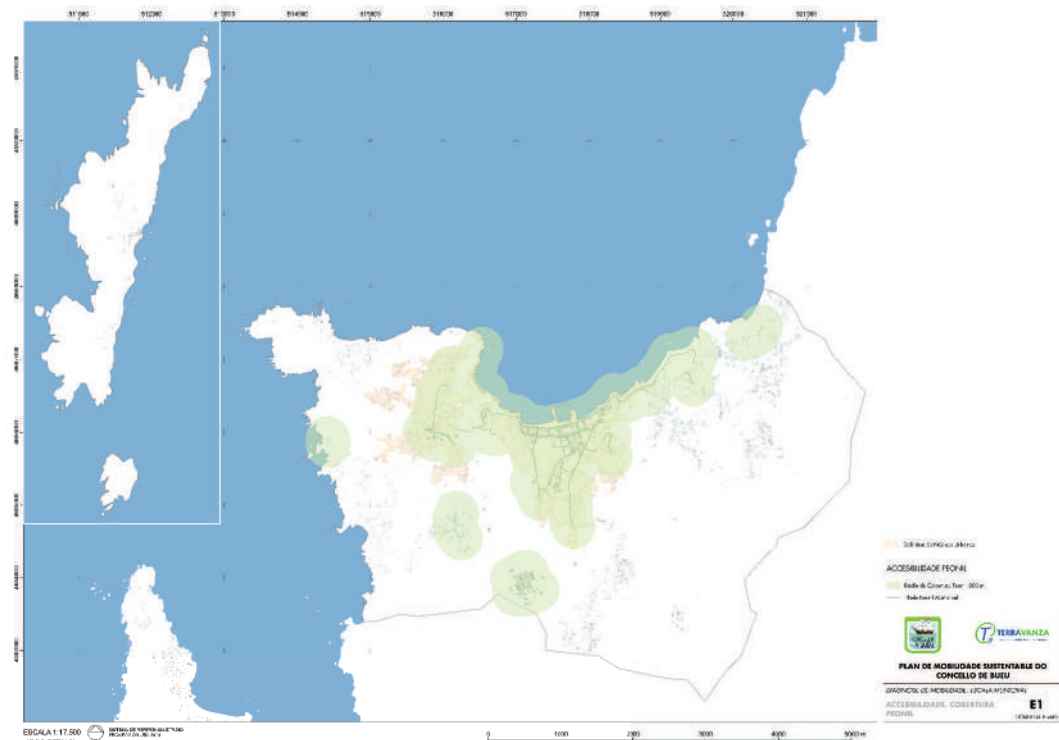


Figura 3.1. Cobertura actual da Rede Peonil. (Fonte: TERRAVANZA)



### Rede Ciclista

Desde o punto de vista da Rede Ciclista, tal e como se sinalou en puntos anteriores, na actualidade non existe unha rede propiamente dita.

Pódese concluír, por tanto, que existe un claro déficit a todas as escalas respecto da accesibilidade ciclista no concello de Bueu.

### Transporte Público

Aínda que a análise do Transporte Público, en particular en autobús, será obxecto de maior detalle en puntos seguintes, unha primeira aproximación á accesibilidade e conectividade do mesmo amosa notables carencias tanto respecto da súa cobertura como das súas frecuencias. Neste senso, existe unha notable falta de accesibilidade en Transporte Público nas parroquias de carácter máis rurais como no oeste de Beluso e en Ermelo, con apenas cobertura. Non obstante, hai que considerar que a baixa demanda existente e a falta de suficiente masa crítica condiciona claramente as posibilidades deste modo de desprazamento.

### Rede Viaria

A análise da accesibilidade e a conectividade a través da rede viaria en territorios de baixa – media densidade e unha certa dispersión da urbanización reviste de gran importancia, xa que a meirande parte das relacións e fluxos de mobilidade van a depender da mesma e do automóbil privado.

Desde o punto de vista da conectividade pode observarse como a meirande parte dos núcleos definidos posúen unha boa situación neste aspecto, con polo menos a conexión a unha vía estruturante territorial ou cunha conexión relativamente sinxela a través dunha vía estruturante municipal.

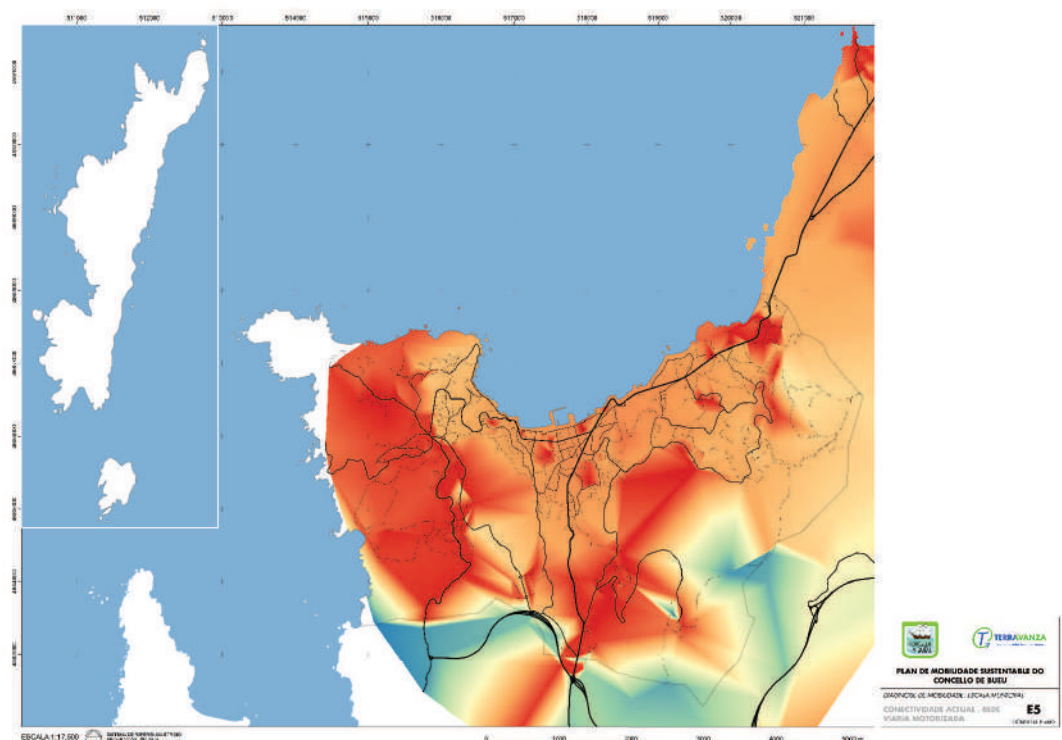


Figura 3.2. Conectividade territorial da Rede Viaria. (Fonte: TERRAVANZA)

Sen embargo, unha análise moito máis detallada sinala a existencia de zonas dos núcleos cunha conectividade moito máis limitada, xunto coa existencia de núcleos rurais sen a suficiente conectividade.

Respecto da accesibilidade pode observarse que a meirande parte do concello de Bueu posúe unha boa accesibilidade ligada a viarios de carácter estruturante, en particular territoriais, permitindo uns tempos de viaxe suficientemente axeitados en condicións de fluxo libre.

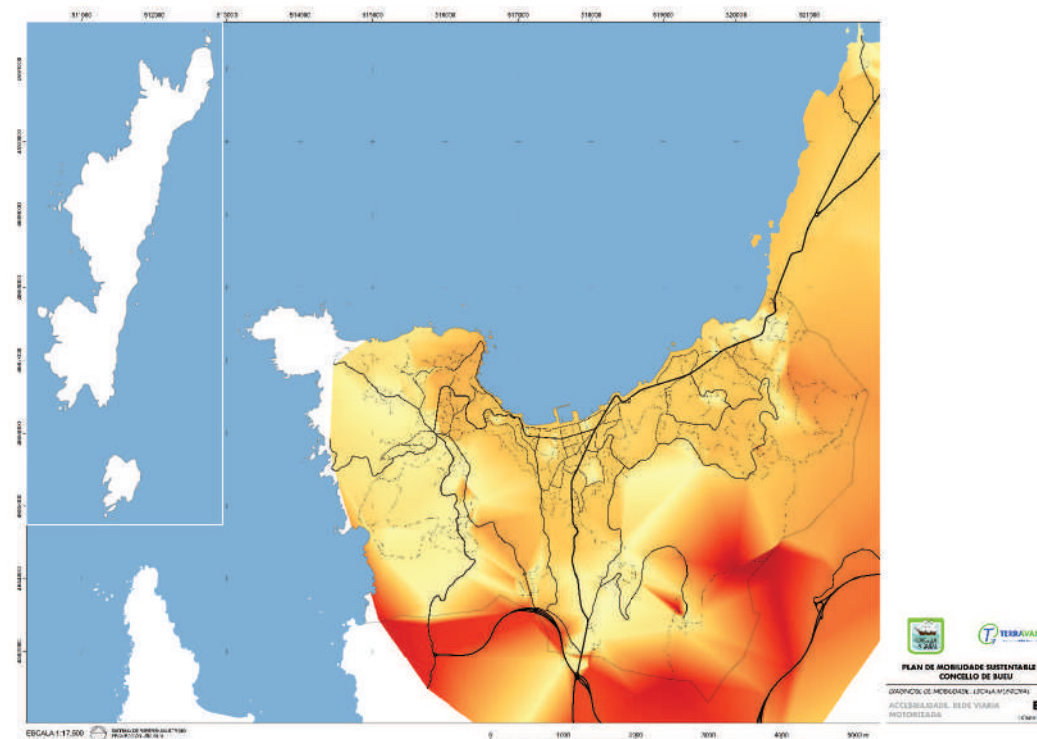


Figura 3.3. Accesibilidade territorial da Rede Viaria. (Fonte: TERRAVANZA)

Sen embargo, determinadas zonas das parroquias de Cela e Ermelo polo leste, e do oeste de Beluso presentan unha menor accesibilidade, aínda que suficientemente axeitada.

### Diagnose

Tendo en conta as análises amosadas nas liñas anteriores, pode considerarse que a escala municipal o concello de Bueu conta cunha boa accesibilidade e conectividade aos seus principais núcleos urbanos mediante a rede viaria, con algunha parroquia como a zona oeste de Beluso ou as zonas máis interiores de Cela e Ermelo, cun certo déficit de accesibilidade. Sen embargo, unha aproximación de carácter multimodal, na cal se consideren os modos de desprazamento non motorizados, o peonil e o ciclista, máis o transporte público, amosa que existe un claro déficit de accesibilidade nas parroquias do interior, ao que hai que engadir as dificultades do transporte público tamén nos núcleos urbanos e a falta de conexións axeitadas peonís e ciclistas entre os distintos núcleos urbanos.

#### Impacto estradas provinciais en accesibilidade territorial

A accesibilidade territorial, entendida como a facilidade para acadar un punto do territorio nun determinado modo de desprazamento e dentro dun umbral de tempo de viaxe, está moi ligada á extensión da rede viaria e a súa conectividade. No caso do concello de Bueu, a súa accesibilidade territorial está fortemente polarizada polas estradas PO551 e PO315, as cales proporcionan a conectividade coas vías de enlace territorial existentes no seu entorno, ademais de proporcionar a estrutura espacial do termo municipal. Sen embargo, son as estradas provinciais as que estenden a accesibilidade territorial á meirande parte do concello, xa que son as que proporcionan unha certa capilaridade no espazo coas condicións máis axeitadas. Así, nas parroquias de Cela, Ermelo e Beluso, as estradas provinciais son as que están a estender a accesibilidade á meirande parte dos núcleos, en particular a aqueles alonxados das estradas de maior rango xerárquico.



### Calidade da Rede Peonil

A calidade da Rede Peonil nos núcleos urbanos, Bueu e Beluso, supón un bo indicador de cara á transformación do modelo de mobilidade, reorientando ás relacións e os desprazamentos de proximidade a unha accesibilidade baseada no camiñar

A continuación sinálanse as principais problemáticas detectadas nos núcleos urbanos máis importantes respecto da calidade da rede peonil, en particular no relativo á súa accesibilidade (anchos, pendentes) e á súa funcionalidade, xunto coa súa interacción con outros modos, en particular o automóbil en cruces e interseccións.

#### Bueu

Desde o punto de vista da calidade da rede peonil en Bueu hai que considerar as distintas situacións presentes nas Áreas Ambientais urbanas delimitadas, caracterizadas fundamentalmente pola súa trama urbana, xunto coa propia topografía característica.

Neste senso, a avaliación da accesibilidade no núcleo urbano de Bueu amosa unha alta porcentaxe de vías que presentan problemas, ben de pendentes superiores ao 6 %, no menor dos casos, ou ben beirarrúas inferiores a 1,80 m, ou ambos aspectos ao mesmo tempo.

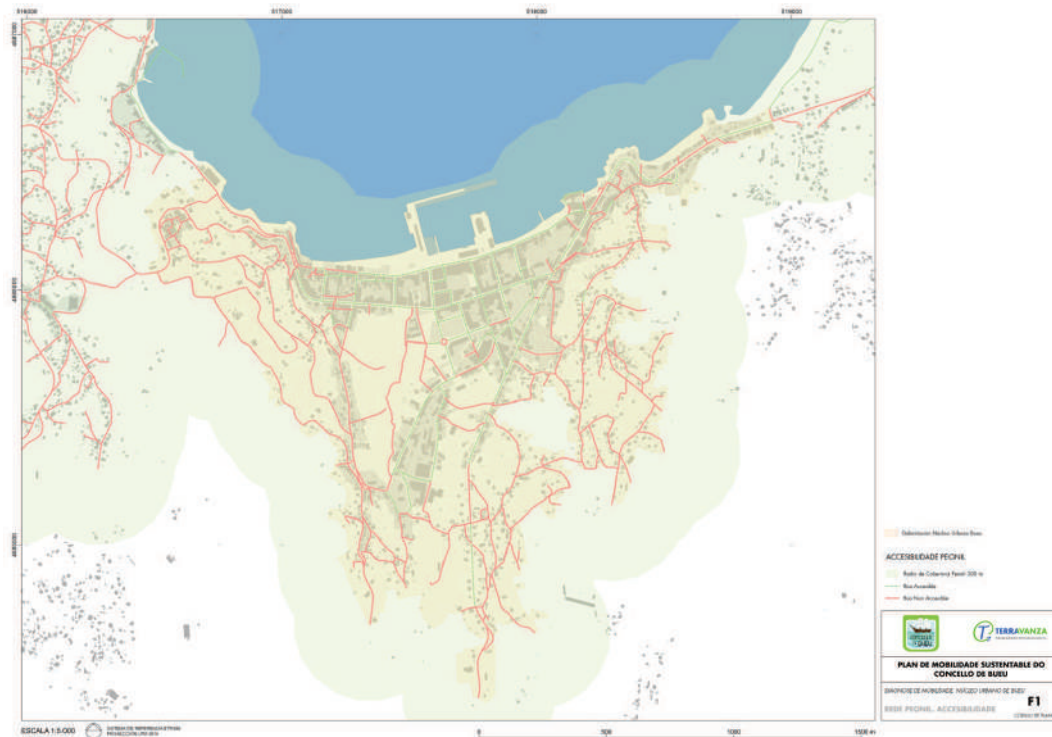


Figura 3.4. Accesibilidade e Calidade Peonil no núcleo urbano de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

#### Beluso

Desde o punto de vista da calidade da rede peonil en Beluso hai que considerar as distintas situacións presentes nas Áreas Ambientais urbanas delimitadas, caracterizadas fundamentalmente pola súa trama urbana, xunto coa propia topografía característica.

Neste senso, a avaliación da accesibilidade no núcleo urbano de Beluso amosa unha alta porcentaxe de vías que presentan problemas, ben de pendentes superiores ao 6 %, no menor dos casos, ou ben beirarrúas inferiores a 1,80 m, ou ambos aspectos ao mesmo tempo.

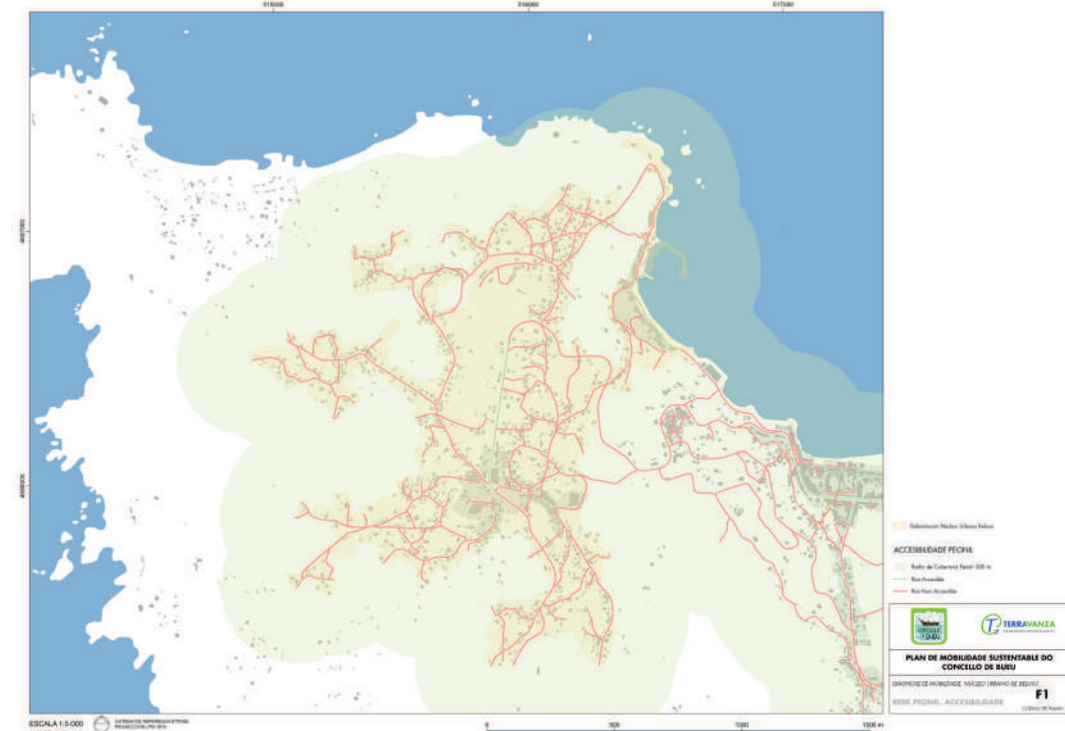


Figura 3.5. Accesibilidade e Calidade Peonil no núcleo urbano de Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

### Diagnose

A diagnose acerca da calidade da rede peonil nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso indica a existencia de significativos problemas, relacionados fundamentalmente coa existencia dun importante tráfico de paso que incide sobre a continuidade da rede e da súa interacción do automóbil, sobre todo no caso das travesías das principais vías.

Por outra banda, no caso de Bueu, existen ámbitos cunha notable calidade da rede peonil, xa que foron obxecto de importantes intervencións destinadas ao temperado do tráfico e a diferentes graos de peonalización.

Neste senso, unha valoración da calidade da rede peonil debe considerar que o punto de partida é relativamente bo, con intervencións destinadas á súa mellora nos últimos anos, aínda que, sen embargo, existen dificultades relacionadas co tráfico de paso polas travesías de Beluso e tamén polo paso das estradas PO551 e PO315, sobre todo na continuidade da rede e da interacción co automóbil privado nas interseccións.

### Balance superficie viaria

Xunto coa calidade da rede peonil, un bo indicador da oferta de mobilidade existente nos núcleos urbanos atópase no balance da superficie viaria destinada a cada un dos modos de desprazamento.

#### Bueu

O balance de superficie viaria destinada ao peón en cada rúa de Bueu amosa unha situación con claras carencias, nas que unha parte moi importante das mesmas ten un ratio inferior ao 20 %, agás nalgunha rúa peonil.



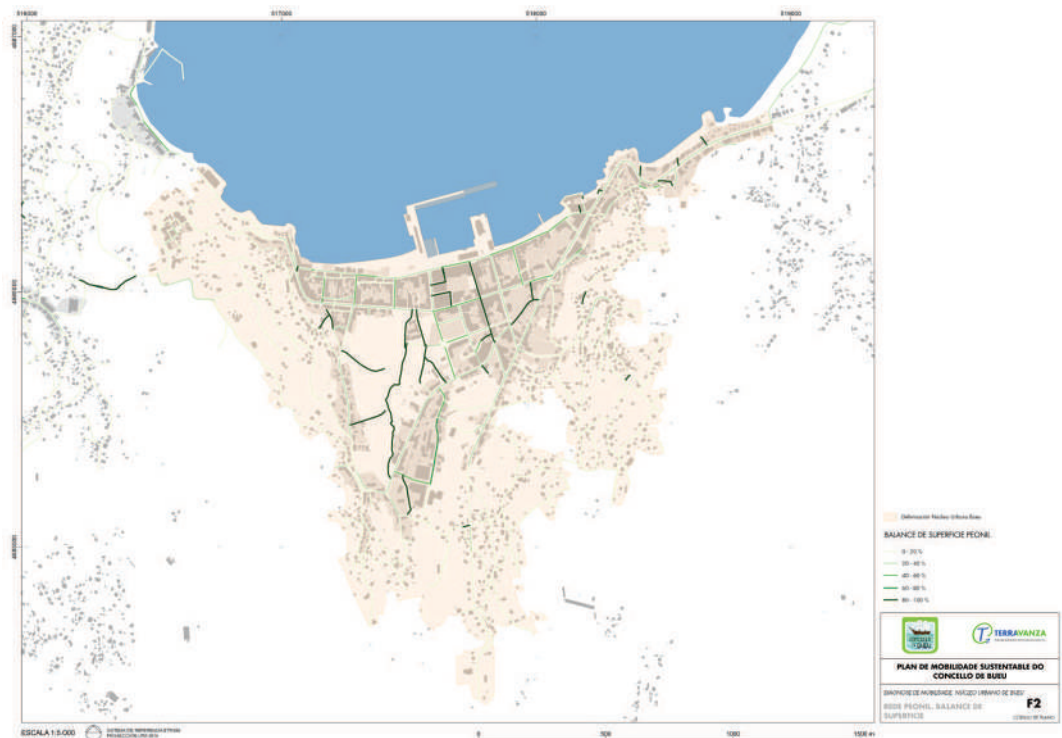


Figura 3.6. Balance de superficies no núcleo urbano de Bueu: Porcentaxe de superficie peonil. (Fonte: TERRAVANZA)

Así, na anterior imaxe pode observarse como nas zonas centrais de Bueu, nas que se levaron a cabo actuacións de prioridade peonil existen vías cunha importante superficie dedicada ao peón, mentres que nas zonas máis exteriores, baseadas moitas veces en pistas, non existe suficiente superficie peonil. Nun punto intermedio quedan aquelas vías de maior rango, nas que a través de distintas actuacións de implantación de beirarrúas existe unha certa superficie peonil, aínda que xeralmente inferior ao 40 %.

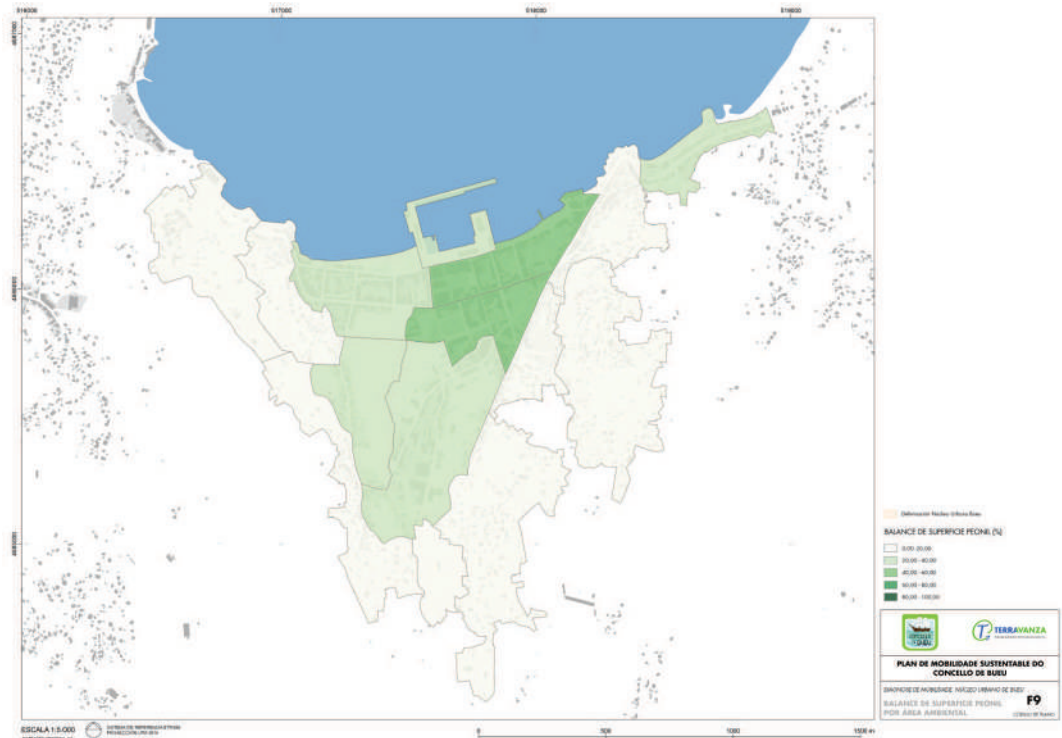


Figura 3.7. Balance de superficies no núcleo urbano de Bueu: Distribución media por Áreas Ambientais. (Fonte: TERRAVANZA)

A situación sinalada queda moi patente cando se realiza a estimación agregada por Áreas Ambientais, onde pode observarse como na maioría delas a superficie viaria peonil é inferior ao 25 % do total do viario por área, e só naquelas áreas centrais con actuacións previas de prioridade peonil e nas que existe unha certa estrutura peonil proporcionada polas principais estradas, ou desenvolvementos urbanísticos cunha certa urbanización, existen porcentaxes entre o 30 – 50 % de superficie peonil na rede viaria.

### Estradas Provinciais en Bueu

A estrutura urbana da Vila de Bueu atópase claramente artellada polas estradas autonómicas PO551 e PO315, ademais da ordenación en cuadrícula que caracteriza o seu centro urbano, e algunha das súas expansións ao longo do Val do Río Bispo. Non obstante, as estradas de titularidade provincial xogan un significativo rol no seu artellamento e na conformación de eixos secundarios.

Deste xeito, a EP1303 configúrase como un segundo eixo de expansión cara ao sur pola vertente oeste do Val do Río Bispo, mentres que polo leste a EP1305, nunha zona de elevadas pendentes, configúrase como o eixo do ámbito de A Cividá. Tamén, aínda que na actualidade transferida a súa titularidade, a Rúa Ramón Bares, a cal artella gran parte da zona sur do núcleo xogaba un papel fundamental comunicando ambos eixos.

### Beluso

No caso de Beluso a situación aínda é peor, xa que ao non contar con ningún espazo con prioridade peonil, non existe ningunha rúa que supere o 50 % de superficie adicada ao peón.

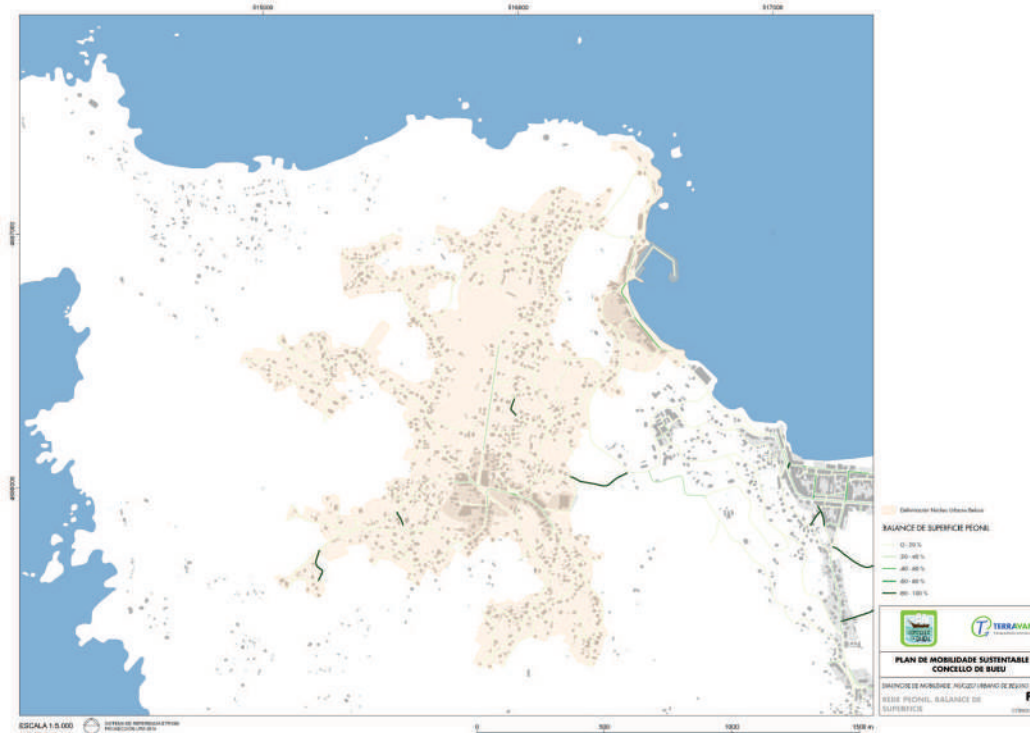
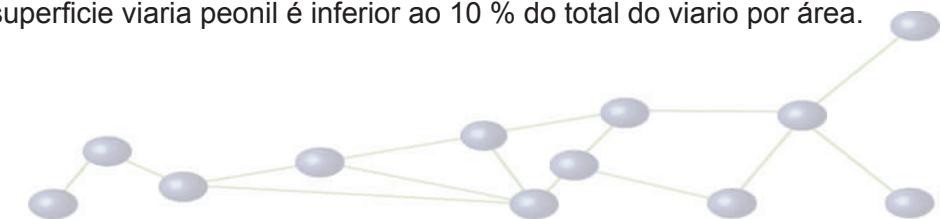


Figura 3.8. Balance de superficies no núcleo urbano de Beluso: Porcentaxe de superficie peonil. (Fonte: TERRAVANZA)

Así, na anterior imaxe pode observarse como só en pequenos tramos existe suficiente superficie peonil no viario, sobre todo en zonas apoiadas nas estradas principais pola presenza de beirarrúas.

A situación sinalada queda moi patente cando se realiza a estimación agregada por Áreas Ambientais, onde pode observarse como na maioría delas a superficie viaria peonil é inferior ao 10 % do total do viario por área.



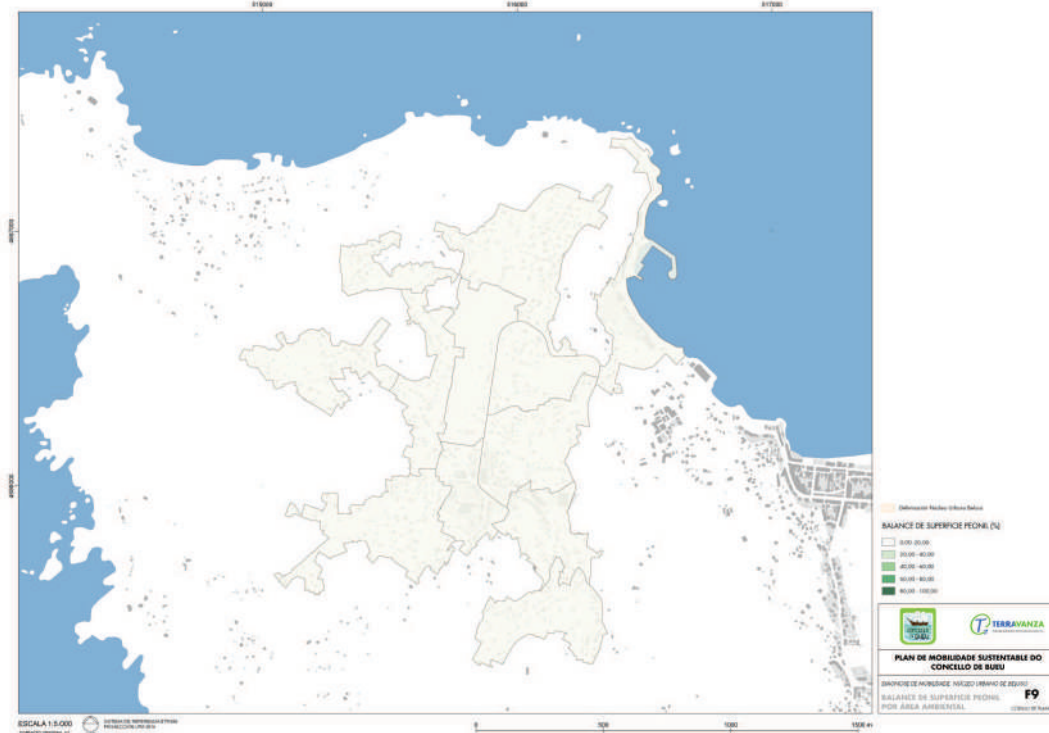


Figura 3.9. Balance de superficies no núcleo urbano de Beluso: Distribución media por Áreas Ambientais. (Fonte: TERRAVANZA)

### Diagnose

A pesar das distintas actuacións realizadas nos últimos anos respecto do incremento da superficie viaria destinada ao peón, en particular naquelas zonas máis sensibles como a Praza Massó e Eduardo Vicenti en Bueu, con notables resultados en canto á prioridade peonil, aínda existe un importante desequilibrio entre os diferentes modos, claramente favorable ao automóbil privado, sobre todo para estacionamento. Unha problemática aínda moito máis significativa no caso do núcleo urbano de Beluso, onde pola súa natureza de travesía apenas existen espazos de tráfico calmo, e o desequilibrio entre a superficie viaria destinada ao automóbil e ao peón é moi evidente.

#### Estradas Provinciais en Beluso

As estradas de titularidade provincial xogan un notable papel na estruturación do núcleo urbano de Beluso. Neste senso, non hai que esquecer que o centro do mesmo atópase na confluencia de varias estradas de titularidade provincial (EP1301, EP1302 e EP1308) coa PO315.

Deste xeito, hai que sinalar que, en realidade, esta centralidade urbana no núcleo de Beluso é consecuencia das dinámicas de accesibilidade xeradas por estas estradas, xa que orixinalmente este era un espazo baleiro entre distintos núcleos rurais que foron expandindo o seu crecemento cara a este lugar de maior accesibilidade. Polo tanto, pode considerarse que na estrutura urbana do núcleo de Beluso as estradas provinciais xogaron un papel fundamental.

#### Balance Infraestrutura Verde

A existencia de espazos verdes e libres nos núcleos urbanos incide na mellora da saúde dos cidadáns, mellorando a súa habitabilidade, pero tamén ten unha significativa incidencia respecto da mobilidade, en canto a posibilitar a existencia de ámbitos de temperado do tráfico ou sen tráfico, nos cales se facilitan as relacións sociais, o lecer e a práctica deportiva. Ademais, estes espazos verdes posúen un significativo efecto sobre a redución da contaminación ambiental e acústica, e con iso sobre a mellora da saúde das persoas.

### Bueu

A existencia dalgún pequeno xardín e espazo libre supón que algunha Área Ambiental Urbana posúa porcentaxes próximas ao 10 % en canto a superficies verdes, moito maiores en ámbitos vencellados aos equipamentos deportivos. Non obstante, a meirande parte das Áreas Ambientais presentan valores moi baixos ou insignificantes. Polo tanto, o balance de infraestrutura verde é deficiente e mellorable non que respecta á urbanización das rúas.

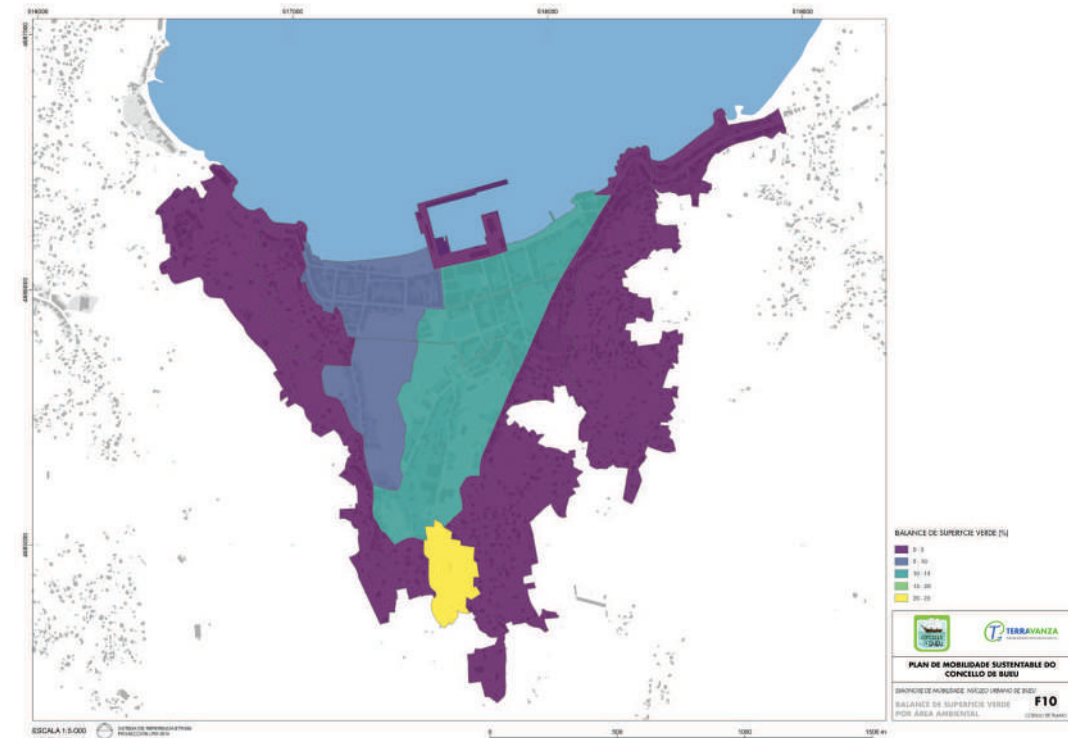


Figura 3.10. Balance de superficies verdes no núcleo urbano de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

### Beluso

A propia configuración do núcleo de Beluso e a ausencia de espazos verdes supón un balance de infraestrutura verde moi deficiente, sendo preciso un esforzo que permita introducir espazos verdes no entorno e na urbanización das rúas.

### Diagnose

Sen dúbida, a propia configuración urbana dos núcleos de Bueu e de Beluso posúe unha notable influencia na existencia de infraestruturas verdes e zonas de lecer, que permitan espazos sen tráfico destinados ao camiñar, a estancia ou a práctica deportiva. Así, aínda que a existencia de praias, cun elevado valor ambiental como a Praia de Beluso ou a de A Banda do Río, e outros espazos asociados xeralmente ao litoral ou aos portos, posúen unha influencia positiva nestes núcleos e posibilitan a localización de espazos de lecer sen tráfico. Sen embargo, en ambos casos existe unha notable carencia de espazos verdes.



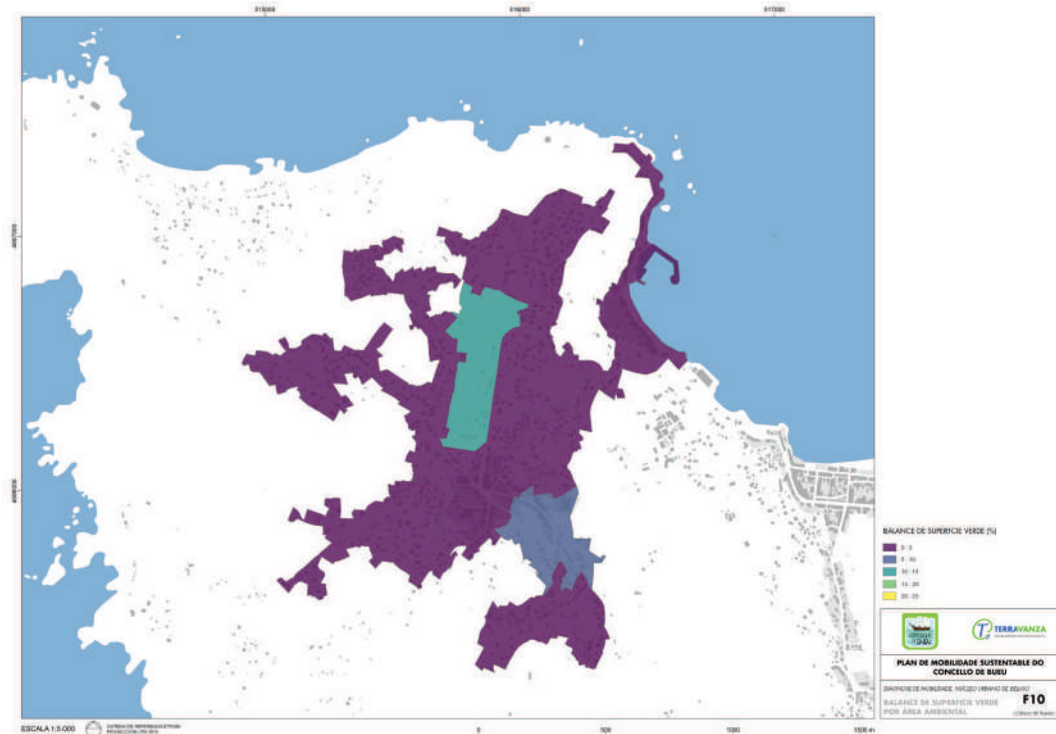


Figura 3.11. Balance de superficies verdes no núcleo urbano de Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

## b. Socio – económicos e demográficos

O modelo de mobilidade posúe unha notable influencia sobre distintas problemáticas de carácter social e económico, tanto respecto das necesidades das persoas en materia de relacións persoais e inclusión social como nas empresas e actividades económicas en canto ao acceso aos recursos e a distribución de mercadorías, por unha banda, e á accesibilidade de potenciais clientes, por outra.

Neste senso, respecto da dimensión social do modelo de mobilidade, garantir unha boa accesibilidade de todos os habitantes aos servizos e equipamentos públicos, tanto en transporte público como a pé ou en bicicleta, con independencia das capacidades físicas e condicións persoais, incluídas as económicas, é unha esixencia para calquera política de mobilidade local. Deste xeito, a estrutura da poboación, as súas características de idade e xénero, xunto coa súa evolución futura, ten unha incidencia chave nas necesidades de mobilidade actuais e futuras.

Ao mesmo tempo, a localización das distintas zonas de actividade económica e a súa accesibilidade posúe unha notable incidencia no modelo de mobilidade, en particular respecto dos fluxos diarios de traballadores, pero tamén de clientes potenciais, sobre todo no caso do comercio de proximidade.

Nas seguintes liñas analízase e realízase a diagnose da incidencia do modelo de mobilidade nas cuestións sociais e económicas.

### **Evolución demográfica**

A evolución demográfica do concello de Bueu amosa unha clara tendencia á estabilización, e incluso ao decrecemento, da súa poboación, que posúe patróns tanto de dispersión en determinadas parroquias como tamén a existencia dunha notable concentración da poboación nos principais núcleos e nos ámbitos con maior

accesibilidade como ao longo dos bordos das principais estradas.

Sen embargo, máis alá da propia distribución espacial da poboación, a principal cuestión a analizar respecto da evolución demográfica atópase no crecemento agardado no horizonte temporal do PMS do concello de Bueu e a estrutura da poboación. Así, as necesidades dunha poboación moza non son as mesmas que as dunha poboación envellecida.

Neste senso, a evolución demográfica prevista amosa como nos últimos anos estase a producir un certo retroceso da poboación, agás na Vila de Bueu, por distintos factores, desde a crise e a dependencia do sector turístico, como ao propio descenso de poboación xeral dos ámbitos rurais.

### **Efectos sobre a Mobilidade da demografía**

A evolución demográfica e a súa estrutura no horizonte temporal do PMS do concello de Bueu amosa como nos núcleos urbanos prodúcese unha certa concentración da poboación, mentres que nas parroquias rurais a tendencia é a contraria, cun certo envellecemento da poboación.

Esta estrutura demográfica, que presenta unha certa heteroxeneidade entre as distintas parroquias, e fundamentalmente entre os núcleos, con Bueu e Beluso como aqueles máis urbanos e cun maior dinamismo, supón a necesidade de formular políticas de mobilidade específicas para cada zona e que consideren as particularidades e as necesidades propias de cada segmento da poboación, reorientando o deseño das medidas segundo o perfil demográfico de cada zona.

Ao mesmo tempo, os distintos perfís demográficos de cada área indicarán distintos patróns de mobilidade, tanto no que respecta á súa distribución espacial como no relativo aos modos de desprazamento empregados. Así, nas parroquias rurais e cun maior envellecemento serán previsibles os desprazamentos cara a centros sanitarios e unha mobilidade asociada ao automóbil, o taxi e, nalgún caso, o transporte público. Por contra, no caso dos núcleos urbanos, cunha poboación máis dinámica e nova, serán previsibles uns patróns de mobilidade moito máis difusos, aínda que nalgún caso como por motivos escolares moi concentrados, e tamén un maior emprego dos modos non motorizados, peonil e ciclista, cunha certa compoñente deportiva e de lecer.

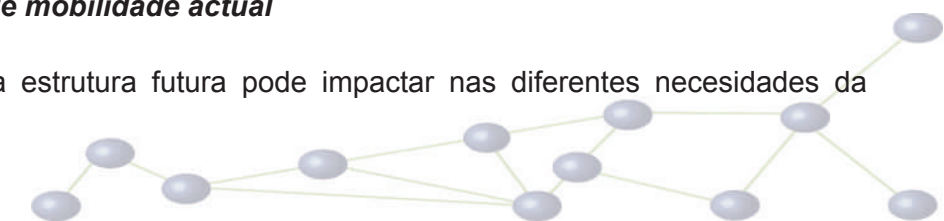
### **Diagnose**

Sen dúbida, a evolución previsible da poboación no concello de Bueu no horizonte temporal do PMS supón o xurdimento dunha serie de necesidades da poboación respecto da mobilidade, cunha distribución espacial que amosa notables diferenzas. Así, nas parroquias rurais, cun maior envellecemento da poboación, será preciso establecer políticas orientadas a facilitar a accesibilidade aos equipamentos públicos con independencia do automóbil, ben a través do transporte público en autobús ou ben mediante o taxi, e a supresión de barreiras arquitectónicas no entorno dos equipamentos.

Sen embargo, nos núcleos urbanos cun dinamismo maior e unha poboación moito máis nova, será preciso establecer políticas orientadas a incrementar os espazos públicos peonís e ciclistas no acceso aos equipamentos, en particular aos escolares e deportivos, facilitando a independencia dos rapaces e unha menor dependencia do automóbil.

### **Impacto sobre a poboación do modelo de mobilidade actual**

Se ben a evolución demográfica e a súa estrutura futura pode impactar nas diferentes necesidades da



poboación respecto da mobilidade, a continuidade do modelo actual, o Escenario Tendencial, posuirá distintas consecuencias na poboación.

Neste senso, é importante considerar que o modelo actual baseado no automóbil como principal modo de desprazamento, cunha escasa participación do transporte público e os modos non motorizados, pode ter notables e negativas consecuencias para unha poboación envellecida nas parroquias rurais e no desenvolvemento persoal de nenos e adolescentes, cautivos duns modos que non se axeitan ás súas necesidades.

Ao mesmo tempo, a localización dos distintos centros de atracción de viaxes, en particular dos educativos, deportivos e sanitarios, que concentran as necesidades de desprazamento dos sectores de poboación máis vulnerables, ten unha notable incidencia na accesibilidade e na seguridade da mesma.

Deste xeito, e tendo en conta a distribución dos equipamentos no territorio municipal e nos núcleos urbanos, e as características do viario de acceso, o Escenario Tendencial sinala a continuidade do modelo actual, no cal o acceso a boa parte dos equipamentos comunitarios e centros de atracción de viaxes presentan déficits en canto ás súas condicións de accesibilidade, tanto pola ausencia de beirarrúas axeitadas como polas pendentes existentes, e de seguridade, precisando de realizar percorridos con tramos e cruces cun certo perigo. A consecuencia desta situación é que os segmentos de poboación máis vulnerables (nenos, anciáns e persoas con mobilidade reducida) teñen dificultades para acceder aos equipamentos comunitarios e con iso redúcese a inclusión social.

Por outra banda, a continuidade do modelo actual no Escenario Tendencial significa un incremento da contaminación atmosférica e acústica, coas consecuencias que isto posúe para a saúde da poboación.

### **Diagnose**

A continuidade do modelo de mobilidade actual, cunha poboación certamente envellecida nas zonas rurais, terá como consecuencia maiores dificultades e unha maior dependencia do automóbil privado nestes ámbitos, debido á falta de alternativas de mobilidade en transporte público ou en modos non motorizados, reducindo a cohesión social e a autonomía das persoas de maior idade.

Ao mesmo tempo, a inacción sobre o modelo de mobilidade actual nos núcleos urbanos implicaría a continuidade das problemáticas actuais e do seu impacto sobre a poboación. Así, máis aló das dificultades existentes para a accesibilidade e a seguridade nalgún dos principais percorridos peonís aos equipamentos comunitarios e os centros urbanos, o continuado tráfico de paso e a conxestión da tempada estival implicarían o incremento das emisións contaminantes e do ruído, coas consecuencias para a saúde da poboación que isto representa.

Por outra parte, a continuidade deste modelo de mobilidade actual no Escenario Tendencial, orientado ao automóbil privado, supón un importante desequilibrio na distribución de superficies e na ocupación do espazo público, o cal ten como consecuencia a existencia de notables problemas de accesibilidade nos núcleos urbanos, dificultando os percorridos peonís e sobre todo aqueles das persoas con diversidade funcional.

### **Base Económica**

A base económica do concello de Bueu, como se sinalou en puntos anteriores, está asociada ao pesqueiro, ao sector turístico e aos servizos fundamentalmente, aínda que exerce unha certa función de centro comercial e de servizos no ámbito xeográfico noroeste da Península do Morrazo. Neste senso, a potencialidade da súa

base económica pesqueira e tamén turística dalgún xeito ensombrece as outras funcións exercidas como subcentro comarcal e, polo tanto, os principais efectos a considerar respecto do impacto da mobilidade sobre a economía municipal hai que focalizalos sobre o sector turístico. Non obstante, a existencia doutros sectores como o portuario, no caso sobre todo de Bueu, cunha certa dimensión e unha notable relación coa mobilidade tamén poden sufrir un forte impacto segundo as políticas de mobilidade adoptadas.

Así, e tendo en conta as características do sector turístico, hai que considerar que a mobilidade pode ter un importante impacto sobre o mesmo, debido tanto ás dificultades de conectividade e de accesibilidade como pola conxestión, coa consecuencia dunha redución do atractivo e da competitividade turística. Trátase, polo tanto, de dúas caras da mesma moeda, unha baixa accesibilidade territorial pode significar a perda de atractivo para os turistas, ao mesmo tempo que a conxestión pode ser un factor de expulsión dos turistas potenciais.

Por iso, a clara dependencia económica do concello de Bueu do sector turístico implica que calquera decisión tomada sobre a mobilidade poida ter distintos efectos sobre a súa base económica, tanto incrementando o seu atractivo e competitividade como, pola contra, ser un factor de expulsión do turismo.

### **Efectos sobre a Mobilidade da base económica**

A parte da base económica do concello de Bueu baseada no sector turístico posúe importantes implicacións na mobilidade, en particular durante a temporada estival. Neste senso, o incremento da poboación, con estimacións que aumentan notablemente a poboación residente, supón un maior número de desprazamentos, moitos dos cales teñen un patrón certamente difuso, e, por conseguinte, unha maior carga sobre as infraestruturas da mobilidade existentes.

Ao mesmo tempo que a temporada estival supón un crecemento exponencial do número de desprazamentos e da carga das infraestruturas viarias, a propia dimensión do concello de Bueu e da súa oferta de transporte público, implica unha maior dependencia dos desprazamentos turísticos do automóbil privado, e como consecuencia unha elevada conxestión das mesmas.

Unha situación que vai verse agravada no Escenario Tendencial, xa que é esperable un crecemento tanto do número de visitantes e de turistas como do tráfico asociado, empeorando a conxestión existente.

### **Diagnose**

A tendencia á expansión do sector turístico do concello de Bueu, o cal representa a súa principal base económica, terá como consecuencia un incremento do número de turistas e de visitantes no futuro, o cal traducirase como un maior número de desprazamentos que, ao mesmo tempo, serán máis difusos, tanto pola distribución espacial cada vez máis dispersa dos aloxamentos como polos horarios.

Este maior número de desprazamentos suporá un incremento do número de automóviles e, polo tanto, unha maior conxestión no Escenario Tendencial.

### **Impacto sobre a economía do modelo de mobilidade actual**

A continuidade do modelo de mobilidade actual, baseado no automóbil como principal modo de desprazamento, conxuntamente co esperable incremento do número de desprazamentos debido á tendencia positiva do número de turistas, terá como consecuencia que a maioría destas viaxes sexan realizadas en vehículo privado. Deste



xeito, a falta de alternativas ao automóbil terá como consecuencia no Escenario Tendencial a concentración dos desprazamentos na rede viaria e, polo tanto, o incremento da conxestión.

Desde o punto de vista da economía, a conxestión supón non só unha significativa externalidade, aumentando o custo do transporte, senón que tamén un factor de perda de calidade e de atractivo para o turista. Deste xeito, o incremento da conxestión pode supor no futuro un factor de expulsión dos turistas e, por conseguinte, un notable impacto sobre a base económica do concello de Bueu.

Por outra parte, unha maior conxestión e dificultade para as mercadorías de peixe movidas polos portos de Bueu e Beluso pode supor unha dificultade respecto do incremento ou decrecemento das descargas de peixe fresco, co traslado a outros portos que poidan presentar mellores condicións.

### Diagnose

O impacto do modelo de mobilidade actual na base económica do concello de Bueu pode ser moi significativo, xa que o incremento da conxestión no Escenario Tendencial pode resultar un factor de expulsión dos turistas ou de actividades pesqueiras pola perda de atractivo e das incomodidades xeradas. Neste senso, só un cambio no modelo de mobilidade tendente a reducir a conxestión a través de distintas medidas e a xeración de novos elementos de atracción, por exemplo aqueles baseados no sendeirismo e a bicicleta, coa finalidade de asegurar a competitividade turística do concello de Bueu, por unha banda, e facilitar os accesos aos portos de Bueu e de Beluso, pola outra.

## c. Mobilidade

A análise dos distintos aspectos e dimensións da mobilidade, tanto aquelas cuestións relacionadas coa súa demanda como coa oferta de infraestruturas existentes, permitirá caracterizar o modelo de mobilidade actual, e por suposto o Escenario Tendencial, a curto (2 anos), medio (4 anos) e longo prazo (10 anos), ademais de focalizar a identificación das principais problemáticas existentes.

Entre os principais aspectos ou dimensións a analizar atópanse: o Reparto Modal, o Transporte Público, o Transporte Privado e a Circulación, a Distribución de Mercadorías e o Aparcamento. Algúns destes aspectos serán analizados tanto a escala municipal como a escala de núcleos, mentres que outros serán analizados nesta última escala.

Deste xeito, de cada un dos aspectos ou dimensións sinaladas realizarase unha análise que permitirá caracterizar o seu modelo e identificar as súas principais problemáticas, mediante distintas análises específicas para cada un deles.

A identificación das problemáticas que afectan directamente aos distintos aspectos e dimensións da mobilidade é o punto central da diagnose e da detección dos Retos Futuros, que deberá afrontar o PMS do concello de Bueu.

### Reparto Modal

A enquisa de mobilidade levada a cabo durante a redacción do PMS do concello de Bueu, completada mediante triangulación cos datos do Censo do 2011, máis os aforos de tráfico e do Plan de Transporte Público de Galicia, permite caracterizar tanto a xeración como a distribución e o reparto modal da mobilidade.

Deste xeito, a partir dos datos cuantitativos, apoiados nas pertinentes análises cualitativas proporcionadas polo proceso de Participación Pública, permite analizar e caracterizar o reparto modal actual e tendencial dos residentes e visitantes, poñendo de manifesto a excesivo desequilibrio existente, fortemente basculado cara ao automóbil, con independencia dos motivos da viaxe.

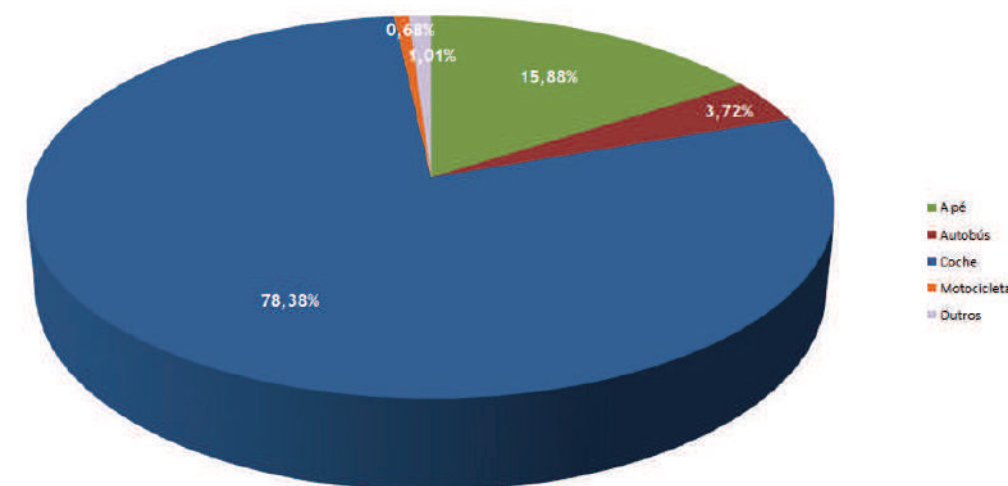


Figura 3.12. Gráfico resumo do Reparto Modal no concello de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

Por outra banda, hai que sinalar a importancia dos desprazamentos a pé no núcleo urbano de Bueu, xunto coa importancia do autobús nas relación interurbanas, aínda que con porcentaxes inferiores ao 20 – 25 %.

### Diagnose

A análise e caracterización do Reparto Modal dos residentes e dos visitantes do concello de Bueu sinalan claramente unha notable dependencia do automóbil privado, cun moi claro protagonismo en ambos casos sobre os restantes modos de desprazamento.

En xeral, respecto dos residentes, o reparto modal amosa un notable desequilibrio a favor do automóbil, en todos os segmentos de poboación, o que implica unha excesiva dependencia deste modo de desprazamento, coas consecuencias que posúe respecto da carga de tráfico nas infraestruturas viarias, sobre o medioambiente e sobre a saúde da poboación.

Non obstante, dentro do contexto xeral de dependencia do automóbil privado nos desprazamentos dos residentes, hai segmentos da poboación como nenos e adolescentes que teñen un significativo uso doutros modos de desprazamento como o autobús, sobre todo no acceso aos centros educativos, e do modo a pé.

Por outra banda, respecto dos visitantes existe, do mesmo xeito, un maior protagonismo do automóbil privado nos desprazamentos con destino ao concello de Bueu, cunha participación case que testemuñal do autobús, o que supón un importante incremento da carga de tráfico no viario, sobre todo na temporada estival como pode observarse na distribución mensual das Intensidades Medias de Tráfico (IMD) nas principais vías de acceso.

Neste senso, o reparto modal no Escenario Tendencial confirma o protagonismo do automóbil privado na mobilidade, tanto de residentes como de visitantes, o cal supón un notable impacto na poboación e no medioambiente, reducindo a calidade de vida dos habitantes do concello de Bueu.

### Transporte Público

O inventario dos servizos de Transporte Público en autobús, o principal transporte de carácter colectivo existente no concello de Bueu, e baseados no próximo Plan de Transporte Público de Galicia, permitiu caracterizar a oferta actual e futura. Ao mesmo tempo, hai que considerar que pola propia configuración territorial e a ausencia dunha masa crítica suficiente, a oferta de Transporte Público en autobús, de natureza comarcal e interurbana, é competencia da Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia e presenta certas carencias en canto ás frecuencias, o número de liñas, as expedicións ofrecidas por sentido ao día, e a súa cobertura.

Deste xeito, a acción municipal sobre a oferta de transporte público en autobús está fortemente condicionada polas capacidades competenciais, por unha banda, e pola planificación baixo unha óptica supramunicipal das liñas, as paradas e as frecuencias. Neste senso, e tendo en conta que as lóxicas de implantación do servizo son de carácter comarcal e dificultan a acción municipal sobre o servizo en autobús, agás no relativo a facilitar a súa cobertura e a accesibilidade aos puntos nodais, isto é, ás paradas e ás estacións.

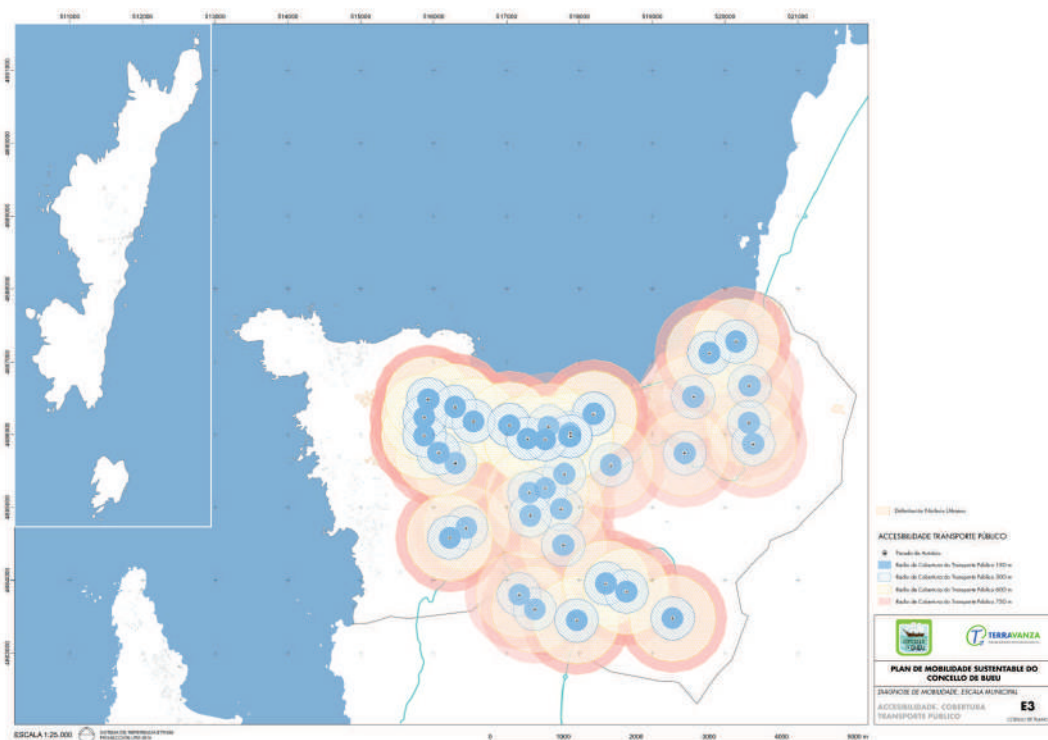


Figura 3.13. Cobertura do Transporte Público en autobús no concello de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

A análise da rede de autobús ten que basearse, neste caso, fundamentalmente na cobertura que proporciona respecto aos núcleos que posúen o servizo e ao número de poboación (xeralmente en porcentaxe sobre o total municipal) que suponse está servida por unha parada. A cobertura neste caso tomarase a partir dun radio de 300 m ao redor da parada, máis outro radio maior de 750 m, aínda que nos espazos rurais algunha poboación considera radios de influencia de entre 1.000 e 1.500 m.

A existencia de servizos de transporte escolar, que a través do Programa TES + BUS poden empregarse como transporte público nalgúns zonas rurais implica que a combinación do transporte escolar xunto co transporte regular en autobús incremente a súa cobertura.

A cobertura indica que a maior parte dos núcleos do concello de Bueu atópase a menos de 300 m dunha parada de autobús e que a poboación servida representa o 68 % do total da poboación municipal (unha cobertura do

68 % para un radio de 300 m e do 94 % para un radio de 750 m) no escenario invernal e do 65 % do total da poboación municipal (unha cobertura do 65 % para un radio de 300 m e do 92 % para un radio de 750 m) no escenario estival, tal e como se amosa na seguinte táboa:

Cobertura Autobús Municipal		Situación Actual	
		Inverno	Verán
Poboación a menos de 150 m parada de autobús	% Residente	42 %	42 %
	% Residente e Estacional	42 %	39 %
Poboación a menos de 300 m parada de autobús	% Residente	68 %	68 %
	% Residente e Estacional	69 %	65 %
Poboación a menos de 600 m parada de autobús	% Residente	88 %	88 %
	% Residente e Estacional	88 %	85 %
Poboación a menos de 750 m parada de autobús	% Residente	94 %	94 %
	% Residente e Estacional	94 %	92 %

Táboa 3.2. Táboa coa cobertura do autobús nos distintos escenarios invernal e estival para o conxunto municipal. (Fonte: TERRAVANZA)

Sen embargo, existen zonas que presentan unha baixa cobertura do transporte público en autobús, en particular no caso das parroquias de Beluso, Cela e Ermelo.

Unha análise mais detallada de cobertura respecto dos núcleos urbanos de Bueu e Beluso a amosa as seguintes consideracións:

Cobertura Autobús Bueu		Situación Actual	
		Inverno	Verán
Poboación a menos de 150 m parada de autobús	% Residente	57 %	57 %
	% Residente e Estacional	57 %	54 %
Poboación a menos de 300 m parada de autobús	% Residente	86 %	86 %
	% Residente e Estacional	86 %	83 %
Poboación a menos de 600 m parada de autobús	% Residente	98 %	98 %
	% Residente e Estacional	98 %	97 %
Poboación a menos de 750 m parada de autobús	% Residente	100 %	100 %
	% Residente e Estacional	100 %	100 %

Táboa 3.3. Táboa coa cobertura do autobús nos distintos escenarios invernal e estival para o agregado urbano de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

Cobertura Autobús Beluso		Situación Actual	
		Inverno	Verán
Poboación a menos de 150 m parada de autobús	% Residente	11 %	11 %
	% Residente e Estacional	28 %	27 %
Poboación a menos de 300 m parada de autobús	% Residente	77 %	77 %
	% Residente e Estacional	57 %	56 %
Poboación a menos de 600 m parada de autobús	% Residente	87 %	87 %
	% Residente e Estacional	85 %	85 %
Poboación a menos de 750 m parada de autobús	% Residente	96 %	96 %
	% Residente e Estacional	96 %	96 %

Táboa 3.4. Táboa coa cobertura do autobús nos distintos escenarios invernal e estival para o núcleo de Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

As cifras anteriores indican que respecto á cuestión espacial, é dicir, ao radio de influencia das paradas, a meirande poboación dos núcleos urbanos do concello de Bueu atópanse ben servidos e cubertos polo Transporte Público en autobús, agás algunhas zonas das parroquias de Beluso, Cela e Ermelo. Sen embargo, falta a dimensión temporal, a frecuencia, que debido ao seu baixo valor empeora claramente o servizo impedindo o



seu atractivo para unha boa parte da poboación.

Unha segunda cuestión a ter en conta na análise do autobús está relacionada coa capacidade para realizar a transferencia, ou a interconexión, o cambio modal, particularmente co peón e a bicicleta. Neste caso hai que sinalar as dificultades existentes debido ás circunstancias da Rede Peonil con beirarrúas en moitas ocasións demasiado estreitas. En particular, hai que considerar a accesibilidade peonil ás principais paradas dos núcleos urbanos.

### **Bueu**

No caso da accesibilidade ás paradas do núcleo de Bueu hai que distinguir distintas situacións, pero en xeral, e a excepción de problemáticas relacionadas coas pendentes, presentan unha accesibilidade axeitada.



Figura 3.14 - 3.15. Paradas de Transporte Público en autobús en Bueu e Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

### **Beluso**

No caso de Beluso, as paradas existentes no ámbito urbano presentan distintas situacións e problemáticas relacionadas fundamentalmente coa súa accesibilidade, por unha banda, e coa falta de cobertura das súas zonas externas.

### **Diagnose**

Máis alá das problemáticas existentes relacionadas coas carencias estruturais do transporte público en autobús nos territorios como o concello de Bueu, coas dificultades para mellorar as súas frecuencias sobre todo, hai que considerar fundamentalmente na diagnose dous aspectos: a cobertura espacial proporcionada polo servizo e a accesibilidade ás paradas e puntos nodais do mesmo.

Respecto da cobertura espacial, hai que considerar que na actualidade, e polo tanto no Escenario Tendencial, pódese concluír que a escala municipal é elevada en canto aos principais centros de atracción e xeración de viaxes, aínda que nalgúnhas zonas das parroquias de Beluso, Cela e Ermelo presenta unha significativa falta de cobertura. Ao mesmo tempo, na escala dos núcleos urbanos pode considerarse que agás nas súas zonas máis externas a cobertura é boa, coas dificultades coñecidas respecto das frecuencias.

Respecto da accesibilidade das paradas nos núcleos urbanos de Bueu, Beluso e as travesías das estradas

PO315 e PO551, pode considerarse que a situación xeral é axeitada, aínda que existen algunhas paradas nas cales obsérvanse deficiencias, debido tanto ás pendentes existentes e, sobre todo, á ausencia de prioridade do modo peonil.

### **Transporte Privado e Circulación**

Seguindo o enfoque de oferta e de prioridade dos modos máis sustentables que guía este documento, como o peón e a bicicleta, a análise da Rede Viaria Motorizada, soporte do transporte privado, é a última, ocupándose preferentemente daqueles desprazamentos que non poden ser satisfeitos de ningún outro modo e, ao mesmo tempo, procurando equilibrar tanto o seu papel no modelo de Mobilidade como o seu espazo, considerando, por outra parte, o seu impacto no resto de modos.

A nivel municipal, a análise da Rede Viaria Motorizada está relacionada coa estrutura que adopta a mesma e o seu artellamento, amosando como existe un certo desequilibrio nas funcións realizadas por algunhas das principais vías do concello de Bueu, as cales están deseñadas para tráfico de enlace territorial, pero que na actualidade están realizando funcións de artellamento municipal e nalgún caso incluso urbano, introducindo tráfico de paso en espazos urbanos.

Este problema da brecha entre a función da vía e o papel que debería xogar na realidade trasládase tamén aos núcleos de Bueu, Beluso e, en menor medida, ás travesías das estradas PO315 e PO551, xa que algunha das súas principais vías, que están organizando a circulación, foron implantadas baixo lóxicas de conexión a longa distancia. En certo sentido, isto é o que sucede coas travesías da PO315 e PO551 en Bueu e Beluso.

Non é preciso voltar a sinalar e insistir que tanto a existencia deste tráfico de paso como sobre todo o pico de demanda da tempada estival produce unha importante congestión nos principais eixos viarios de acceso, en particular debido á incapacidade dalgún elemento como a intersección da PO551 con Pazos Fontenla, pola regulación existente, e a redución da capacidade desta última rúa no verán polo constante cruce de peóns. Neste senso, o crecemento agardado no Escenario Tendencial incide aínda máis nesta cuestión, sendo agardables incrementos de entre un 15 %, polo desenvolvemento de novos solos urbanizables, e un 30 %, pola variación estival, segundo o recollido nas estacións de aforo, na IMD das principais vías de acceso do concello de Bueu, ao non existir outras alternativas.

Mais aló da propia estrutura da Rede Viaria Motorizada e os problemas de introdución de tráfico de paso en eixos urbanos, debido á inexistencia de itinerarios alternativos, e a congestión existente no período estival, a análise específica desta rede nos núcleos urbanos amosa importantes eivas e impactos.

### **Bueu**

En primeiro lugar, e como xa se sinalou noutros puntos, a configuración xeográfica e topográfica do núcleo e a súa estrutura urbana conduciu a que unha boa parte da Rede Viaria posúa anchos inferiores a 6 m (56,49 %).

Esta cuestión, ademais, tradúcese nunha significativa porcentaxe ( 72,70 %) de sentidos únicos, xa que existen evidentes dificultades para circular en dobre sentido. Por outra parte, aínda que a cantidade de rúas (7,11%) nas cales xa na actualidade o tráfico está compartido non é moi elevada, estas concéntranse nos espazos centrais do núcleo de Bueu.



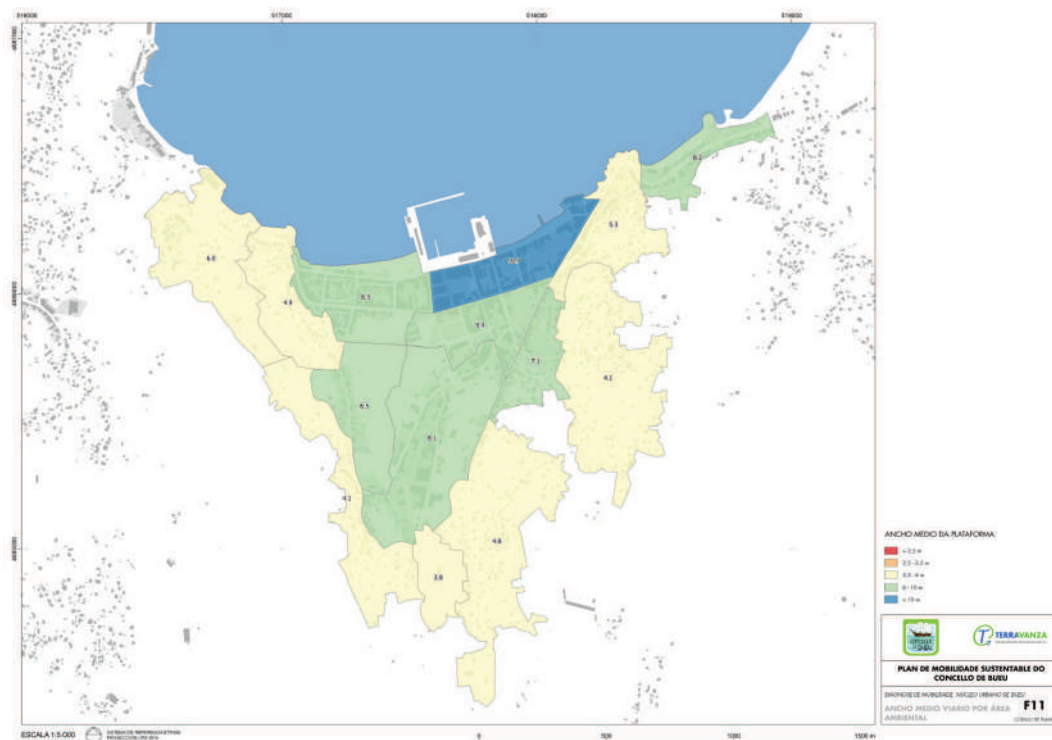


Figura 3.16. Anchos viarios medios por Área Ambiental no núcleo urbano de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

Os problemas derivados do escaso ancho dalgúns vías, que apenas permiten o paso dun automóbil, e moito menos unha separación axeitada co peón, dificultan o establecemento dunha estrutura viaria ben lexible, o cal vese agravado polas carencias existentes en canto á sinalización orientativa, e, sobre todo, dificulta a permeabilidade do automóbil cara a certas áreas e os espazos portuarios e as fronteas marítimas de ambos núcleos.

Sen dúbida, a problemática derivada da morfoloxía viaria e o seu escaso ancho xera problemas de estruturación da rede e dificulta a creación de itinerarios alternativos que permitan unha mellor distribución do tráfico cara aos espazos centrais e as fronteas marítimas.

Ao mesmo tempo hai que considerar que a estrutura viaria de Bueu moi polarizada pola existencia da travesía da PO315 (Pazos Fontenla) sobre a que se apoiou a súa construción histórica, supón a existencia dun tráfico de paso significativo, pero tamén unha clara problemática pola dificultade de establecer itinerarios alternativos na actualidade.

En resumo, a problemática existente na Rede Viaria Motorizada de Bueu está relacionada cunha rede insuficientemente desenvolvida e que concentra o tráfico nuns eixos que adoptan funcións de tráfico de longa distancia mais de distribución urbana, por unha banda, de paso. e a dificultade para establecer itinerarios alternativos que permitan mellorar e equilibrar a distribución do tráfico, en particular eliminando tráfico de paso, por outra.

### Beluso

A análise da Rede Viaria do núcleo urbano de Beluso presenta moitas semellanzas co caso de Bueu, xa que a súa configuración como travesía da PO315 supón a existencia dun tráfico de paso de longa distancia a través dun espazo claramente urbano. Noutra orde, se ben o viario do núcleo de Beluso non presenta significativas problemáticas relacionadas coa súa configuración topográfica, agás nalgúna zona que comunica con Bueu e co porto de Beluso, as características do seu viario, máis alá das travesías sinaladas, presenta notables eivas

en canto á súa sección transversal, cunha significativa porcentaxe (56,15 %) de vías cunha anchura inferior aos 4 m, que están a soportar un tráfico de dobre sentido, que no entorno do CEIP Montemogos implica unha notable conxestión puntual nos momentos de entrada e saída dos escolares debido á insuficiente capacidade do viario.

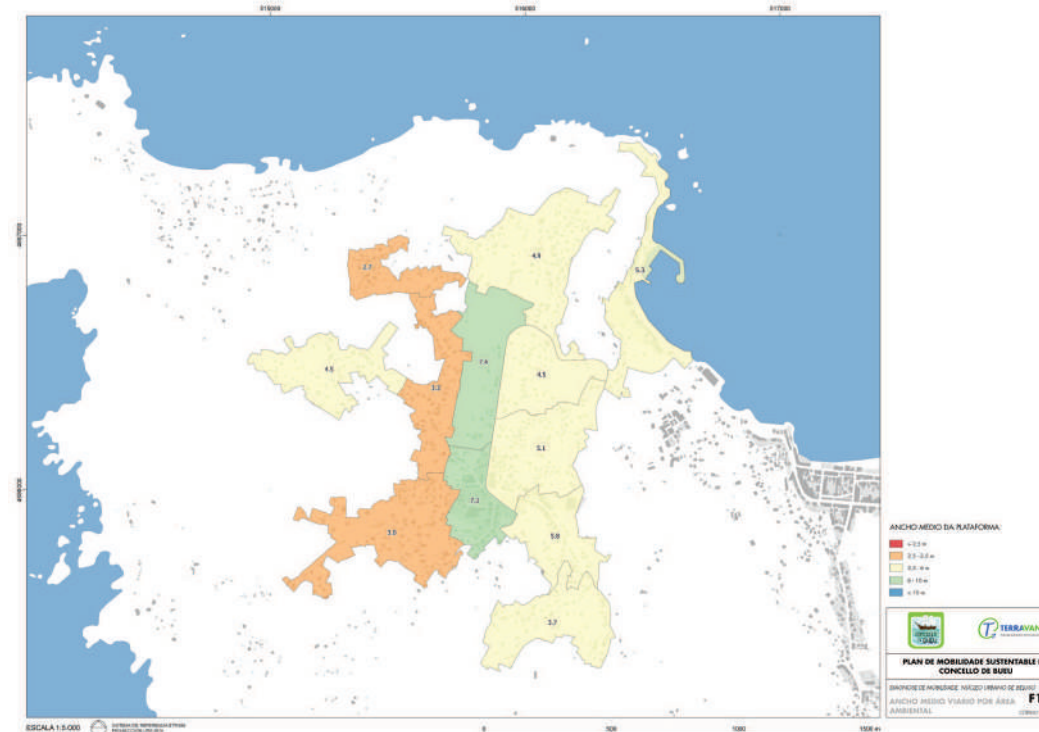


Figura 3.17. Anchos viarios medios por Área Ambiental no núcleo urbano de Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

En resumo, a principal problemática existente na Rede Viaria Motorizada de Beluso está relacionada co tráfico de paso polas súas travesías, con momentos de conxestión puntual e na temporada estival, e coa insuficiencia do seu viario de proximidade e de acceso ás vivendas.

### Diagnose

A diagnose acerca do transporte privado e a circulación, tanto na actualidade como no Escenario Tendencial, é moi claro e está relacionado coa propia estrutura da rede viaria, tanto a escala municipal como nos núcleos urbanos, máis coa falta de capacidade de algún dos seus principais elementos, sobre todo nos picos de demanda estival, pero tamén no seu funcionamento habitual.

Deste xeito, e como xa foi sinalado ao longo deste texto, o previsible crecemento do número de desprazamentos, tanto debidos ao desenvolvemento de novos solos urbanizables previstos no PXOM como do incremento de visitantes e turistas, suporá unha maior conxestión das principais vías de acceso territorial e aos principais núcleos, en particular en Bueu, pero tamén en Beluso, agravando a situación actual do tráfico, sobre todo na tempada estival.

Por outra banda, o desenvolvemento de novas grandes infraestruturas viarias non semella unha opción realista, xa que a propia configuración topográfica e a configuración da urbanización dificultan a súa implantación baixo unha escala territorial ampla. Neste senso, as alternativas fronte á conxestión só poden pasar por unha mellor distribución do tráfico entre as vías de maior rango e que posúan capacidade suficiente.

Respecto da rede viaria nos núcleos, hai que sinalar dúas cuestións: a existencia dun tráfico de paso elevado polos núcleos, relacionado en gran medida coa súa configuración urbanística en travesía, e a existencia de



áreas que presentan unha rede viaria con notables insuficiencias en canto ás súas características morfolóxicas (anchura, sección, etc.) para soportar tráfico máis alá do propio de accesibilidade terminal ás vivendas. Neste senso, espazos como a Banda do Río ou Pescadoira en Bueu, xunto coa zona escolar, son bos exemplos desta situación, merecendo un tratamento moi distinto e orientado ao peón.

De xeito resumido, as principais problemáticas existentes respecto da rede viaria están relacionadas coa existencia de conxestión debida á insuficiente capacidade dalgún dos seus elementos para soportar os picos de demanda estival, a existencia dun notable tráfico de paso polos principais núcleos urbanos, a insuficiente distribución do tráfico e a súa concentración nunhas vías moi concretas (PO551 e PO315), a pesar da existencia dunha rede de titularidade provincial con capacidade para presentar itinerarios alternativos, e a existencia de áreas nos núcleos urbanos con problemáticas asociadas á morfloxía viaria e que precisan dun tratamento diferenciado e orientado ao peón.

Por outra parte, no relativo á relación entre o tránsito rodado e o tránsito peonil nos núcleos urbanos hai que sinalar que a propia configuración urbanística dos núcleos, nos que algunha das súas principais vías de tránsito peonil están asociadas a travesías, implica unha serie de problemáticas específicas relacionadas coa continuidade da rede peonil e a compatibilización entre ambos tránsitos e coa fluidez do tráfico rodado, por exemplo ao longo da Rúa Pazos Fontenla en Bueu, que se ve interrompida polo tránsito peonil, agravando o problema da conxestión.

#### **Distribución de Mercadorías**

A distribución de mercadorías no ámbito urbano ten unha notable importancia tanto respecto da circulación como en canto á ocupación do espazo público viario, xerando en ocasións un tráfico de axitación que dificulta o tránsito e que, en moitas ocasións, é incompatible cos usos urbanos polo paso de vehículos pesados.

A nivel municipal, se ben existe un tráfico de pesados nas principais vías do concello de Bueu, non se detecta unha problemática específica pola existencia de tramos conxestionados por este motivo. Só en certo modo, o tráfico cara ao porto de Bueu e, en menor medida cara ao de Beluso, xunto co tráfico ao Parque Empresarial de Castiñeira, pode supor un tráfico con suficiente entidade de vehículos pesados para xerar algún tipo de problemática. Sen embargo, tanto o viario de acceso, que presenta unha notable capacidade e sección transversal, como os horarios non supoñen unha problemática importante máis alá da súa regulación.

A distribución de mercadorías nos núcleos urbanos é unha cuestión que presenta máis matices que na escala municipal.

#### **Bueu**

No caso do agregado Bueu pode considerarse que existe unha correcta delimitación de zonas de carga e descarga en xeral. Sen embargo, é preciso sinalar que nos seus espazos centrais, nos que existe prioridade peonil, a distribución de mercadorías presenta maiores dificultades para a súa regulación. Hai que sinalar, por outra parte, que o mercado municipal posúe suficiente espazo delimitado para a carga e descarga.

#### **Beluso**

No caso de Beluso, a distribución de mercadorías non presenta problemáticas, aínda que non existan suficientes espazos de carga e descarga delimitados no mesmo.

#### **Diagnose**

A distribución de mercadorías no concello de Bueu non presenta unha problemática significativa, existindo unha boa distribución dos espazos de carga e descarga nos núcleos. Non obstante, os ámbitos centrais e de maior sensibilidade urbana de Bueu precisan dunha regulación particular e específica coa finalidade de manter a súa calidade urbana, por unha banda, e para asegurar o acceso ao porto de Bueu.

#### **Aparcamiento**

Xunto co espazo da circulación dos vehículos, unha cuestión fundamental no tráfico urbano é o estacionamento, toda vez que se estima que os vehículos pasan preto do 95% do tempo aparcado fronte ao tempo que está circulando.

De feito, o problema de estacionamento, máis concretamente do emprazamento do automóbil que non está a circular, é un dos máis importantes para calquera Política de Mobilidade. Coa finalidade de avaliar a oferta de estacionamento nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso realizouse un inventario das prazas existentes, considerando dúas categorías básicas: a oferta fóra de calzada e a oferta na calzada.

Esta oferta, tanto en calzada como fóra da calzada, asóciase á súa vez a cada unha das Áreas Ambientais Urbanas, coa finalidade de posteriormente avaliar a satisfacción das necesidades de estacionamento existentes.

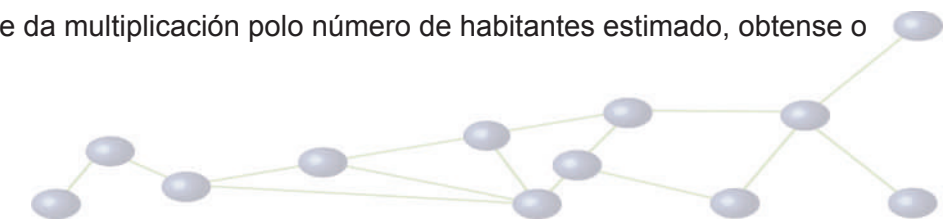
Deste xeito, realizouse un inventario de oferta de estacionamento en calzada distinguindo entre aquela regulada e a irregular, e dentro da regulada segundo a tipoloxía en liña, batería ou oblicua. Por outra parte, realizouse o inventario de oferta fóra de calzada, é dicir, aquela que se atopa en aparcamentos residenciais ou garaxes, e aquel que se atopa en solares fóra de calzada. No caso do estacionamento en garaxes, ao carecer do censo de prazas en vao, realizouse unha estimación conservadora considerando que existía como mínimo un número de prazas igual ao número de vivendas da edificación.

Como pode observarse, hai unha distribución pouco homoxénea dos distintos tipos de estacionamento regulado e non regulado, e, por outra parte, no número de prazas, xunto cun importante espazo público ocupado por prazas irregulares. No punto correspondente sinalouse o inventario de prazas de aparcamento por Área Ambiental para os núcleos urbanos.

Por outra banda, a ocupación do espazo público polo automóbil, a satisfacción das necesidades de estacionamento, non é unha cuestión sinxela, xa que a percepción do número de prazas e das posibilidades para aparcar acostuma a ser moi variable en función de distintos intereses particulares, pero normalmente moi baixa, é dicir, a máis que coñecida “falta de aparcamento”.

Neste senso, as distintas políticas de estacionamento acostuman a ter como obxectivo satisfacer a demanda residencial, isto é, aquela xerada polos residentes, confiando que a foránea fique en parte satisfeita polas prazas libres dos residentes durante a xornada laboral. Outros consideran que é preciso satisfacer tamén toda a demanda foránea, o que normalmente leva a sobreestimar o número de prazas de estacionamento. Un punto intermedio, xunto cunha boa xestión da rotación do estacionamento, posiblemente sexa a política máis axeitada.

A demanda residencial para cada Área Ambiental Urbana calculouse a partir do ratio existente entre vehículos (turismos e furgonetas) por habitante agregado no concello de Bueu (0,54 veh./hab., tomando 6.604 veh. lixeiros e 12.148 hab. no 2018). A partir deste ratio e da multiplicación polo número de habitantes estimado, obtense o



número de vehículos de residentes por Área Ambiental Urbana e que precisan satisfacer o seu estacionamento. Por outra banda, para o caso da demanda asociada á segunda residencia considerouse un ratio lixeiramente superior ao anterior, de valor (0,59 veh./hab), estimado a partir da ratio de ocupación da poboación estacional en vivenda (2,48 persoas). Con este valor e xunto cos valores da oferta de estacionamento, calcúlase o balance de estacionamento, o cal se expresa xeralmente como déficit. Así, obtense o déficit residencial infraestrutural e o déficit residencial global, segundo as definicións seguintes.

- Déficit Residencial Infraestrutural: corresponde á demanda de aparcamento residencial que non é asumida polo estacionamento en vivenda e o estacionamento fóra da calzada, de tal xeito que de existir un déficit este debe ser satisfeito polo estacionamento en calzada.

- Déficit Residencial Global: corresponde á demanda de aparcamento residencial que non é asumida por ningún tipo de estacionamento, isto é o déficit residencial infraestrutural máis a oferta en calzada. Trataríase daquela demanda que non é satisfeita de ningún xeito.

No relativo á demanda de estacionamento foránea, realizouse unha estimación en base ás superficies comerciais, de ocio e de oficinas, xunto coas prazas dos aloxamentos turísticos existentes en cada Área Ambiental Urbana. Os ratios empregados foron de 1 praza por 20 m<sup>2</sup> comerciais, 1 praza por 22 m<sup>2</sup> de ocio e 1 praza por 30 m<sup>2</sup> de oficina e 1 praza por cada 2 prazas de aloxamento turístico. Non obstante, respecto das prazas turísticas en aloxamentos como hotéis, cámpings e casas rurais considerouse que esta demanda é satisfeita en parte (mínimo do 60 % agregado en cada Área Ambiental) nas instalacións destes establecementos. Ao mesmo tempo, considerouse que os aloxamentos en vivendas de uso turístico, non segunda residencia, tiñan unha demanda equivalente a 1 praza por cada 2 persoas, considerando ademais que esta demanda non é satisfeita por instalacións asociadas ao aloxamento.

Sen embargo, para ter en conta a rotación que debería existir e non sobreestimar o número de prazas, considerouse un índice de rotación teórico de 6,40 para comerciais, 2,67 para ocio e 2,00 para oficinas, e non se considerou rotación para as turísticas.

**Bueu**

Na seguinte táboa amósanse os datos respecto do balance de estacionamento no agregado urbano de Bueu para cada unha das áreas ambientais delimitadas, considerando como residencial a poboación residente e a poboación en segunda residencia.

ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas e fóra de calzada	Demanda Residencial		Déficit Residencial Infraestrutural	
		Inverno	Verán	Inverno	Verán
A Achadiza	60	171	283	-111	-223
A Banda do Río	588	701	893	-113	-305
A Carrasqueira	33	85	129	-52	-96
A Graña - Trasouto	82	146	221	-64	-139
A Ramorta	138	42	62	96	76
As Lagoas - Os Galos	609	780	951	-171	-342
Bueu - Pescadoira	1.306	848	1.027	458	279
Loureiro	160	136	181	24	-21
O Enleito	39	75	113	-36	-74
O Norte - A Cividá	131	153	235	-22	-104
O Norte - Soutelo	67	99	141	-32	-74
O Valado - Campo de fútbol	75	0	0	75	75

Petís - As Meáns	258	307	400	-49	-142
Porto de Bueu	202	0	0	202	202
Ramón Bares - O Valado	404	297	393	107	11
<b>Total</b>	<b>4.152</b>	<b>3.840</b>	<b>5.029</b>	<b>312</b>	<b>-877</b>

Táboa 3.5. Déficit Residencial Infraestrutural en Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

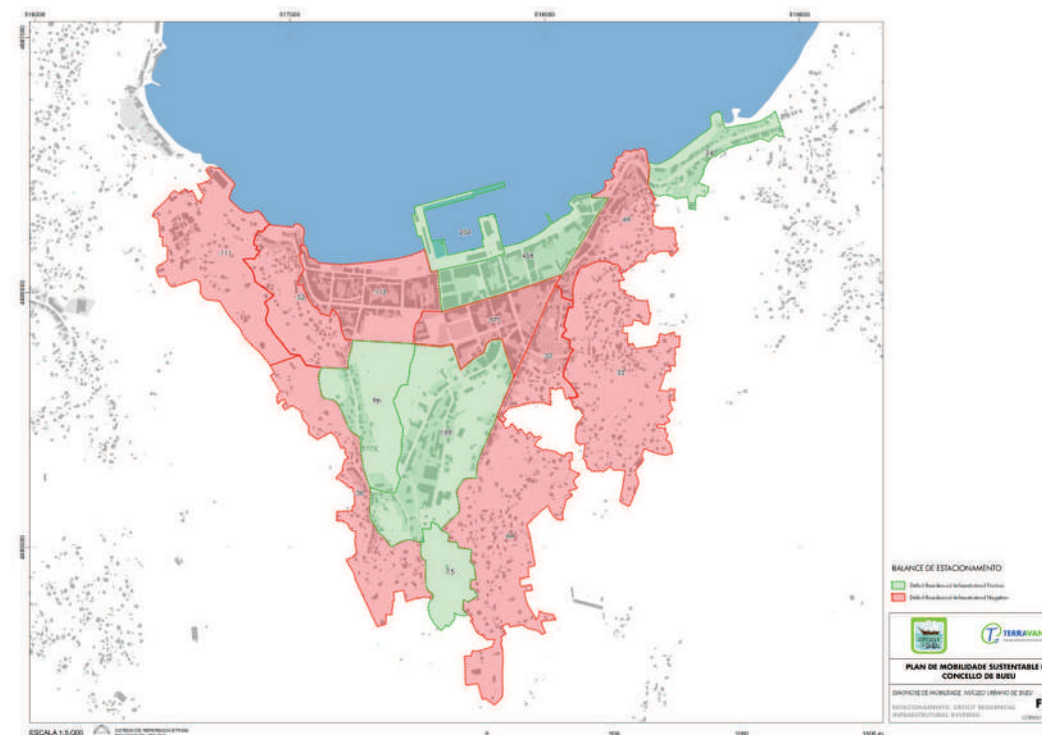


Figura 3.18. Déficit Residencial Infraestrutural en Bueu inverno. (Fonte: TERRAVANZA)

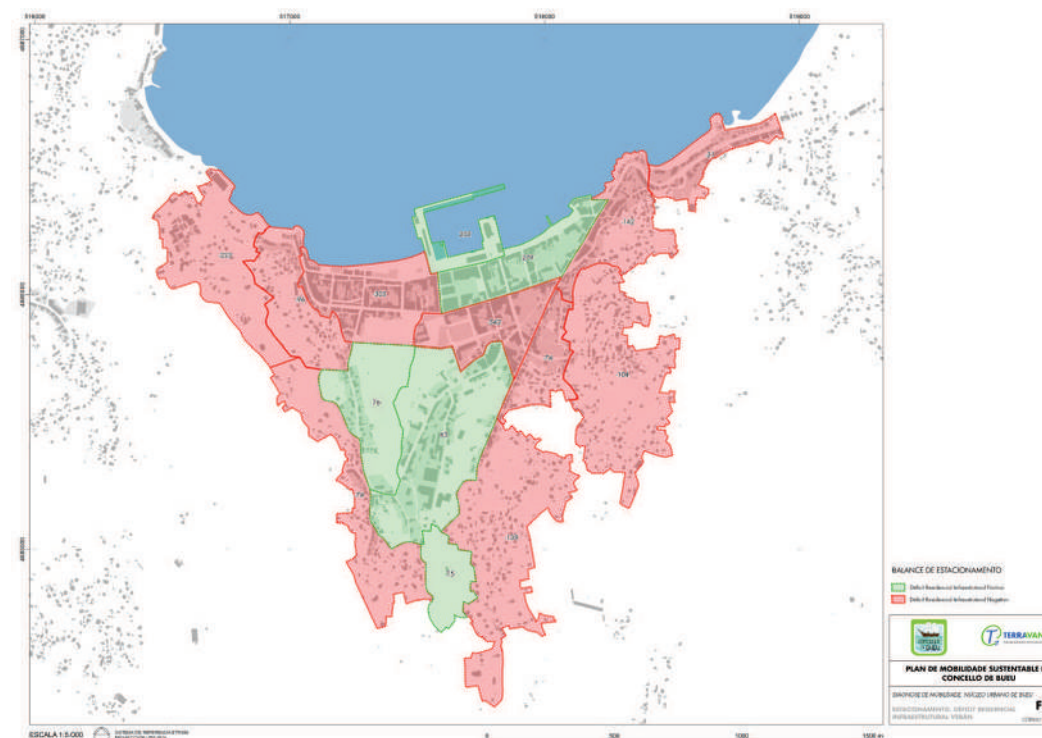


Figura 3.19 Déficit Residencial Infraestrutural en Bueu verán. (Fonte: TERRAVANZA)



ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas, fóra de calzada e calzada	Demanda Residencial		Déficit Residencial Global	
		Inverno	Verán	Inverno	Verán
A Achadiza	79	171	283	-84	-210
A Banda do Río	753	701	893	-90	-372
A Carrasqueira	49	85	129	-25	-82
A Graña - Trasouto	82	146	221	-59	-144
A Ramorta	148	42	62	121	96
As Lagoas - Os Galos	758	780	951	-196	-375
Bueu - Pescadoira	1.486	848	1.027	366	131
Loureiro	296	136	181	141	9
O Enleito	39	75	113	-29	-98
O Norte - A Cividá	131	153	235	-12	-102
O Norte - Soutelo	129	99	141	39	-6
O Valado - Campo de fútbol	75	0	0	83	83
Petís - As Meáns	315	307	400	5	-116
Porto de Bueu	210	0	0	142	142
Ramón Bares - O Valado	574	297	393	104	-2
<b>Total</b>	<b>5.124</b>	<b>3.840</b>	<b>5.029</b>	<b>506</b>	<b>-1.046</b>

Táboa 3.6. Déficit Residencial Global en Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

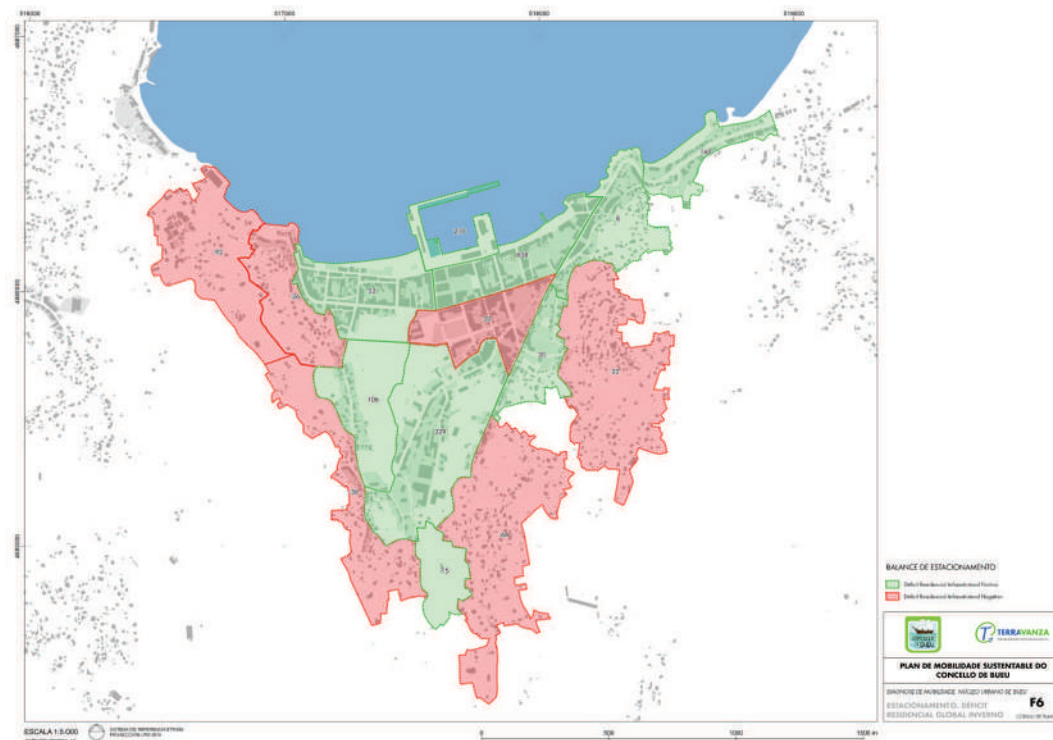


Figura 3.20. Déficit Residencial Global en Bueu inverno. (Fonte: TERRAVANZA)

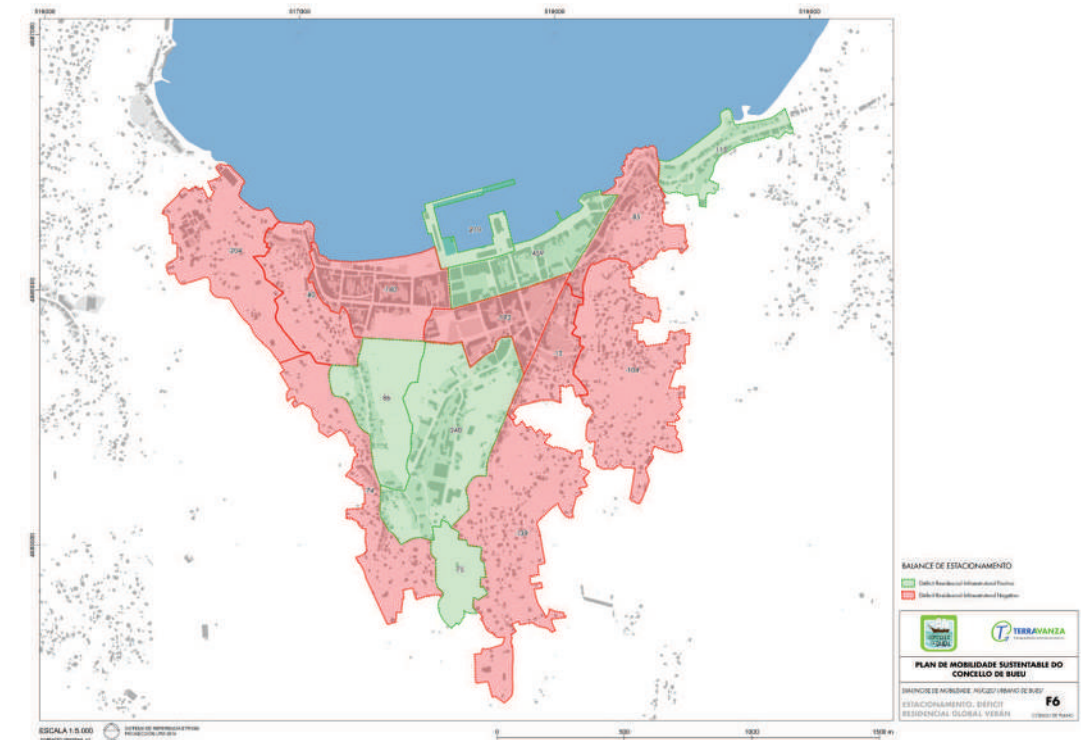


Figura 3.21 Déficit Residencial Global en Bueu verán. (Fonte: TERRAVANZA)

O balance de estacionamento residencial sinala a existencia de dúas situacións ben distintas segundo se considere a nivel agregado ou en cada Área Ambiental do núcleo urbano de Bueu, ademais da distinción entre a tempada invernal e a estival. Así, a nivel agregado de todo o núcleo o déficit residencial infraestrutural en inverno indica que a demanda é satisfeita sen problemas, cun exceso de oferta, unha situación que sen embargo non se reproduce no verán, cun claro déficit global. Por outra banda, a observación das distintas Áreas Ambientais no relativo ao déficit residencial infraestrutural indica que na temporada invernal aparecen zonas cun claro superávit, que poden compensar outras zonas cun claro déficit, como no caso de A Banda do Río e o porto de Bueu. Unha situación que se reproduce tamén na época estival. Por outra parte, sobre todo nas zonas máis periféricas, caracterizadas por unha vivenda unifamiliar e un viario de escasa entidade, aparece un claro déficit, que en gran medida é satisfeito mediante o aparcamento irregular e nas propiedades privadas. Noutro senso, hai que sinalar que no caso da Zona Escolar, en verán a demanda será moi inferior á considerada, polo que sería de agardar un importante superávit non contemplado nesta análise como factor de seguridade.

Por outra banda, a análise do déficit residencial global sinala un patrón semellante respecto do balance de estacionamento, con zonas cun claro déficit, sobre todo no verán, e outras cun certo superávit, que a través da transferencia da oferta permiten satisfacer a demanda das zonas lindeiras. Así, determinadas áreas presentan problemáticas de déficit, amosando dificultades para satisfacer a demanda residencial existente, en particular na tempada estival, precisando do apoio de zonas lindeiras con notables superávits para proporcionar unha resposta axeitada.

Respecto da demanda global de estacionamento, considerando tanto os residentes como os visitantes por distintos motivos, estimouse a seguinte demanda:



ÁREA AMBIENTAL	Demanda Comercio	Demanda hospedaxe		Demanda Ocio/ Hostalaría	Demanda Oficinas	Demanda Dotacións	Demanda Foránea Total	
		Inverno	Verán				Inverno	Verán
A Achadiza	1	1	15	5	0	0	7	21
A Banda do Río	86	5	95	53	8	5	157	247
A Carrasqueira	4	0	13	0	0	0	4	17
A Graña - Trasouto	7	0	10	3	0	0	10	20
A Ramorta	0	0	5	0	0	0	0	5
As Lagoas - Os Galos	96	0	8	21	39	33	189	197
Bueu - Pescadoira	211	3	59	33	22	18	287	343
Loureiro	5	8	95	21	0	0	34	121
O Enleito	2	2	33	0	0	4	8	39
O Norte - A Cividá	1	0	8	0	0	4	5	13
O Norte - Soutelo	6	0	3	0	0	0	6	9
O Valado - Campo de fútbol	0	0	0	0	0	7	7	7
Petís - As Meáns	18	0	28	0	0	0	18	46
Porto de Bueu	23	0	0	0	15	45	83	83
Ramón Bares - O Valado	24	0	10	2	0	162	188	198
<b>Total</b>	<b>484</b>	<b>19</b>	<b>382</b>	<b>138</b>	<b>84</b>	<b>278</b>	<b>1.003</b>	<b>1.366</b>

Táboa 3.7. Demanda Foránea no núcleo urbano de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas, fóra de calzada e calzada	Demanda Residencial		Demanda Foránea Total		Déficit Residencial Global	
		Inverno	Verán	Inverno	Verán	Inverno	Verán
A Achadiza	79	171	283	7	21	-84	-210
A Banda do Río	753	701	893	157	247	-90	-372
A Carrasqueira	49	85	129	4	17	-25	-82
A Graña - Trasouto	82	146	221	10	20	-59	-144
A Ramorta	148	42	62	0	5	121	96
As Lagoas - Os Galos	758	780	951	189	197	-196	-375
Bueu - Pescadoira	1.486	848	1027	287	343	366	131
Loureiro	296	136	181	34	121	141	9
O Enleito	39	75	113	8	39	-29	-98
O Norte - A Cividá	131	153	235	5	13	-12	-102
O Norte - Soutelo	129	99	141	6	9	39	-6
O Valado - Campo de fútbol	75	0	0	7	7	83	83
Petís - As Meáns	315	307	400	18	46	5	-116
Porto de Bueu	210	0	0	83	83	142	142
Ramón Bares - O Valado	574	297	393	188	198	104	-2
<b>Total</b>	<b>5.124</b>	<b>3840</b>	<b>5029</b>	<b>1.003</b>	<b>1.366</b>	<b>506</b>	<b>-1.046</b>

Táboa 3.8. Demanda Global no núcleo urbano de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

Deste xeito, pode observarse como se repite no caso do déficit global o mesmo patrón que para o caso do déficit residencial, cunha certa existencia de superávit no conxunto agregado, en particular pola notable existencia dunha elevada oferta en determinados ámbitos do núcleo urbano de Bueu, pero con claros déficits por zonas, que van moito máis alá das problemáticas de demanda de estacionamento e están relacionadas coa configuración urbanística do ámbito. Por outra banda, sinalouse na participación pública a existencia de problemas de aparcamento durante o verán, que están relacionado tanto coa demanda como coa dificultade da posta en carga de parte da oferta, por exemplo existente no ámbito central de Bueu.

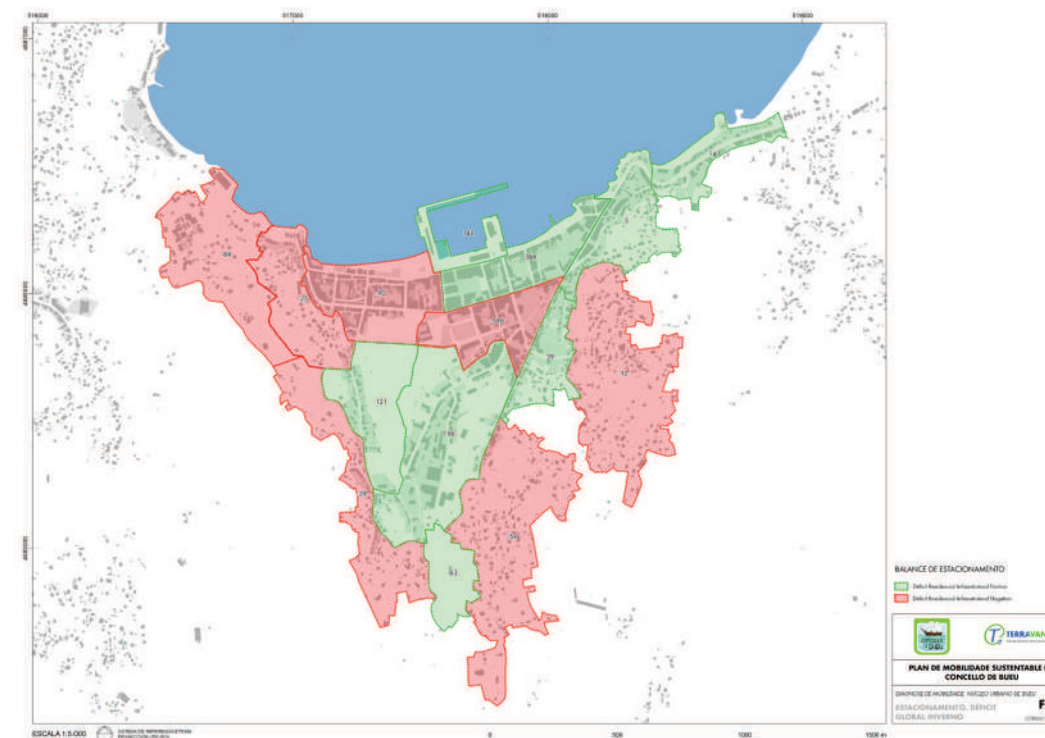


Figura 3.22. Déficit Global en Bueu inverno. (Fonte: TERRAVANZA)

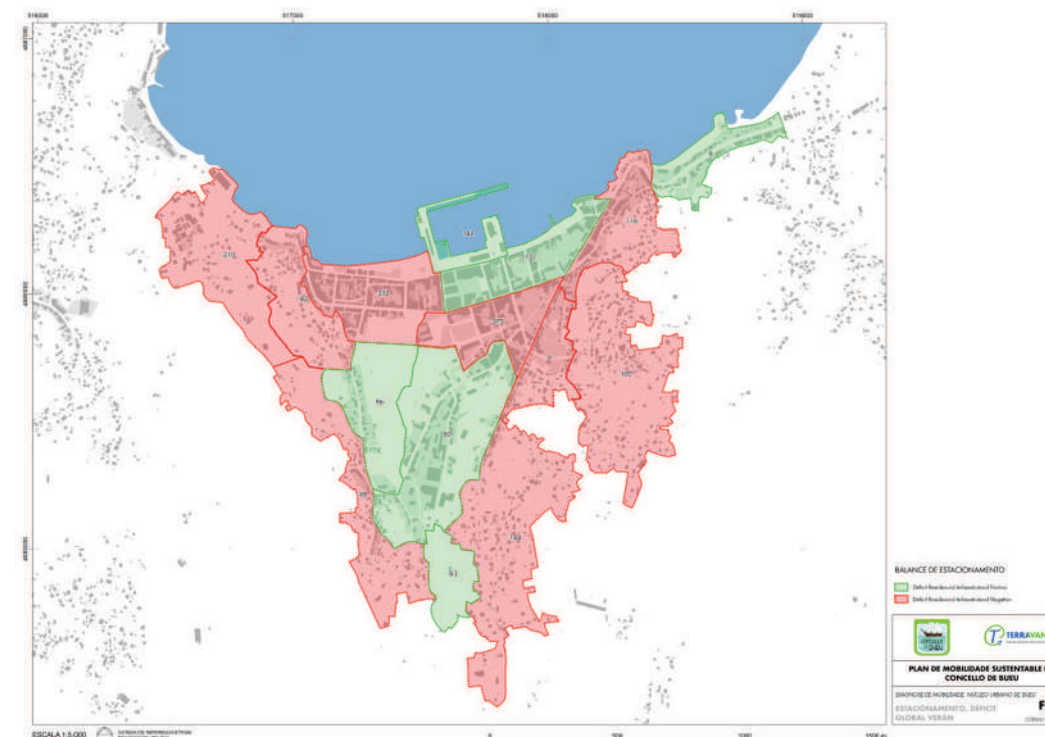


Figura 3.23 . Déficit Global en Bueu verán. (Fonte: TERRAVANZA)

### Aparcamento nas estradas provinciais no núcleo de Bueu

As estradas provinciais no núcleo de Bueu teñen unha notable incidencia na oferta de aparcamento, xa que contan con un total de 75 prazas de aparcamento, representando unha porcentaxe do 7,2 % do total de prazas do núcleo. Deste xeito, e máis alá das bolsas de aparcamentos existentes, as estradas provinciais configúranse como un dos principais elementos que proporcionan a oferta de aparcamento. Non obstante, é preciso avaliar a retirada de prazas de aparcamento nas estradas provinciais coa finalidade de mellorar a súa sección transversal, incrementando o espazo peonil.



**Beluso**

Na seguinte táboa amósanse os datos respecto do balance de estacionamento no agregado urbano de Beluso para cada unha das áreas ambientais delimitadas, considerando como residencial a poboación residente e a poboación en segunda residencia.

ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas e fóra de calzada	Demanda Residencial		Déficit Residencial Infraestrutural	
		Inverno	Verán	Inverno	Verán
A Costa de Figueirón	39	59	106	-20	-67
A Rúa Nova de Abaixo	168	136	232	32	-64
A Rúa Nova de Arriba	51	80	140	-29	-89
A Roza	34	76	138	-42	-104
Beluso - Montemogos	61	125	203	-64	-142
Chan de Piñeiro	82	86	142	-4	-60
Montemogos	52	24	43	28	9
O Cabalo	106	202	364	-96	-258
PO315 - Beluso	24	15	28	9	-4
Porto de Beluso	143	181	305	-38	-162
Sar	17	41	75	-24	-58
Vilar	69	19	35	50	34
<b>Total</b>	<b>846</b>	<b>1.044</b>	<b>1.811</b>	<b>-198</b>	<b>-965</b>

Táboa 3.9. Déficit Residencial Infraestrutural en Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

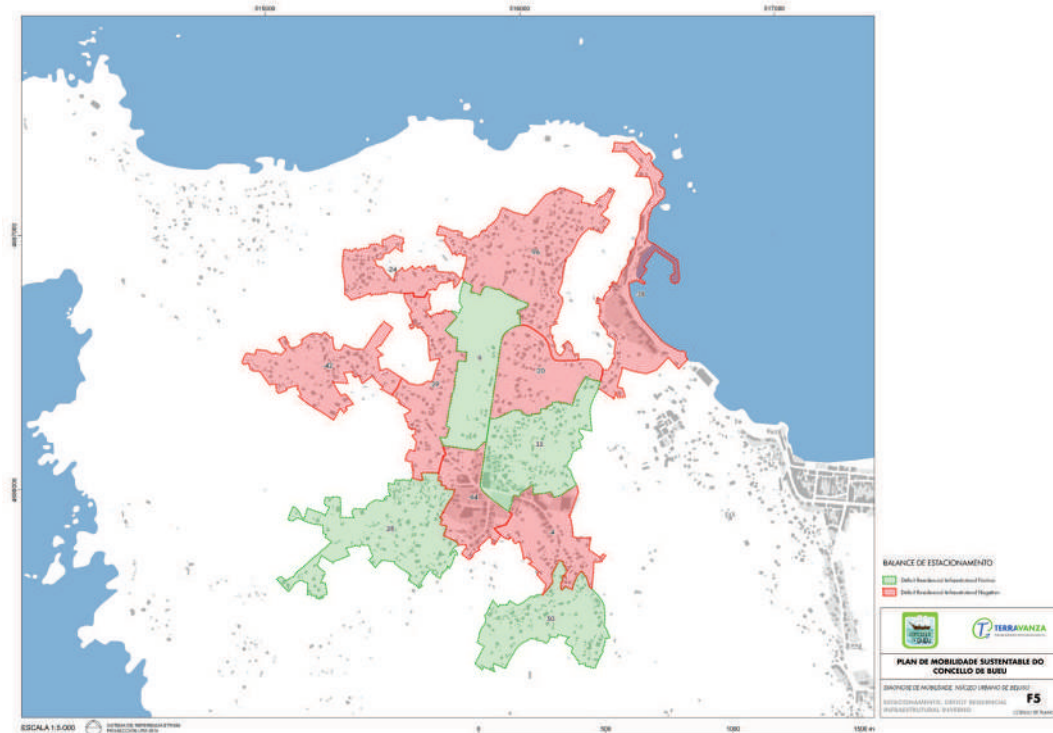


Figura 3.24. Déficit Residencial Infraestrutural en Beluso inverno. (Fonte: TERRAVANZA)

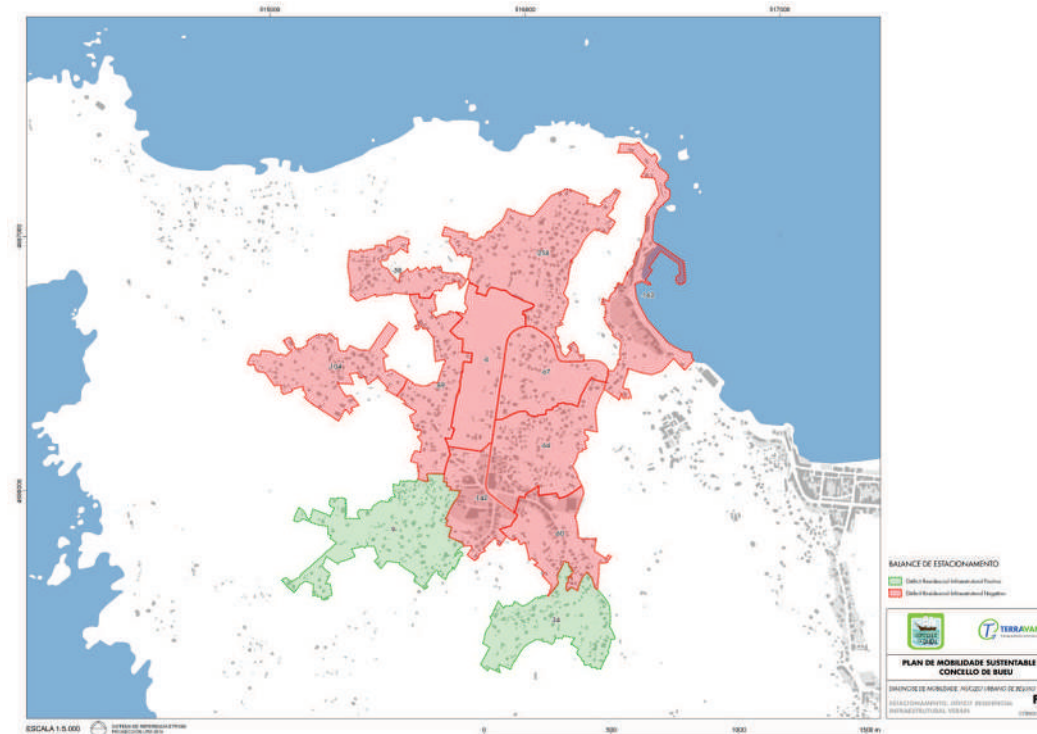


Figura 3.25 Déficit Residencial Infraestrutural en Beluso verán. (Fonte: TERRAVANZA)

ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas, fóra de calzada e calzada	Demanda Residencial		Déficit Residencial Global	
		Inverno	Verán	Inverno	Verán
A Costa de Figueirón	39	59	106	-5	-52
A Rúa Nova de Abaixo	192	136	232	50	-54
A Rúa Nova de Arriba	51	80	140	-25	-85
A Roza	44	76	138	-18	-80
Beluso - Montemogos	80	125	203	-65	-143
Chan de Piñeiro	93	86	142	4	-65
Montemogos	52	24	43	43	6
O Cabalo	137	202	364	-70	-232
PO315 - Beluso	63	15	28	61	48
Porto de Beluso	152	181	305	-38	-162
Sar	17	41	75	-9	-43
Vilar	72	19	35	67	36
<b>Total</b>	<b>992</b>	<b>1044</b>	<b>1811</b>	<b>-5</b>	<b>-826</b>

Táboa 3.10. Déficit Residencial Global en Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)



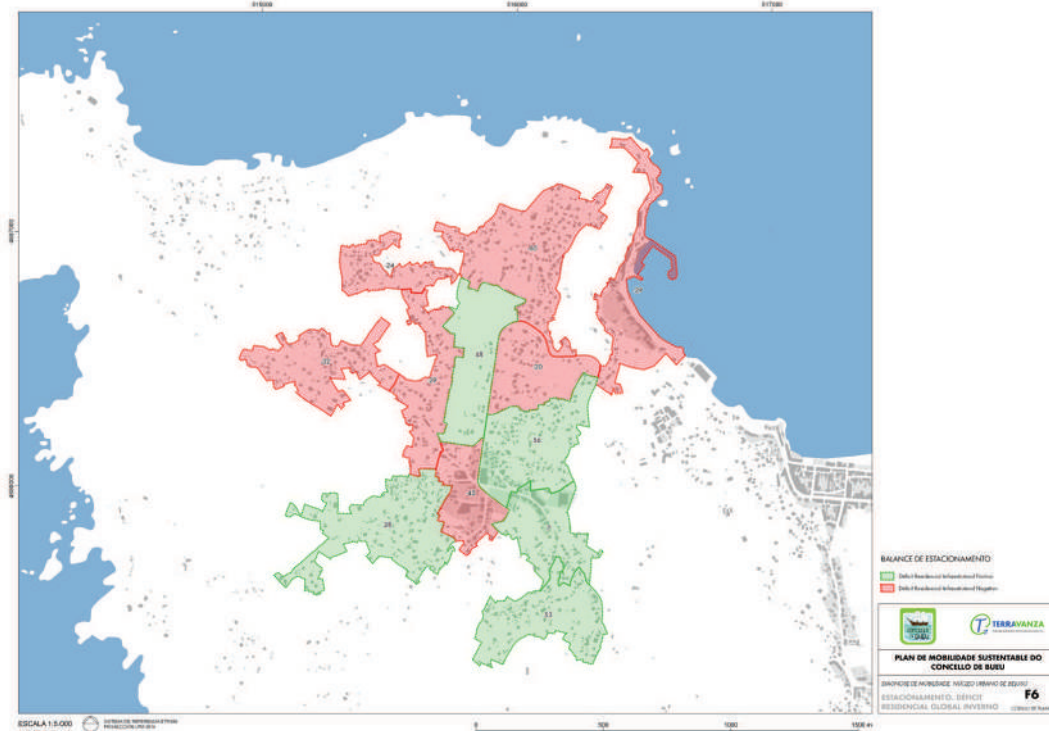


Figura 3.26. Déficit Residencial Global en Beluso inverno. (Fonte: TERRAVANZA)

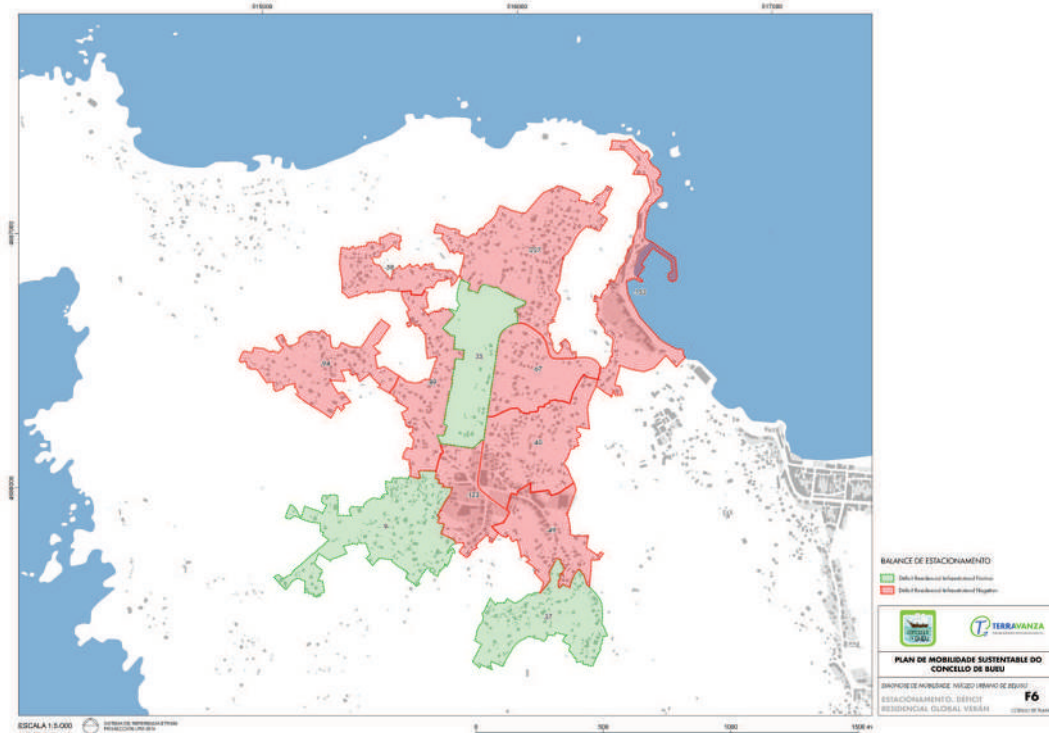


Figura 3.27. Déficit Residencial Global en Beluso verán. (Fonte: TERRAVANZA)

Pode observarse a existencia dun significativo déficit residencial tanto infraestrutural como global, aínda que é preciso considerar que nas Áreas Ambientais máis periféricas, cunha tipoloxía de vivenda en baixa densidade e vivenda unifamiliar con parcelas, en gran medida o déficit sinalado é moi matizable, xa que en moitas ocasións o residente estaciona no seu terreo, con independencia da existencia dun estacionamento formalizado.

Respecto da demanda global de estacionamento, considerando tanto os residentes como os visitantes por distintos motivos, estimouse a seguinte demanda:

ÁREA AMBIENTAL	Demanda Comercio	Demanda hospedaxe		Demanda Ocio/ Hostalaría	Demanda Oficinas	Demanda Dotacións	Demanda Foránea Total	
		Inverno	Verán				Inverno	Verán
A Costa de Figueirón	0	0	0	0	0	0	0	0
A Rúa Nova de Abaixo	10	0	8	1	1	9	21	29
A Rúa Nova de Arriba	5	0	0	0	0	6	11	11
A Roza	1	0	0	0	0	0	1	1
Beluso - Montemogos	10	0	0	2	4	19	35	35
Chan de Piñeiro	6	0	13	3	0	9	18	31
Montemogos	0	0	18	0	0	0	0	18
O Cabalo	1	0	0	5	0	14	20	20
PO315 - Beluso	2	0	0	0	0	0	2	2
Porto de Beluso	0	0	0	22	2	0	24	24
Sar	0	0	0	0	0	0	0	0
Vilar	0	0	15	0	1	0	1	16
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>54</b>	<b>33</b>	<b>8</b>	<b>57</b>	<b>133</b>	<b>187</b>

Táboa 3.11. Demanda Foránea no núcleo urbano de Beluso (Fonte: TERRAVANZA)

ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas, fóra de calzada e calzada	Demanda Residencial		Demanda Foránea Total		Déficit Residencial Global	
		Inverno	Verán	Inverno	Verán	Inverno	Verán
A Costa de Figueirón	39	59	106	0	0	-20	-67
A Rúa Nova de Abaixo	168	136	232	21	29	32	-64
A Rúa Nova de Arriba	51	80	140	11	11	-29	-89
A Roza	34	76	138	1	1	-42	-104
Beluso - Montemogos	61	125	203	35	35	-64	-142
Chan de Piñeiro	82	86	142	18	31	-4	-60
Montemogos	52	24	43	0	18	28	9
O Cabalo	106	202	364	20	20	-96	-258
PO315 - Beluso	24	15	28	2	2	9	-4
Porto de Beluso	143	181	305	24	24	-38	-162
Sar	17	41	75	0	0	-24	-58
Vilar	69	19	35	1	16	50	34
<b>Total</b>	<b>846</b>	<b>1044</b>	<b>1811</b>	<b>133</b>	<b>187</b>	<b>-198</b>	<b>-965</b>

Táboa 3.12. Demanda Global no núcleo urbano de Beluso (Fonte: TERRAVANZA)

Deste xeito, pode observarse a existencia dun significativo déficit tanto residencial como global, relacionado sobre todo coa demanda residencial na tempada estival. Por outra parte, segundo o sinalado hai que ter prudencia respecto dos resultados nas zonas máis periféricas do núcleo, onde as necesidades dunha infraestrutura específica para o estacionamento son menores. En certo xeito, será nos ámbitos máis consolidados e do centro de Beluso onde os resultados amosan un maior axuste á realidade.



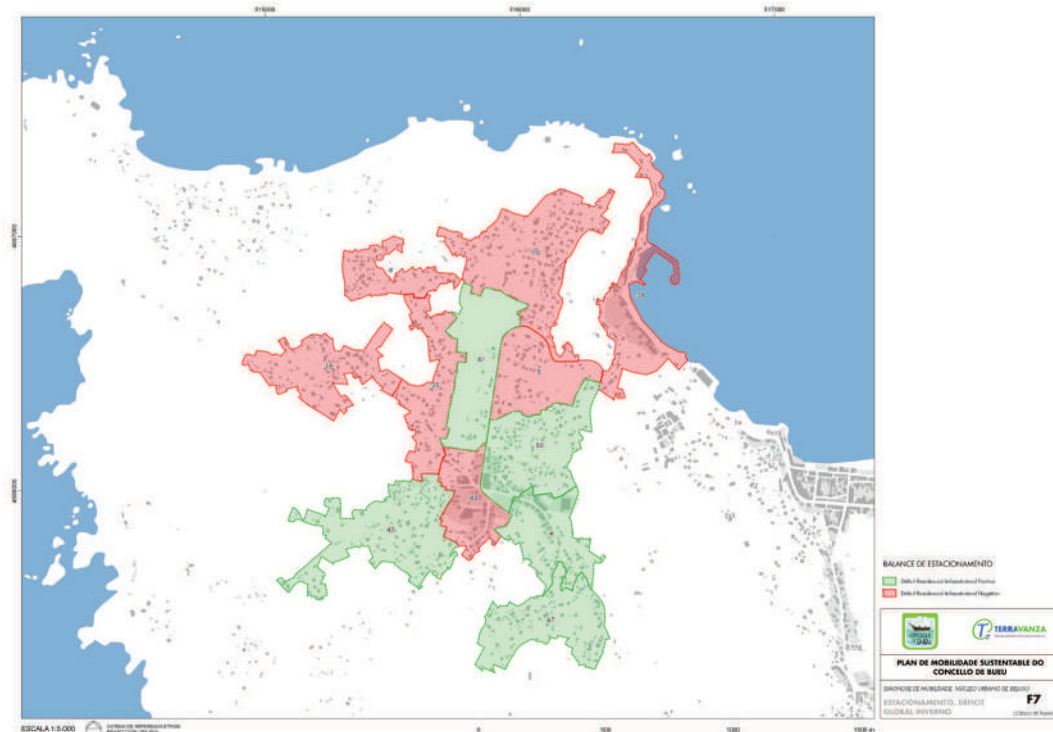


Figura 3.28. Déficit Global en Beluso inverno. (Fonte: TERRAVANZA)

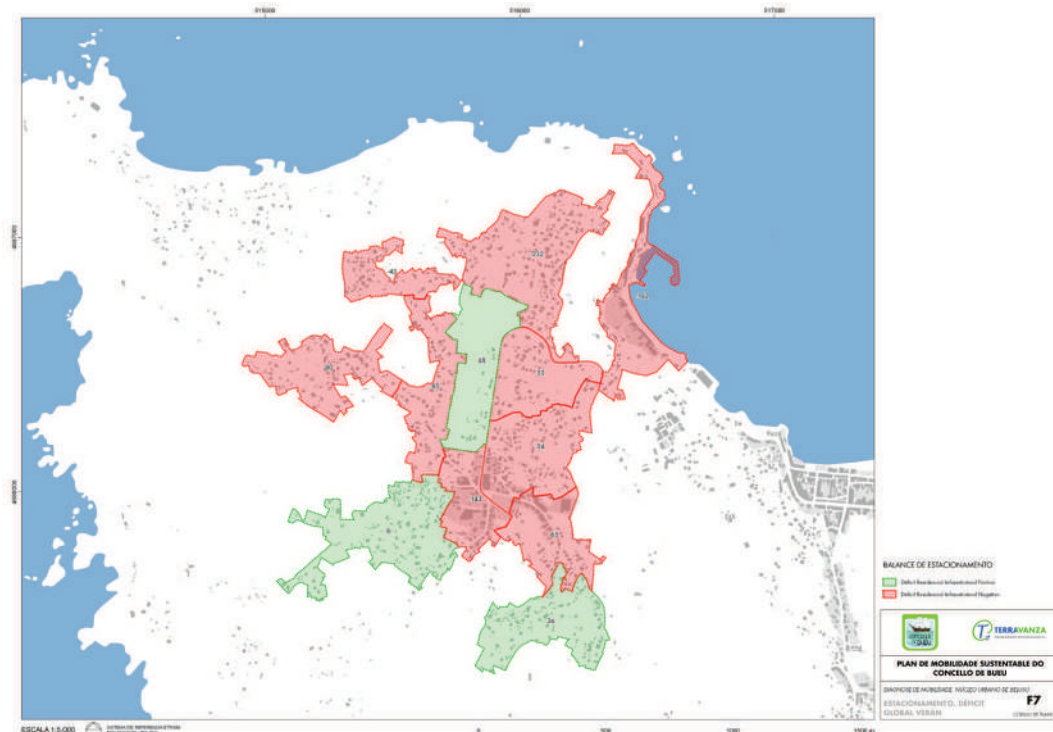


Figura 3.29. Déficit Global en Beluso verán. (Fonte: TERRAVANZA)

### Aparcamento nas estradas provinciais no núcleo de Beluso

As estradas provinciais no núcleo de Beluso teñen unha notable incidencia na oferta de aparcamento, xa que contan con un total de 15 prazas de aparcamento, representando unha porcentaxe do 10,25 % do total de prazas do núcleo. Deste xeito, e máis alá das bolsas de aparcamentos existentes, as estradas provinciais configúranse como un dos principais elementos que proporcionan a oferta de aparcamento. Non obstante, é preciso avaliar a retirada de prazas de aparcamento nas estradas provinciais coa finalidade de mellorar a súa sección transversal, incrementando o espazo peonil.

### Diagnose

A diagnose no que respecta ao estacionamento nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso debe considerar a existencia dunha situación excepcional, como ven sendo indicado ao longo do presente documento, relacionado coa estacionalidade e o pico de demanda existente. Neste senso, os diferentes balances do estacionamento realizados sen considerar o período estacional amosan a existencia de suficientes prazas de aparcamento, tanto en calzada como fóra de calzada, para satisfacer a demanda residencial en xeral, agás naquelas áreas centrais que polas súas características morfolóxicas, como a Banda do Río, ou nos ámbitos que proveñen de núcleos rurais cun viario de escasa entidade, carecen dun espazo axeitado para a implantación de prazas de aparcamento en calzada e en fóra de calzada. Non obstante, a demanda tanto residencial como foránea dalgúns destes ámbitos é satisfeita polas áreas lindeiras que contan con superávit.

Sen embargo, esta situación de balance positivo empeora de xeito notable na temporada estival pola importante afluencia de residentes temporais en segunda residencia, turistas e visitantes. Ademais, esta situación de incremento da demanda vese agravada pola escasa rotación estival, xa que non existe unha regulación mediante Zona Azul ou semellante, coa consecuencia de que algún vehículo permanece estacionado durante longos períodos de tempo.

### d. Enerxía e Medioambiente

O impacto da mobilidade no consumo de enerxía e na xeración de contaminación atmosférica e acústica é ben coñecido, supoñendo unhas externalidades de gran importancia dentro do sistema de transporte, en particular debido á excesiva dependencia do automóbil privado. Neste senso, o modelo de mobilidade actual do concello de Bueu amosa un claro desequilibrio, que afecta non só ao conxunto do termo municipal, senón que tamén de xeito local a zonas cun importante valor ambiental como o Cabo Udra. Deste xeito, actuar para reequilibrar o balance enerxético e reducir a emisión de contaminantes e de ruído debe ser unha esixencia do PMS do concello de Bueu, coa finalidade de reducir estes factores externos, o custo económico que supoñen e mellorar a saúde dos seus habitantes.

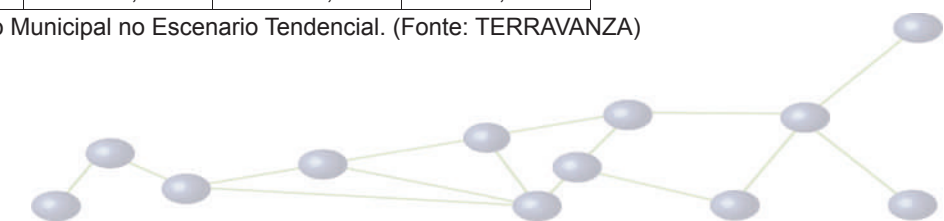
#### Balance Enerxético

O consumo enerxético do transporte en automóbil privado representa unha porcentaxe dun mínimo do 15 % da enerxía consumida polas familias e preto dun 50 % do total debido ao transporte, ademais de supoñer un elevado custo pola súa procedencia fundamentalmente de derivados do petróleo. A dependencia na mobilidade da poboación e dos visitantes e turistas do concello de Bueu supón, polo tanto, un elevado consumo enerxético da orde das 20,18 KTEP/ano e moi asociada á mobilidade en automóbil, tal e como se sinalou en puntos anteriores, agravada nos picos de demanda e conxestión estivais.

Ao mesmo tempo, o Escenario Tendencial a curto, medio e longo prazo indica un crecemento do tráfico do 15 %, polo que é agardable un incremento na mesma proporción do consumo enerxético, acadando valores próximos aos 27,64 TEP diarios.

MODO DE TRANSPORTE	l/día gasolina	l/día diésel	TEP
Vehículo privado	7.483,03	11.565,01	16,4
Autobús	0,00	6.691,73	6,1
Total	7.483,03	18.256,74	22,5

Táboa 3.13. Balance Enerxético Municipal no Escenario Tendencial. (Fonte: TERRAVANZA)



### Diagnose

A dependencia do automóbil privado na mobilidade, tanto interna como externa, do concello de Bueu, xunto cun modelo territorial cunha certa dispersión, implica un consumo enerxético elevado, que se agrava na tempada estival polo incremento do número de vehículos e pola conxestión. Unha situación que presenta unha tendencia a aumentar, debido ao agardable incremento do número de vehículos e do tráfico a curto, medio e longo prazo, incrementando o desequilibrio do balance enerxético actual.

### Emisións Contaminantes

A emisión de partículas contaminantes debidas ao transporte é unha das principais fontes de contaminación do aire a nivel local e rexional, estimándose que os vehículos son os responsables de case que o 80 % do total de emisións de NO<sub>x</sub>, do 60 % de emisión de partículas, e do 40 % das emisións de CO<sub>2</sub>. A emisión de contaminantes ten notables consecuencias tanto no Medioambiente, fundamentalmente como factor causante do Cambio Climático, e na saúde das persoas, causando problemas respiratorios.

No concello de Bueu os datos obtidos amosan unha significativa emisión de contaminantes, en particular de CO<sub>2</sub> e PM10, unha situación sobre todo agravada polos problemas de conxestión do período estival e cunha tendencia a incrementarse. Neste senso, no Escenario Tendencial, no cal pode agardarse un incremento do tráfico do 15 %, as emisións contaminantes poderían incrementarse ata chegar a valores aínda máis elevados, segundo o sinalado na seguinte táboa.

MODO DE TRANSPORTE	COMBUSTIBLE UTILIZADO	CO <sub>2</sub>	CO	NO <sub>x</sub>	PM10	CH <sub>4</sub>
Vehículo privado	Diésel	30.867,00	20,35	101,77	5,09	0,00
	Gasolina	16.181,30	13,63	5,36	0,08	0,16
Autobús	Diésel	17.860,23	6,16	142,96	1,27	0,11
Total		64.908,53	40,14	250,09	6,44	0,27

Táboa 3.14. Emisións contaminantes (TEP) no Escenario Tendencial. (Fonte: TERRAVANZA)

### Diagnose

De igual xeito que para outros factores analizados, os picos de demanda da tempada estival e a dependencia do automóbil privado supoñen un factor de forte crecemento das emisións contaminantes, que nos momentos de maior conxestión acadan valores superiores aos recomendables. Ademais, a tendencia sinala o seu incremento no curto, medio e longo prazo, agravando a situación actual. Sen dúbida, unha das principais liñas de actuación do PMS do concello de Bueu deberá ser reducir as emisións contaminantes debidas ao transporte.

### Contaminación Acústica

Un dos principais factores asociados á mobilidade que afectan negativamente á saúde dos habitantes son os elevados niveis de ruído, debidos á circulación de vehículos no entorno urbano. Sen dúbida, a existencia de niveis superiores aos 65 dB nos ámbitos urbanos, tanto nas proximidades das vivendas como dos equipamentos comunitarios, supón un problema que cada vez cobra máis importancia. No caso do concello de Bueu existen elevados niveis de ruído, superiores ao permitido, nalgunha das principais vías, tal e como se reflexou en puntos anteriores. Uns valores que na súa meirande parte son rexistrados tamén no entorno urbano, sobre todo debido á existencia de travesías polos principais núcleos urbanos de Bueu e Beluso, ademais doutros ámbitos como Agrelo.

Unha situación que no período estival agrávase debido á conxestión existente e ao comportamento habitual nestas situacións, e que no Escenario Tendencial terá unha evolución a peor, xa que un maior número de vehículos na rede viaria e, sobre todo nas travesías urbanas, suporá a elevación dos niveis de ruído.

### Diagnose

Se ben agás nas principais estradas da rede viaria os niveis de ruído non son demasiado elevados, nas anteriores, e sobre todo en época estival, rexístranse valores superiores a 65 dB. Esta situación implica a existencia dun notable impacto sobre a poboación, con efectos sobre a súa saúde, que deberán ser mitigados a través de distintas estratexias de redución dos niveis de ruído. Ademais, durante o período estival, a conxestión supón un factor agravante desta situación, tanto polo incremento do número de vehículos como pola conxestión inherente. Ao mesmo tempo, a configuración urbana dos principais núcleos urbanos, apoiados en travesías, supón un continuo tráfico de paso que multiplica o ruído.

### e. Seguraza Viaria

O inventario da Seguraza Viaria levado a cabo no capítulo anterior permitiu identificar unha serie de puntos conflictivos, que presentan distintas problemáticas, tanto a escala municipal como no que respecta aos núcleos urbanos, e a partir das cales delimitar tramos que presentan concentración de accidentes e nos que existe un notable perigo, sobre todo para os peóns e ciclistas, en particular debido a velocidades excesivas.

As principais zonas de conflictividade atópanse nas estradas PO551 e PO315, e están relacionadas con problemáticas asociadas á falta de medidas de moderación da velocidade e de espazos axeitados para o tránsito peonil, sobre todo respecto dos cruces. Por outra banda, tamén nas zonas cunha rede viaria baseada en pistas de escaso ancho hai notables problemas de seguridade derivados da falta de visibilidade, da escasa sección e da falta de itinerarios peonís axeitados.

Dentro da Seguridade Viaria hai dúas cuestións que precisan dunha análise moito máis detallada coa finalidade de identificar as súas principais problemáticas: a accidentabilidade e a moderación da velocidade.

Ao mesmo tempo, hai que considerar que no Escenario Tendencial non é previsible un incremento da inseguridade viaria, xa que a mesma non é elevada, e sobre todo pola recente e a futura execución de medidas destinadas ao incremento da seguridade viaria, tanto nas estradas autonómicas como nas estradas de titularidade provincial.

### Accidentabilidade

A análise da accidentabilidade realizada en puntos anteriores sinala a existencia de tramos e puntos nos que existe un certo perigo para a circulación viaria, derivada de distintas problemáticas, tales como a falta de visibilidade en interseccións, o estreitamento e a insuficiencia da sección transversal, e nalgúns puntos pola existencia de continuos accesos ás estradas, coas implicacións que isto supón para a seguridade viaria.

Por outra banda, considerando a potencialidade existente para os desprazamentos peonís e ciclistas na comunicación entre os principais núcleos, polas favorables condicións topográficas ao longo das principais estradas, é preciso considerar a interacción entre os vehículos e os modos de desprazamento non motorizados. Neste senso, aínda que non existe un significativo número de atropelos ou accidentes nos cales estiveran involucrados peóns e ciclistas, será preciso considerar dun xeito preferente esta cuestión.



### Diagnose

A accidentabilidade no concello de Bueu non é moi elevada e está asociada fundamentalmente a unha serie de tramos de estradas moi concretos e por razóns relacionadas coa tipoloxía das mesmas, en particular na estrada PO551 entre a Praia de Lapamán e Bueu, fundamentalmente pola urbanización do seu bordo sen as condicións axeitadas. Non obstante, a pesar de que a accidentabilidade non é elevada, será preciso realizar unha serie de actuacións destinadas a incrementar a seguridade viaria, sobre todo nas interseccións das principais vías, fundamentalmente naqueles puntos nos que existe unha baixa visibilidade.

Por outra banda, se ben a accidentabilidade viaria non é moi elevada, hai que considerar a problemática específica da interacción entre o vehículo privado e o peón e a bicicleta, sobre todo tendo en conta que non existen itinerarios específicos na comunicación entre os principais núcleos urbanos, e entre os rurais con estes. Neste senso, aínda que non existe unha significativa estatística de accidentes nos que estiveran involucrados peóns ou ciclistas será preciso considerar actuacións orientadas á mellora da súa seguridade, mediante itinerarios específicos e, no seu caso, segregados.

### Moderación da Velocidade

Dentro da Seguridade Viaria unha cuestión que precisa dunha análise detallada é a moderación da velocidade, sobre todo no ámbito urbano, xa que canto máis sexa o seu valor máximo e medio maior é a probabilidade de que suceda un accidente e, sobre todo, o risco de atropelo.

Tal e como foi sinalado en puntos anteriores, os rexistros sobre a velocidade nas estradas do concello de Bueu están asociados ás principais vías autonómicas e provinciais. Se ben nos tramos non urbanos nos cales existen medicións da velocidade amosan valores dentro das velocidades máximas permitidas nas mesmas, no caso do ámbito urbano hai que considerar dúas problemáticas particulares, sobre todo nas travesías da PO551 en Bueu e da PO315 en Beluso. Neste senso, a existencia dun tráfico de paso polos núcleos urbanos implica a posibilidade de que se superen as velocidades permitidas no ámbito urbano, en particular cando non existen impedimentos, tales como semáforos ou elementos de moderación da velocidade.

Por outra banda, hai que considerar que as conxestións existentes no período estival supoñen uns elementos indirectos, non buscados, de moderación da velocidade, aínda que como un efecto nin procurado nin desexado.

### Diagnose

O rango de velocidade nas principais vías do concello de Bueu non supera, de xeito xeral, as permitidas, aínda que existen tramos de carácter urbano nos cales rexístranse valores que deberían ser reducidos coa finalidade de incrementar a seguridade viaria. Deste xeito, a existencia de travesías nos principais núcleos urbanos, sen alternativas claras para o tráfico de paso, supón un potencial risco.

Neste senso, as distintas administracións titulares das principais estradas autonómicas e provinciais están a executar medidas de moderación da velocidade, en particular nos entornos dos núcleos urbanos e rurais, coa finalidade de aumentar a seguridade viaria.

Por outra banda, no caso da rede viaria municipal, que en moitos casos non posúe a suficiente sección transversal para permitir a circulación nos dous sentidos e, ademais, o tránsito peonil e ciclista con seguridade, os menores controis e a inexistencia de elementos de moderación da velocidade pode supoñer un aliciente

para a circulación a velocidades elevadas e, por conseguinte, o aumento da inseguridade.

### Seguridade Viaria nas estradas provinciais

Por outra parte, dentro das características técnicas das estradas de titularidade provincial hai que considerar tamén aqueles elementos de regulación do tráfico e aqueles relacionados coa mobilidade peonil, tal e como se sinala na seguinte táboa:

IDENTIFICACIÓN	ELEMENTOS ACOUGADO DE TRÁFICO	BEIRARRÚAS		REGULACIÓN			
		ESQ.	DCHA.	SV	SH	SVH	SEMÁFOROS
EP-1301	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NON
EP-1302	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NON
EP-1303	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
EP-1304	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NON
EP-1305	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
EP-1306	SI	NON	NON	SI	SI	SI	NON
EP-1307	NON	NON	NON	SI	SI	SI	NON
EP-1308	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NON
EP-1309	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NON

Táboa 3.15. Estradas provinciais. Características técnicas (Fonte: TERRAVANZA)

Na táboa anterior pode observarse como a meirande parte das estradas provinciais posúen na actualidade elementos de acougado do tráfico, pero carecen de espazos para o tránsito peonil na maioría dos tramos. Respecto da regulación do tráfico, pode observarse que na meirande parte das estradas de titularidade provincial existe sinalización vertical e horizontal. Sen embargo, non existen semáforos na maioría delas.

### f. Análise DAFO

Ao longo do texto e dos puntos anteriores foi realizándose a análise e diagnose do modelo de mobilidade actual do concello de Bueu, permitindo xurdir e identificar unha serie de problemas e cuestións chave que van condicionar a transformación do modelo actual cara un novo enfocado á Sustentabilidade, a Seguridade e a Inclusión Social.

Esta análise e diagnose foi realizada dun xeito temático, incidindo sobre algúns aspectos chave que condicionan e caracterizan o modelo de mobilidade actual. Sen embargo, as evidencias amosan que existe unha clara interrelación entre os distintos aspectos temáticos e as súas dimensións. Polo tanto, é preciso realizar unha diagnose de carácter estratéxico que considere dun xeito interrelacionado e complexo as distintas problemáticas identificadas. Deste xeito, apareceron unha serie de problemas complexos, pero a súa vez concretos, que fan referencia a distintos aspectos do sistema. Un instrumento, xa clásico, que permite a elaboración desta diagnose estratéxica é unha matriz DAFO (Debilidades, Ameazas, Fortalezas e Oportunidades), que á súa vez avalía os factores internos en relación cos externos.





Figura 3.30. Esquema DAFO.

A continuación, sinálase o DAFO realizado para a situación actual da mobilidade no concello de Bueu.

Trátase dunha análise DAFO focalizada sobre aquelas problemáticas e cuestións que presentan un maior interese para a mobilidade e a intervención desde a iniciativa municipal.

#### DEBILIDADES

- Falta de infraestruturas non motorizadas para a comunicación a escala municipal e escaso artellamento e continuidade entre núcleos das existentes.
- Baixa utilidade do transporte público en autobús debido ás escasas frecuencias.
- Dificultade para eliminar o tráfico de paso dos núcleos urbanos por ausencia de alternativas viables.
- Falta de capacidade nas principais interseccións viarias de acceso aos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.
- Reparto modal excesivamente desequilibrado cara ao automóbil privado.
- Estrutura urbana dos principais núcleos urbanos polarizada cara a travesías de estradas estruturantes territoriais.
- Inseguridade viaria no entorno de equipamentos comunitarios.
- Desequilibrio do balance de superficies no viario urbano cara ao automóbil.
- Topografía que dificulta a implantación de conexións peonís e ciclistas entre núcleos.
- Ausencia de parcelas de titularidade municipal que poidan ser destinadas a aparcamentos disuasorios.

#### AMEAZAS

- A perda de Competitividade Turística debido á conxestión viaria.
- Incapacidade para reducir a conxestión mediante medidas non baseadas na construción de novas grandes infraestruturas.
- Envellecemento da poboación e dificultade para satisfacer as súas necesidades específicas de

mobilidade.

- Incremento da conxestión na temporada estival polo aumento de visitantes e turistas empregando o automóbil como modo de desprazamento.
- Desenvolvemento de novos solos urbanizables sen suficiente artellamento peonil e ciclista cos principais núcleos e baseados no automóbil como modo de desprazamento prioritario.
- Perda de cobertura do transporte público pola baixa demanda e rendibilidade.

#### FORTALEZAS

- Estrutura viaria sinxela e moi lexible.
- Concentración da poboación nos núcleos urbanos e nos principais eixos viarios.
- Boa accesibilidade territorial viaria.
- Importante patrimonio natural e cultural que pode asociarse á novas formas de turismo baseadas no camiñar e a bicicleta.
- Viarios de titularidade provincial con capacidade suficiente para desconxestionar os principais eixos viarios.
- Boa calidade peonil dos espazos centrais históricos dos principais núcleos urbanos de Bueu e Beluso
- Existencia de actuacións de prioridade peonil no centro de Bueu.
- Concentración de actividades no centro de Bueu, no porto e na zona escolar.

#### OPORTUNIDADES

- Proxectos en execución doutras administracións destinados ao fomento da Mobilidade Sustentable e o artellamento peonil e ciclista entre núcleos nos principais eixos viarios.
- As novas formas do turismo baseadas no camiñar e na bicicleta.
- Posibilidade de crear paquetes e servizos turísticos apoiados na Mobilidade Sustentable.
- As ferramentas informáticas e os sistemas de transporte intelixente para facilitar a xestión da mobilidade.
- A concienciación e sensibilización ambiental favorable a unha transformación do modelo de mobilidade orientado aos modos non motorizados e ao transporte público.
- Os novos modelos de xestión da mobilidade baixo demanda e compartida.

### g. Retos Futuros da Mobilidade

O pensamento estratéxico como modo de actuar orientado ao futuro para afrontar tanto as oportunidades como as ameazas, corruxir as debilidades e asegurar e fornecer as fortalezas, implica trocar a perspectiva clásica de solucionar os problemas, entendidos como carencias ou fallos, desde un enfoque unidimensional a outro multidimensional e no que as diferentes actuacións, levadas a cabo mediante distintas Políticas Públicas, significa atender non só aos problemas actuais e futuros, ao negativo, senón que tamén sobre os aspectos positivos, nun complexo sistema de interrelacións e interdependencias con múltiples opcións e alternativas. Así, non só hai que considerar os problemas, por exemplo a insuficiencia das infraestruturas da mobilidade fronte ao pico de demanda estival, senón que tamén as fortalezas e as oportunidades interrelacionadas e interdependentes con esta cuestión e o impacto ou efecto que as decisións tomadas sobre as primeiras implican



nas segundas, como, seguindo o exemplo anterior, sobre a saúde dos cidadáns debido á redución da emisión de contaminantes no caso de reducir as posibilidades de acceso ao centro de Bueu.

En certo xeito, o pensamento estratéxico implica considerar Retos, entendidos como tarefas ou desafíos futuros complexos e multidimensionais, que implican a intervención focalizada sobre distintos aspectos interrelacionados e interdependentes das diferentes dimensións, tanto sobre aqueles de natureza positiva (fortalezas e oportunidades) como as problemáticas negativas (debilidades ou ameazas), e que precisan dunha visión conxunta e integrada.

Unha vez definidos os Retos como os desafíos, complexos, que deberán ser afrontados no futuro e que fan referencia a distintas problemáticas e demandas, a cuestión chave atópase na identificación dos mesmos. Deste xeito, será precisa a realización dun proceso sistemático de relación entre os problemas, tendencias e obxectivos ata a identificación dunha serie de desafíos sobre os cales focalizar a intervención municipal no modelo de mobilidade actual.

Así, a identificación dos Retos Futuros da mobilidade no concello de Bueu realízase a partir do encadre en tres grandes categorías das problemáticas, demandas e tendencias globais detectadas, e transformadas mediante a análise DAFO en debilidades, ameazas, fortalezas e oportunidades, e a súa continua e sistemática interrelación ata configurar e identificar un desafío futuro. As tres categorías a partir das cales foron interrelacionándose as distintas problemáticas, demandas e tendencias detectadas na análise e diagnose, xunto cos obxectivos xerais das Políticas Públicas municipais, son as seguintes:

- Temas Emerxentes e Tendencias Globais en Mobilidade Sustentable.
- Factores Estruturais da Mobilidade.
- Impacto sobre a poboación e o medioambiente.

Os Temas Emerxentes e Tendencias Globais fan referencia a todas aquelas problemáticas, demandas e tendencias, que as principais análises de prospectiva sinalan que serán os factores críticos e chave no relativo á Mobilidade Sustentable no contexto europeo. Entre as cuestións e problemáticas incorporadas a esta categoría atópanse as seguintes:

- Coordinación entre Planeamento Urbanístico e Mobilidade.
- Fomento dos modos non motorizados (peonil e ciclista).
- Potenciación do Transporte Público.
- Limitación ao uso do automóbil.
- *Mobility as a Service* (MaaS), isto é, Mobilidade como un Servizo.

Dentro da categoría Factores Estruturais considéranse todas aquelas problemáticas e demandas relacionadas con cuestións estruturais do modelo de mobilidade do concello de Bueu, tales como a o grado de accesibilidade ou a conectividade. Entre as cuestións e problemáticas incorporadas a esta categoría atópanse as seguintes:

- Falta de infraestruturas peonís e ciclistas de escala municipal.
- Insuficiencia do transporte público.
- Demanda en período estival.

- Dependencia do automóbil.
- Capacidade das infraestruturas da mobilidade.
- Estrutura Espacial e Urbana.

Dentro da categoría Impacto sobre a poboación e o medioambiente considéranse todas aquelas problemáticas e demandas relacionadas con problemáticas, demandas e oportunidades ligadas aos grandes temas transversais que inciden sobre distintas dimensións como a sustentabilidade, o medioambiente, a seguridade ou a administración. Entre as cuestións e problemáticas incorporadas a esta categoría atópanse as seguintes:

- Cambio Climático.
- Sustentabilidade Ambiental.
- Inclusión Social.
- Aforro Enerxético.
- Seguridade Viaria.
- Calidade de Vida e Saúde.
- Gobernanza e Políticas Públicas.
- Administración Local.
- Participación Pública.

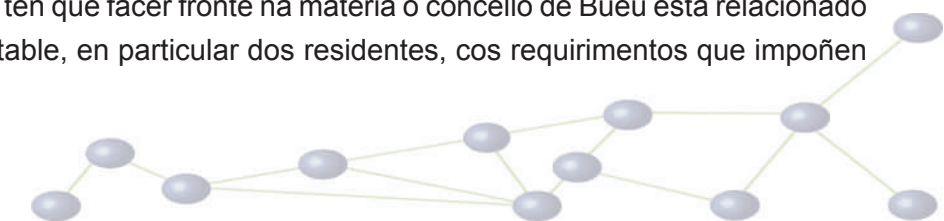
Tendo en conta as distintas problemáticas, demandas e tendencias, xunto cos obxectivos xerais do PMS do concello de Bueu, fórmulanse unha serie de Retos Futuros da Mobilidade, que definen os grandes desafíos aos que se enfrenta a actuación municipal na materia.

Máis alá daqueles Retos Futuros claramente globais aos que se enfrontan en materia de Mobilidade todos os Gobernos Locais, tales como os seguintes retos transversais:

- RT1. Reducir as emisións contaminantes con impacto no Cambio Climático debidas ao Transporte.
- RT2. Reducir a dependencia de combustibles fósiles do Transporte e incrementar o Aforro Enerxético.
- RT3. Integrar e coordinar o modelo de cidade, a urbanización, co modelo de mobilidade.
- RT4. Xestionar uns patróns de mobilidade cada vez máis difusos no territorio e menos concentrados no tempo.
- RT5. Realizar unha asignación eficiente e eficaz dos recursos, diminuindo os custos internos e externos asociados á mobilidade.
- RT6. Integrar e compatibilizar as novas plataformas de mobilidade e os novos modos de desprazamento no sistema futuro, reducindo os problemas de ocupación do Espazo Público.

Trátase de Retos Futuros de carácter global que dun xeito transversal afectarán ao modelo de Mobilidade do concello de Bueu, que, sen embargo, deben ser considerados no contexto particular e específico local, das súas problemáticas principais do seu modelo actual.

Neste senso, o principal Reto Futuro ao que ten que facer fronte na materia o concello de Bueu está relacionado con compatibilizar unha Mobilidade Sustentable, en particular dos residentes, cos requirimentos que impoñen



a base económica municipal, o Turismo e as súas necesidades. Este Reto Futuro principal pode enunciarse do seguinte xeito:

*“Mellorar a Mobilidade, de xeito Sustentable, Seguro e Inclusivo, e a Calidade de Vida dos cidadáns do concello de Bueu, mantendo a súa Habitabilidade e fornecendo a súa Competitividade Turística”*

Un Reto Futuro principal que á súa vez implica a consecución doutros desafíos moito máis concretos e que fan referencia a distintos aspectos e problemáticas identificadas na análise e diagnose. Entre estes Retos Futuros máis concretos atópanse os seguintes:

- R1. Facilitar a accesibilidade aos equipamentos e servizos a todos os cidadáns coa menor dependencia do automóbil e das súas condicións particulares.
- R2. Facer fronte á conxestión viaria estival, reducindo o tráfico de paso nos núcleos urbanos, nun contexto de limitacións para a construción de novas grandes infraestruturas.
- R3. Xestionar a demanda de mobilidade e de estacionamento nos núcleos urbanos ao mesmo tempo que se incrementa o Espazo Público peonil.
- R4. Facilitar o acceso a Espazos Naturais e de Atracción Turística co menor impacto ambiental.
- R5. Aproveitar os modos de mobilidade peonil e ciclista para reforzar a Competitividade Turística.

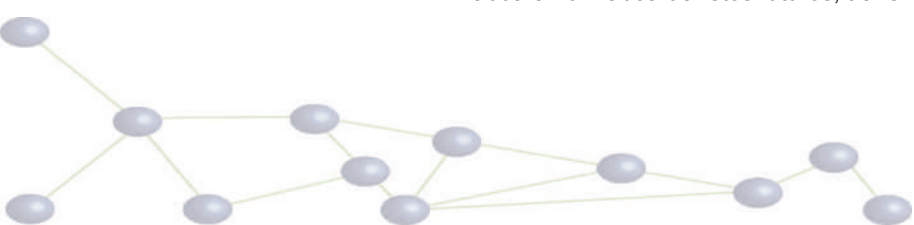
Os Retos Futuros identificados fan referencia cada un deles a distintos aspectos e problemáticas do modelo de mobilidade actual detectados e identificados. Na seguinte táboa sinálanse as principais dimensións ás que fan referencia cada un dos retos identificados.

RETOS FUTUROS	RETOS TRANSVERSAIS	DIMENSIÓNS
R1. Facilitar a accesibilidade aos equipamentos e servizos a todos os cidadáns coa menor dependencia do automóbil e das súas condicións particulares.	RT1 RT2 RT3	Oferta Infraestruturas Peonís e Ciclistas Oferta Transporte Público Oferta Infraestruturas Viarias Xestión da Demanda de Mobilidade
R2. Facer fronte á conxestión viaria estival, reducindo o tráfico de paso nos núcleos urbanos, nun contexto de limitacións para a construción de novas grandes infraestruturas.	RT1 RT2 RT4	Oferta de Infraestruturas Viarias Xestión da Demanda de Mobilidade Externalidades da Mobilidade
R3. Xestionar a demanda de mobilidade e de estacionamento nos núcleos urbanos ao mesmo tempo que se incrementa o Espazo Público peonil.	RT1 RT3 RT4 RT5 RT6	Oferta de Aparcementos Calidade Urbana Xestión da Demanda de Mobilidade
R4. Facilitar o acceso a Espazos Naturais e de Atracción Turística co menor impacto ambiental.	RT4 RT5	Oferta de Infraestruturas Peonís Oferta de Infraestruturas Ciclistas Xestión da Mobilidade (Turística) Externalidades da Mobilidade (Impacto Ambiental)
R5. Aproveitar os modos de mobilidade peonil e ciclista para reforzar a Competitividade Turística.	RT4 RT6	Oferta de Infraestruturas Peonís Oferta de Infraestruturas Ciclistas Xestión da Mobilidade (Turística)

Táboa 3.16. Táboa de retos futuros, transversais e dimensións

Tendo en conta os Retos Futuros, coas súas relacións cos Retos globais transversais da mobilidade, e as dimensións sobre as que inciden, identifícanse 6 grandes ámbitos ou eixos sobre os que debe intervir o PMS do concello de Bueu. Estes 6 grandes eixos son os seguintes:

- E1. Fomento dos Modos Non Motorizados Peonil e Ciclista.
- E2. Potenciar o Transporte Público.
- E3. Reducir a dependencia do automóbil privado.
- E4. Xestionar a Mobilidade Turística.
- E5. Reducir o impacto da mobilidade sobre a poboación e o medioambiente.
- E6. Xestionar a Gobernanza da Mobilidade.







## 4. Fase III. Definición de Liñas Estratéxicas

As problemáticas e os retos futuros que debe afrontar a Mobilidade do concello de Bueu precisan da formulación de solucións estratéxicas, tanto de carácter director como operativas, que permitan a implantación de programas e medidas concretas de actuación, coa finalidade de proporcionar unha resposta correcta e o máis axeitada posible. Sen embargo, estas solucións estratéxicas non dependen unicamente da intervención municipal, senón dun entorno complexo e multi – actor, no cal existen múltiples variables, actores e dimensións que inciden sobre a propia toma de decisións e sobre as accións a desenvolver.

Deste xeito, cada reto futuro supón un desafío para a Mobilidade do concello de Bueu e que incide sobre distintas problemáticas converxentes nunha mesma dirección, que dalgún xeito afecta en maior ou menor grao ás diferentes dimensións da mesma. A aproximación ás solucións que poden responder ás diferentes problemáticas e retos futuros non é lineal nin unívoca, no sentido de que debe ser froito de diferentes clases de accións, que dun xeito complexo inciden sobre os distintos e diversos aspectos característicos da mobilidade. Por iso, e tendo en conta a necesidade dunha ampla batería de actuacións que interveñan sobre as diferentes dimensións da mobilidade, fórmulanse unha serie de Liñas Estratéxicas, as cales permiten traballar dun xeito focalizado, pero coherente cunha visión global e integrada, sobre aquelas cuestións chave que faciliten o camiño a percorrer cara a unha Mobilidade Sustentable, Segura e Inclusiva.

Obviamente, estas Liñas Estratéxicas apóianse nunha visión da Mobilidade no concello de Bueu que implica unha certa situación futura desexable, á que se aspira tendo en conta tanto as necesidades, as problemáticas e os retos futuros identificados, xunto a aqueles imperativos territoriais, ambientais, sociais e económicos sobre os que se erixe o Desenvolvemento Sustentable e as diferentes orientacións e directivas europeas, estatais e autonómicas con incidencia nas Políticas Públicas municipais. Deste xeito, o desenvolvemento do PMS, como escenario do modelo de Mobilidade futura desexable, e a consecución dos seus obxectivos realízase de xeito operativo a través dunha serie de Liñas Estratéxicas, as cales deben entenderse como a agrupación de distintas accións que pretenden incidir sobre unha dimensión común para acadar un determinado obxectivo estratéxico.

A definición das Liñas Estratéxicas do PMS do concello de Bueu baséase no marco de referencia do Programa Operativo de Crecemento Sustentable da Unión Europea 2014 – 2020, en particular nos seus obxectivos temáticos 4, 6 e 9, adaptándoos á realidade territorial do termo municipal e da situación actual da mobilidade, dos seus problemas e retos futuros, e das solucións posibles e viables, o cal implica o establecemento dunha serie de Obxectivos Estratéxicos propios, a partir dos cales fórmulase a Visión Estratéxica, entendida como o escenario futuro desexable da Mobilidade Sustentable.

Deste xeito, e coa finalidade de organizar os diferentes Obxectivos e Liñas Estratéxicas, as cales focalízanse nunha dimensión particular da Mobilidade, centrando actuacións e recursos, fórmuláronse unha serie de Estratexias, como elementos de agrupación das diferentes liñas orientadas cara a unha determinada dimensión e un reto futuro da mobilidade.

### a. Marco Estratéxico

O marco de referencia respecto dos distintos Obxectivos Estratéxicos a formular de cara a facer fronte ás problemáticas e aos retos futuros da mobilidade no concello de Bueu está baseado no Programa Operativo de Crecemento Sustentable (POCS) da Unión Europea 2014 – 2020, en concreto nos seus obxectivos temáticos 4, 6 e 9.



Figura 4.1. Esquema de organización do PMS do concello de Bueu

Os Obxectivos Temáticos considerados son os seguintes:

- OT4. Apoio da transición cara a unha Economía de Baixas Emisións de Carbono.
- OT6. Preservación e protección do medioambiente e fomento da eficiencia dos recursos.
- OT9. Fomento da inclusión social e a loita contra a pobreza e contra calquera tipo de discriminación.

Dentro de cada un destes Obxectivos Temáticos, tanto a nivel estatal, o Programa Plurirrexional, como a nivel autonómico, o POCS de Galicia, establecéronse unha serie de prioridades de inversión e de obxectivos estratéxicos, os cales conforman o principal marco de referencia de cara a formular as distintas bases e políticas do PMS do concello de Bueu. Así, respecto dos tres Obxectivos Temáticos sinalados, dentro dos posibles Obxectivos Específicos relacionados coa Mobilidade Sustentable contémpanse os listados a continuación:

- OT4. Apoio da transición cara a unha Economía de Baixas Emisións de Carbono.
  - o OE4.5.1. Fomento da mobilidade urbana sustentable: transporte urbano limpo, transporte colectivo, conexión urbana – rural, melloras na rede viaria, transporte ciclista, peonil, mobilidade eléctrica e desenvolvemento de sistemas de subministro de enerxías limpas.
- OT6. Preservación e protección do medioambiente e fomento da eficiencia dos recursos.
  - o OE.6.3.1. Promover a protección, fomento e desenvolvemento do patrimonio cultural.
  - o OE.6.3.2. Protección, desenvolvemento e promoción das áreas naturais, en particular as de interese turístico.

Ademais, hai que considerar o eixo OT12, no cal inclúense os seguintes Obxectivos Específicos:

- o OE.2.3.3. Promover as TIC en estratexias de desenvolvemento urbano integrado a través de actuacións en Administración electrónica local e *Smart Cities*.



- OE 6.3.4. Promover a protección, fomento e desenvolvemento do patrimonio cultural e natural das áreas urbanas, en particular as de interese turístico.
- OE 6.5.2 Accións integradas de revitalización de cidades, de mellora do entorno urbano e o seu medio ambiente.
- OE 9.8.2 Rexeneración física, económica e social do entorno urbano en áreas urbanas desfavorecidas a través de Estratexias urbanas integradas.

Por outra banda, dentro da elaboración dos distintos POCS plurirrexionais e rexionais contempláronse tamén os seguintes Obxectivos Específicos, que conforman o marco de referencia do PMS:

- OE 6.3.3. Fomento de infraestruturas verdes que contribúan ao transporte alternativo entre todo tipo de territorios e a diversificación cara a actividades de baixas emisións.
- OE 6.5.1. Mellora do entorno urbano, a rehabilitación das zonas industriais e a redución da contaminación do solo e atmosférica.
- OE 9.3.1. Fomento da igualdade de xénero.
- OE 9.6.1. Desenvolver pactos territoriais, iniciativas locais de emprego e de integración social, estratexias de desenvolvemento local participativo apoiadas activamente por autoridades autonómicas e locais, cidades, interlocutores sociais e ONG.
- OE 9.10.1. Realización de inversións no contexto de estratexias de desenvolvemento local comunitario.
- OE 9.11.1. Promover o desenvolvemento local en zonas rurais.

Noutra orde, e máis alá dos Obxectivos Temáticos do POCS e dos seus obxectivos específicos, o marco estratéxico de referencia para a formulación do PMS do concello de Bueu está relacionado coas distintas Políticas de Mobilidade establecidas pola Unión Europea, España e Galicia respecto da materia, coa priorización dos modos non motorizados, o transporte público colectivo e a redución do uso vehículo privado, recollidos en documentos derivados de distintos programas como o CIVITAS, EPOMM ou ELTIS.

## b. Obxectivos Estratéxicos PMS de Bueu

Os problemas existentes e os desafíos futuros aos que se enfrenta en materia de mobilidade, tanto o concello de Bueu como os seus principais núcleos urbanos, teñen que ser abordados desde diferentes perspectivas e escalas, coa finalidade de intervir sobre as distintas dimensións (urbana, infraestrutural, económica, ambiental, social, xurídica e administrativa) sobre as que inflúe o seu modelo de mobilidade.

Sen dúbida, calquera proposta de carácter planificador, xa sexa máis ou menos director, orientativo ou normativo, debe formular uns obxectivos, entendidos como o estado futuro que se quere acadar, tanto de xeito global en conxunto como nas súas diferentes dimensións e que, ao mesmo tempo, expresan a superación dos problemas presentes e os desafíos futuros.

Neste senso, o PMS do concello de Bueu tendo en conta as diferentes dimensións da mobilidade dun xeito global e integral formula un obxectivo principal claro e amplo acerca do seu modelo no futuro:

*“Acadar unha Mobilidade Sustentable, Inclusiva e Segura, e máis humana, no concello de Bueu e, en particular, nos seus núcleos urbanos a través do fomento e prioridade dos modos de desprazamento a pé e en bicicleta”*

Este obxectivo principal formulado polo PMS do concello de Bueu expresa a necesidade de transformar o modelo de mobilidade actual, tanto na escala municipal como nos seus principais núcleos urbanos (Bueu e Beluso), cara a outro moito máis sustentable, considerando as súas tres vertentes (ambiental, social e económica), e no cal o protagonismo será dos modos de desprazamento a pé e en bicicleta. Deste xeito, o PMS busca a través do seu obxectivo principal acadar un estado futuro da mobilidade no que se superen algúns dos problemas actuais en canto ao protagonismo do automóbil e a súa incidencia sobre o medioambiente, a economía e o tecido social do concello de Bueu.

Por outra banda, é evidente que a consecución dun obxectivo tan amplo, que no seu fondo integra todas as dimensións sobre as que inflúe a mobilidade, non pode ser acadado sen unha desagregación do mesmo en obxectivos parciais, os cales permitirán ir desenvolvendo dun xeito focalizado e estratéxico o PMS, acadando resultados parciais pero que, en conxunto e pola súa interrelación, permiten a consecución do principal.

Acadar o obxectivo principal non só implica a consecución de obxectivos específicos en cada unha das dimensións ou aspectos nos cales inciden ou impactan as Políticas Públicas de Mobilidade, senón que ao mesmo tempo trátase de puntos de chegada ou fitos que amosan as melloras e os resultados froito das estratexias formuladas.

Polo seu carácter estratéxico e a súa incidencia sobre outros factores, dun xeito máis ou menos transversal, e tendo en conta por outra banda o enfoque metodolóxico formulado, considerouse a desagregación do obxectivo principal en seis grandes ámbitos temáticos: a mobilidade peonil e ciclista, o transporte público, o uso do vehículo privado, a mobilidade turística, o impacto da mobilidade sobre a poboación e o medioambiente e a xestión da mobilidade.

Seis grandes ámbitos temáticos, relacionados cos principais Retos Futuros detectados, e que á súa vez subdivídense nalgúns casos en cuestións específicas.

Deste xeito, e dentro do marco de referencia dos obxectivos temáticos e específicos do POCS Plurirrexional e de Galicia, xunto coas distintas orientacións sobre a política de mobilidade emanadas das estratexias europeas, estatais e autonómicas, fórmulanse unha serie de Obxectivos Estratéxicos que desagregan o obxectivo principal do PMS do concello de Bueu.

Deste xeito, fórmulanse unha serie de Obxectivos Estratéxicos (OE), que explicitan as metas a acadar nas diferentes dimensións consideradas e no longo prazo, que a súa vez se desagregan nunha serie de Obxectivos Operativos (OP), os cales concretan os anteriores. Deste xeito, os Obxectivos Estratéxicos sinalan os impactos procurados, mentres que os Obxectivos Operativos sinalan os resultados, xeralmente de carácter físico, a través dos cales se acadan os primeiros.

A continuación, detállanse os Obxectivos Estratéxicos formulados por ámbito temático:

### 1. MOBILIDADE PEONIL E CICLISTA

No ámbito temático da Mobilidade Peonil e Ciclista os Obxectivos Estratéxicos están relacionados co fomento dos modos de desprazamento non motorizados coa finalidade de acadar unha mobilidade moito máis sustentable.

#### 1.1. Mobilidade Peonil

- OE 1.1.1 Aumentar o número de desprazamentos diarios a pé no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos.

- OP 1.1.1.1 Establecer unha rede de itinerarios peonís prioritarios no concello de Bueu.
- OP 1.1.1.2 Implantar áreas de prioridade peonil nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.
- OE 1.1.2 Facilitar as relacións a pé cos principais centros de atracción de desprazamentos do concello de Bueu e dos concellos limítrofes.

- OP 1.1.2.1 Enlazar os principais itinerarios do termo municipal cos grandes itinerarios territoriais.

#### 1.2. Mobilidade Ciclista.

- OE 1.2.1 Aumentar o número de desprazamentos diarios en bicicleta no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos.

- OP 1.2.1.1 Establecer unha rede de itinerarios ciclistas no concello de Bueu.
- OP 1.2.1.2 Implantar áreas de prioridade ciclista nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.

- OE 1.2.2 Facilitar as relacións en bicicleta cos principais centros de atracción de desprazamentos do concello de Bueu e dos concellos limítrofes.

- OP 1.2.2.1 Integrar a rede ciclista cos grandes itinerarios territoriais, actuais e futuros, para a bicicleta.

## 2. TRANSPORTE PÚBLICO

No ámbito temático do Transporte Público, os Obxectivos Estratéxicos están relacionados co fomento e a potenciación do transporte colectivo en autobús e o taxi coa finalidade de acadar unha mobilidade moito máis sustentable.

- OE 2.1.1 Aumentar o número de desprazamentos diarios, tanto internos como externos, en transporte público no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos.
  - OP 2.1.1.1 Fomentar a intermodalidade, mellorando a integración do Transporte Público colectivo cos modos de desprazamento a pé e en bicicleta.
  - OP 2.1.1.2 Establecer unha política de fomento do Transporte Público colectivo aos principais centros atraccións de desprazamento dos concellos de Bueu e limítrofes.

## 3. USO DO VEHÍCULO PRIVADO

No ámbito temático do Uso do Vehículo Privado os Obxectivos Estratéxicos están relacionados coa redución da súa participación no reparto modal e en equilibrar a distribución do tráfico, mitigando a congestión, coa finalidade de acadar unha mobilidade moito máis sustentable.

#### 3.1. Rede Viaria Motorizada.

- OE 3.1.1. Reducir a participación do vehículo privado no reparto modal do concello de Bueu.
  - OP 3.1.1.1 Racionalizar a estrutura viaria do concello de Bueu, integrando os seus enlaces coas grandes vías territoriais e artellando a comunicación entre os principais núcleos urbanos e centros de actividade mediante itinerarios alternativos e máis equilibrados.
  - OP 3.1.1.2 Racionalizar a estrutura viaria dos núcleos urbanos (Bueu e Beluso), así como as travesías das estradas PO551 e PO315, evitando o tráfico de paso e establecendo itinerarios claros entre as diferentes áreas ambientais.
- OE 3.1.2 Reducir a ocupación do espazo público polo vehículo privado.

- OP 3.1.2.1 Integrar a rede viaria no tecido urbano (Bueu, Beluso e as travesías das estradas PO551 e PO315) e nos núcleos rurais.

- OP 3.1.2.2 Establecer unha política racionalizada de estacionamentos nos núcleos urbanos.

- OP 3.1.2.3 Reducir o número de estacionamentos en vía pública nos núcleos urbanos.

- OP 3.1.2.4 Implantar unha rede de estacionamentos públicos nos núcleos urbanos coa finalidade de mellorar o seu balance e evitar a ocupación do viario existente.

#### 3.2. Distribución de Mercadorías.

- OE 3.2.1 Mellorar a loxística urbana de distribución de mercadorías reducindo a circulación de última milla nos núcleos urbanos.

- OP 3.2.1.1 Limitar a circulación nos espazos urbanos centrais dos vehículos de distribución de mercadorías.

- OP 3.2.1.2 Establecer unha rede de plataformas urbanas de carga e descarga de mercadorías nos núcleos urbanos do concello de Bueu.

## 4. MOBILIDADE TURÍSTICA

No ámbito temático da Mobilidade Turística os Obxectivos Estratéxicos están relacionados coa redución da congestión asociada ao acceso de vehículos de visitantes e facilitar os desprazamentos aos turistas en modos non motorizados ou no transporte público, coa finalidade de acadar unha mobilidade moito máis sustentable.

- OE 4.1.1 Facilitar a mobilidade de turistas e visitantes sen depender do vehículo privado.

- OP 4.1.1.1 Fomentar a mobilidade sustentable dos turistas e visitantes.

- OP 4.1.1.2 Proporcionar servizos de mobilidade sustentable en bicicleta e transporte público orientados aos turistas e visitantes.

- OE 4.1.2 Fomentar a mobilidade peonil e ciclista como valor de atracción turística.

- OP 4.1.2.1 Establecer unha rede de itinerarios peonís turísticos e paisaxísticos.

- OP 4.1.2.2 Implantar unha rede cicloturística no concello de Bueu coordinada cos concellos limítrofes.

## 5. IMPACTO DA MOBILIDADE SOBRE A POBOACIÓN E O MEDIOAMBIENTE

No ámbito temático do Impacto da Mobilidade sobre a Poboación e o Medioambiente, o cal está fundamentalmente asociado á Inclusión Social, a Sustentabilidade Ambiental e a Seguridade, os Obxectivos Estratéxicos están relacionados coa mitigación dos impactos relacionados coa contaminación atmosférica e acústica, a mellora da seguridade viaria e asegurar o Dereito á Mobilidade, coa finalidade de acadar unha mobilidade moito máis sustentable.

#### 5.1. Inclusión Social e Accesibilidade Universal.

- OE 5.1.1 Garantir o Dereito á Mobilidade de todos os cidadáns e visitantes do concello de Bueu.

- OP 5.1.1.1 Integrar o Dereito á Mobilidade nas Políticas Públicas do concello de Bueu.

- OP 5.1.1.2 Incorporar a Accesibilidade Universal como principio reitor transversal da Mobilidade Sustentable no concello de Bueu.





- o OP 5.1.1.3 Facilitar a mobilidade de colectivos especialmente vulnerables (anciáns, nenos, persoas con diversidade funcional,...).
- 5.2. Seguridade Viaria.
- OE 5.2.1 Garantir a seguridade dos desprazamentos no concello de Bueu.
    - o OP 5.2.1.1 Facilitar o acceso seguro aos Centros Educativos e aos Equipamentos municipais.
    - o OP 5.2.1.2 Reducir os puntos críticos con inseguridade viaria na rede viaria do concello de Bueu.
    - o OP 5.2.1.3 Moderar a velocidade dos vehículos nos entornos urbanos.
- 5.3. Medioambiente e Protección Ambiental.
- OE 5.3.1 Mitigar o impacto sobre o Cambio Climático da Mobilidade.
    - o OP 5.3.1.1 Fomentar os modos de desprazamento sen emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI).
    - o OP 5.3.1.2 Facilitar a transición cara a vehículos de menor emisión de GEI.
    - o OP 5.3.1.3 Introducir infraestruturas verdes no entorno urbano.
  - OE 5.3.2 Reducir os efectos da urbanización e da mobilidade sobre os espazos ambientais e urbanos.
    - o OP 5.3.2.1 Reducir a contaminación atmosférica e acústica no entorno urbano.
    - o OP 5.3.2.2 Mellorar a habitabilidade do espazo urbano.
    - o OP 5.3.2.3 Protexer os espazos de alto valor ambiental e paisaxístico do impacto da mobilidade.

**6. XESTIÓN DA MOBILIDADE**

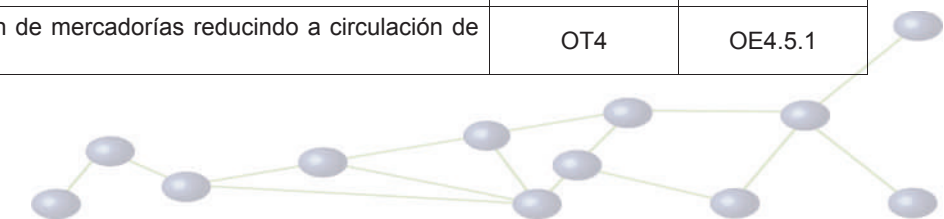
No ámbito temático da Xestión da Mobilidade, os Obxectivos Estratéxicos están relacionados coa sensibilización e concienciación da poboación, facilitar a mobilidade aos centros atraccións e dos traballadores, xunto con aquelas cuestións de carácter administrativo e organizativo.

- 6.1. Sensibilización e Concienciación.
- OE 6.1.1 Proporcionar información aos cidadáns para fomentar a Mobilidade Sustentable.
    - o OP 6.1.1.1 Realizar campañas de sensibilización e concienciación sobre a Mobilidade Sustentable co tecido educativo e asociativo do concello de Bueu.
    - o OP 6.1.1.2 Realizar a difusión e divulgación da Mobilidade Sustentable no concello de Bueu.
- 6.2. Xestión da Mobilidade.
- OE 6.2.1 Facilitar a mobilidade a centros atraccións de desprazamentos.
    - o OP 6.2.1.1 Coordinación da política de localización de centros de atracción de desprazamento coa mobilidade.
    - o OP 6.2.1.2 Fomentar a Mobilidade Sustentable a centros atraccións de desprazamentos.
  - OE 6.2.2. Proporcionar ferramentas técnicas e administrativas para a xestión da mobilidade.
    - o OP 6.2.2.1 Facilitar soporte técnico e administrativo para o desenvolvemento do PMS.
    - o OP 6.2.2.2 Proporcionar información para facilitar a xestión da mobilidade por parte dos cidadáns.

- o OP 6.2.2.3 Redactar os instrumentos urbanísticos e normativos que permitan o desenvolvemento das medidas do PMS do concello de Bueu.
- 6.3. Financiamento.
- OE 6.3.1. Proporcionar o suficiente financiamento para desenvolver as medidas e actuacións planificadas en materia de Mobilidade Sustentable.
    - o OP 6.3.1.1 Diversificar a procedencia dos fondos de financiamento para o desenvolvemento do PMS.
    - o OP 6.3.1.2 Facilitar a integración do tecido asociativo e da iniciativa privada no financiamento do desenvolvemento do PMS.

Por último, na seguinte táboa sinálase a relación entre os Obxectivos Estratéxicos formulados cos Obxectivos Temáticos e os Obxectivos Específicos do POCS Plurirrexional e de Galicia.

OBXECTIVO ESTRATÉXICO	OBXECTIVO TEMÁTICO	OBXECTIVO ESPECÍFICO
OE 1.1.1 Aumentar o número de desprazamentos diarios a pé no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos	OT4	OE4.5.1
OP 1.1.1.1 Establecer unha rede de itinerarios peonís prioritarios no concello de Bueu	OT4	OE4.5.1
OP 1.1.1.2 Implantar áreas de prioridade peonil nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso	OT4	OE4.5.1
OE 1.1.2 Facilitar as relacións a pé cos principais centros de atracción de desprazamentos do concello de Bueu e dos concellos limítrofes	OT4	OE4.5.1
OP 1.1.2.1 Enlazar os principais itinerarios do termo municipal cos grandes itinerarios territoriais	OT4	OE4.5.1
OE 1.2.1 Aumentar o número de desprazamentos diarios en bicicleta no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos	OT4	OE4.5.1
OP 1.2.1.1 Establecer unha rede de itinerarios ciclistas no concello de Bueu	OT4	OE4.5.1
OP 1.2.1.2 Implantar áreas de prioridade ciclista nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso	OT4	OE4.5.1
OE 1.2.2 Facilitar as relacións en bicicleta cos principais centros de atracción de desprazamentos do concello de Bueu e dos concellos limítrofes	OT4	OE4.5.1
OP 1.2.2.1 Integrar a rede ciclista cos grandes itinerarios territoriais para a bicicleta actuais e futuros	OT4	OE4.5.1
OE 2.1.1 Aumentar o número de desprazamentos diarios, tanto internos como externos, en Transporte Público no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos	OT4	OE4.5.1
OP 2.1.1.1 Fomentar a intermodalidade, mellorando a integración do Transporte Público colectivo cos modos de desprazamento a pé e en bicicleta	OT4	OE4.5.1
OP 2.1.1.2 Establecer unha política de fomento do Transporte Público colectivo aos principais centros atraccións de desprazamento dos concello de Bueu e limítrofes	OT4	OE4.5.1
OE 3.1.1. Reducir a participación do vehículo privado no reparto modal do concello de Bueu	OT4	OE4.5.1
OP 3.1.1.1 Racionalizar a estrutura viaria do concello de Bueu, integrando os seus enlaces coas grandes vías territoriais e artellando a comunicación entre os principais núcleos urbanos e centros de actividade mediante itinerarios alternativos e máis equilibrados	OT4	OE4.5.1
OP 3.1.1.2 Racionalizar a estrutura viaria dos núcleos urbanos (Bueu, Beluso e as travesías das estradas PO551 e PO315), evitando o tráfico de paso e establecendo itinerarios claros entre as diferentes áreas ambientais	OT4	OE4.5.1
OE 3.1.2 Reducir a ocupación do espazo público polo vehículo privado	OT4	OE4.5.1
OP 3.1.2.1 Integrar a rede viaria no tecido urbano (Bueu, Beluso e as travesías das estradas PO551 e PO315) e nos núcleos rurais	OT4	OE4.5.1
OP 3.1.2.2 Establecer unha política racionalizada de estacionamentos nos núcleos urbanos	OT4	OE4.5.1
OP 3.1.2.3 Reducir o número de estacionamentos en vía pública nos núcleos urbanos	OT4	OE4.5.1
OP 3.1.2.4 Implantar unha rede de estacionamentos públicos nos núcleos urbanos coa finalidade de mellorar o seu balance e evitar a ocupación do viario existente	OT4	OE4.5.1
OE 3.2.1 Mellorar a loxística urbana de distribución de mercadorías reducindo a circulación de última milla nos núcleos urbanos	OT4	OE4.5.1



OP 3.2.1.1 Limitar a circulación nos espazos urbanos centrais dos vehículos de distribución de mercadorías	OT4	OE4.5.1
OP 3.2.1.2 Establecer unha rede de plataformas urbanas de carga e descarga de mercadorías nos núcleos urbanos do concello de Bueu	OT4	OE4.5.1
OE 4.1.1 Facilitar a mobilidade de turistas e visitantes sen depender do vehículo privado	OT4	OE4.5.1
OP 4.1.1.1 Fomentar a mobilidade sustentable dos turistas e visitantes	OT4	OE4.5.1
OP 4.1.1.2 Proporcionar servizos de mobilidade sustentable en bicicleta e transporte público orientados aos turistas e visitantes	OT4	OE4.5.1
OE 4.1.2 Fomentar a mobilidade peonil e ciclista como valor de atracción turística	OT6	OE6.3.4
OP 4.1.2.1 Establecer unha rede de itinerarios peonís turísticos e paisaxísticos	OT6	OE6.3.3
OP 4.1.2.2 Implantar unha rede cicloturística no concello de Bueu coordinada cos concellos limítrofes	OT4	OE6.3.1
OE 5.1.1 Garantir o Dereito á Mobilidade de todos os cidadáns e visitantes do concello de Bueu	OT9	OE9.3.1
OP 5.1.1.1 Integrar o Dereito á Mobilidade nas Políticas Públicas do concello de Bueu	OT9	OE9.3.1
OP 5.1.1.2 Incorporar a Accesibilidade Universal como principio reitor transversal da Mobilidade Sustentable no concello de Bueu	OT9	OE9.3.1
OP 5.1.1.3 Facilitar a mobilidade de colectivos especialmente vulnerables (anciáns, nenos, persoas con diversidade funcional,...)	OT9	OE9.3.1
OE 5.2.1 Garantir a seguridade dos desprazamentos no concello de Bueu	OT4	OE4.5.1
OP 5.2.1.1 Facilitar o acceso seguro aos Centros Educativos e aos Equipamentos municipais	OT4	OE4.5.1
OP 5.2.1.2 Reducir os puntos críticos con inseguridade viaria na rede viaria do concello de Bueu	OT4	OE4.5.1
OP 5.2.1.3 Moderar a velocidade dos vehículos nos entornos urbanos	OT4	OE4.5.1
OE 5.3.1 Mitigar o impacto sobre o Cambio Climático da Mobilidade	OT4	OE4.5.1
OP 5.3.1.1 Fomentar os modos de desprazamento sen emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI)	OT4	OE4.5.1
OP 5.3.1.2 Facilitar a transición cara a vehículos de menor emisión de GEI	OT4	OE4.5.1
OP 5.3.1.3 Introducir infraestruturas verdes no entorno urbano	OT6	OE6.3.3
OE 5.3.2 Reducir os efectos da urbanización e da mobilidade sobre os espazos ambientais e urbanos	OT6	OE6.5.1
OP 5.3.2.1 Reducir a contaminación atmosférica e acústica no entorno urbano	OT6	OE6.5.1
OP 5.3.2.2 Mellorar a habitabilidade do espazo urbano	OT6	OE6.5.2
OP 5.3.2.3 Protexer os espazos de alto valor ambiental e paisaxístico do impacto da mobilidade	OT6	OE6.3.2
OE 6.1.1 Proporcionar información aos cidadáns para fomentar a Mobilidade Sustentable.	OT4	OE4.5.1
OP 6.1.1.1 Realizar campañas de sensibilización e concienciación sobre a Mobilidade Sustentable co tecido educativo e asociativo do concello de Bueu	OT4	OE4.5.1
OP 6.1.1.2 Realizar a difusión e divulgación da Mobilidade Sustentable no concello de Bueu	OT4	OE4.5.1
OE 6.2.1 Facilitar a mobilidade a centros atraccións de desprazamentos	OT4	OE4.5.1
OP 6.2.1.1 Coordinación da política de localización de centros de atracción de desprazamento coa mobilidade	OT4	OE4.5.1
OP 6.2.1.2 Fomentar a Mobilidade Sustentable a centros atraccións de desprazamentos	OT4	OE4.5.1
OE 6.2.2. Proporcionar ferramentas técnicas e administrativas para a xestión da mobilidade	OT2	OE2.3.3
OP 6.2.2.1 Facilitar soporte técnico e administrativo para o desenvolvemento do PMS	OT2	OE2.3.3
OP 6.2.2.2 Proporcionar información para facilitar a xestión da mobilidade por parte dos cidadáns	OT2	OE2.3.3
OP 6.2.2.3 Redactar os instrumentos urbanísticos e normativos que permitan o desenvolvemento das medidas do PMS do concello de Bueu	OT4	OE4.5.1
OE 6.3.1. Proporcionar o suficiente financiamento para desenvolver as medidas e actuacións planificadas en materia de Mobilidade Sustentable	OT9	OE9.10.1
OP 6.3.1.1 Diversificar a procedencia dos fondos de financiamento para o desenvolvemento do PMS	OT9	OE9.6.1
OP 6.3.1.2 Facilitar a integración do tecido asociativo e da iniciativa privada no financiamento do desenvolvemento do PMS	OT9	OE9.6.1

### c. Visión Estratéxica PMS de Bueu

Como desexamos que sexa a Mobilidade no noso futuro? Esa é unha das preguntas esenciais de toda proposta que oriente as súas decisións a pensar na procura dun mellor futuro tomando como base as dificultades presentes e os retos que se agardan. A resposta a esta pregunta é a **Visión**, é dicir, a definición da situación futura desexable á que se aspira, procurando superar os problemas e os retos, á que se quere chegar tendo en conta as necesidades da colectividade e o ben común. Deste xeito, a formulación da Visión implica definir un estado certamente ideal, que obviamente non será sinxelo de acadar, pero que se erixe no marco de referencia cara ao que camiñar. A Visión, polo tanto, é o modelo futuro desexado respecto da Mobilidade, o noso modelo ideal cara ao que nos queremos dirixir. Trátase, polo tanto, do Escenario do Plan de Mobilidade Sustentable, o escenario futuro desexado na procura dunha Mobilidade Sustentable ao longo prazo para o concello de Bueu.

A Visión como situación futura ideal fórmase baixo unha serie de principios e criterios que procuran o ben común de toda a sociedade ou colectividade. A Visión da Mobilidade formulada polo PMS do concello de Bueu baséase nos seguintes principios:

- A Sustentabilidade, nas súas tres vertentes: ambiental, económica e social.
- O Dereito á Mobilidade, procurar que todos os cidadáns teñan satisfeitas as súas necesidades de desprazamento.
- A especificidade espacial do territorio, cada área do territorio precisa dun determinado tipo de Política de Mobilidade.
- A Intermodalidade, a cada desprazamento correspóndelle o modo máis axeitado e para iso deben estar todos integrados e coordinados.
- A Inclusión Social, todos os cidadáns deben ser considerados independentemente da súa situación.
- A Seguridade, todos os desprazamentos poden ser realizados en condicións de seguridade con independencia do modo, e, en particular, no caso dos peóns e os ciclistas.
- A Intelixencia e a Innovación, aproveitar a innovación para tomar decisións intelixentes.

A Visión formulada polo PMS do concello de Bueu considera, por outra parte, dúas escalas, a municipal e a urbana, dos seus principais núcleos urbanos, Bueu e Beluso, procurando unha multiescalaridade na cal se teñan en conta distintos factores e variables con incidencia na Mobilidade. Deste xeito, aínda que se parte dunha única situación futura desexable, esta desagregase e particularízase en dúas Visións. Unha a escala municipal, que en consonancia co enfoque do PMS fórmase en termos moito máis directores e orientativos, e outra a escala urbana, formulada dun xeito máis normativo e concreto.

A Visión Municipal formulada polo PMS baséase nos principios e criterios xerais definidos en liñas anteriores, xunto co marco normativo e os obxectivos estratéxicos formulados, buscando que a cada unha das distintas áreas territoriais homoxéneas correspóndalle un determinado tipo de mobilidade orientado a optimizar as súas necesidades de desprazamento desde o punto de vista da Sustentabilidade, o Dereito á Mobilidade e a inclusión social, e a seguridade. Deste xeito, a Visión Municipal fórmase nos seguintes termos:

*“O modelo da Mobilidade municipal está orientado cara ao peón e a bicicleta como modos de desprazamento con prioridade, complementados polo Transporte Público, tanto no que respecta á comunicación entre núcleos como nos espazos urbanos e rurais, mentres que o automóbil configúrase como o modo que debe garantir e*



asegurar aqueles desprazamentos aos que non poden satisfacer os itinerarios peonís e ciclistas e o Transporte Público”.

A Visión Municipal formulada caracterízase polos seguintes aspectos:

- A orientación de cada Área Ambiental Territorial cara a un determinado paradigma de mobilidade, o cal procura axeitarse ás súas características e ás súas necesidades, tendo en conta ademais as súas potencialidades. Deste xeito, as Áreas Ambientais Territoriais de carácter urbano oriéntanse a políticas de mobilidade urbana, e as máis rurais e ambientais o fan a modos de desprazamento brandos.
- A importancia do peón e a bicicleta, de tal xeito que acaden un maior protagonismo na comunicación entre núcleos e no resto de desprazamentos tanto municipais como urbanos.
- A mellora da distribución do tráfico e a procura dun maior equilibrio na estrutura viaria, de tal xeito que tanto as vías de enlace territorial como as de estrutura municipal permitan múltiples itinerarios, distribuindo de modo equilibrado os desprazamentos motorizados, e as vías de estrutura urbana non realicen funcións que non lle correspondan.
- A potenciación do Transporte Público nos eixos urbanos, a pesar das dificultades e febleza do sistema existente, como elemento que permita reducir a participación do automóbil nos desprazamentos territoriais e metropolitanos, por unha parte, e nos municipais, por outra parte, facilitando a intermodalidade e a conexión co peón e a bicicleta.
- A consideración da mobilidade como un recurso turístico a través de sendas e rutas peonís e ciclistas de carácter paisaxístico e deportivo.

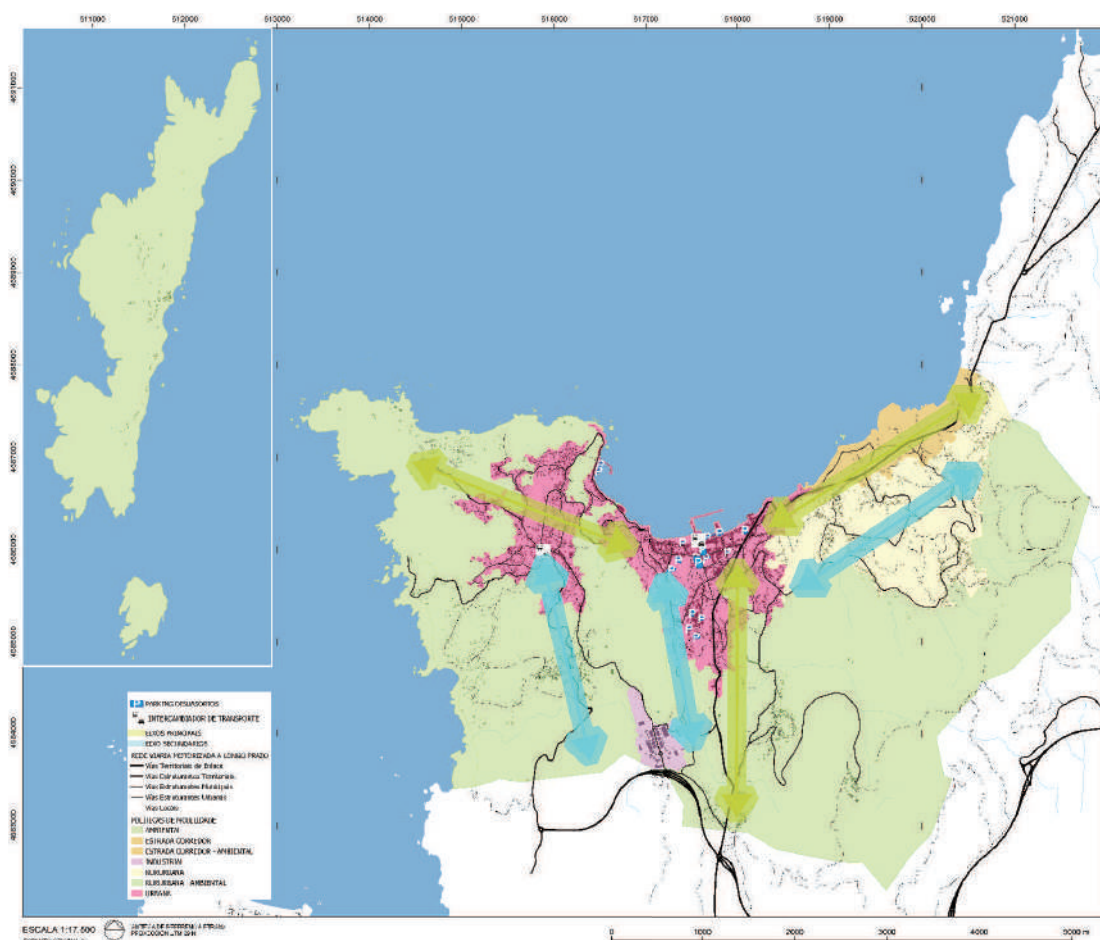


Figura 4.2. Visión Estratéxica. Escenario PMS. (Fonte: TERRAVANZA)

A Visión Urbana formulada polo PMS traslada e particulariza para o espazo urbano, dos núcleos de Bueu e Beluso, a Visión Municipal, continuando a base proporcionada na escala conxunta e mantendo os principios e criterios xerais rectores sinalados anteriormente, buscando que, dentro dun marco de referencia global caracterizado pola Sustentabilidade, o Dereito á Mobilidade e a inclusión social, a recuperación do espazo público polo peón no entorno urbano sexa a súa principal razón de ser. Deste xeito, a Visión Urbana fórmase nos seguintes termos:

*“O modelo da Mobilidade urbana está orientado cara ao peón, como elemento para a recuperación do espazo público e a humanización dos núcleos urbanos de Bueu e Beluso, diversificando as funcións e actividades das rúas, complementado pola bicicleta e o Transporte Público como modos de desprazamento con prioridade, garantindo a seguridade viaria e a Accesibilidade Universal, reducindo a participación do automóbil a un papel de acceso final só naqueles desprazamentos con destino exterior ao núcleo e mediante unha estrutura viaria moito máis equilibrada e respetuosa co Medioambiente urbano e mantendo a habitabilidade dos distintos núcleos do termo municipal”*

A Visión Urbana formulada caracterízase polos seguintes aspectos:

- A prioridade do peón, do desprazamento a pé, como o modo protagonista da mobilidade no ámbito urbano e como o elemento a través do cal recuperar o espazo público nunha escala humana.
- O peón é o protagonista indiscutible da mobilidade urbana, deste xeito os desprazamentos de proximidade e cotiás han de realizarse camiñando, para o cal auméntase tanto a seguridade viaria, procurando diminuír os riscos por atropelo, como a Accesibilidade Universal, fomentando a súa inclusión en todas as Políticas Públicas municipais.
- A humanización do espazo público vai aparelada tanto ao protagonismo do peón na mobilidade como a unha redefinición do papel do automóbil nos desprazamentos urbanos e na súa ocupación do espazo, non só cunha circulación máis calmada e temperada senón que tamén cun redimensionado e relocalización do estacionamento.
- Aínda que se trata dun modelo orientado cara ao peón nas diferentes Áreas Ambientais, existe un distinto grado de prioridade, desde a máis estrita dos espazos centrais (Bueu ou Beluso) ata as de maior compatibilidade co automóbil nos eixos viarios estruturantes urbanos, pasando por Zonas 30.
- A prioridade do peón e a redución do papel do automóbil obriga a unha mellora da estrutura viaria, evitando os tráfico de paso pola vila, diversificando o número de accesos, e equilibrando o tráfico a través da existencia de distintos itinerarios, orientando cada un deles ao acceso dunha ou varias Áreas Ambientais específicas. A mellora da distribución do tráfico cara a un modelo máis equilibrado é o obxectivo principal.
- Xunto coa prioridade do peón, a bicicleta posúe tamén un importante espazo, no cal facilítase a accesibilidade mediante este modo aos principais equipamentos comunitarios. Pola súa parte, o Transporte Público busca o seu papel como elemento artellador das relacións urbanas e metropolitanas, permitindo unha sinxela intermodalidade co peón e a bicicleta, e no seu caso co automóbil.
- A prioridade do peón permite ao mesmo tempo un maior espazo para o desenvolvemento nas rúas de distintas funcións e actividades urbanas, fomentando un espazo público diverso, mixto e dinámico, no cal o comercio de proximidade atopa o seu lugar.





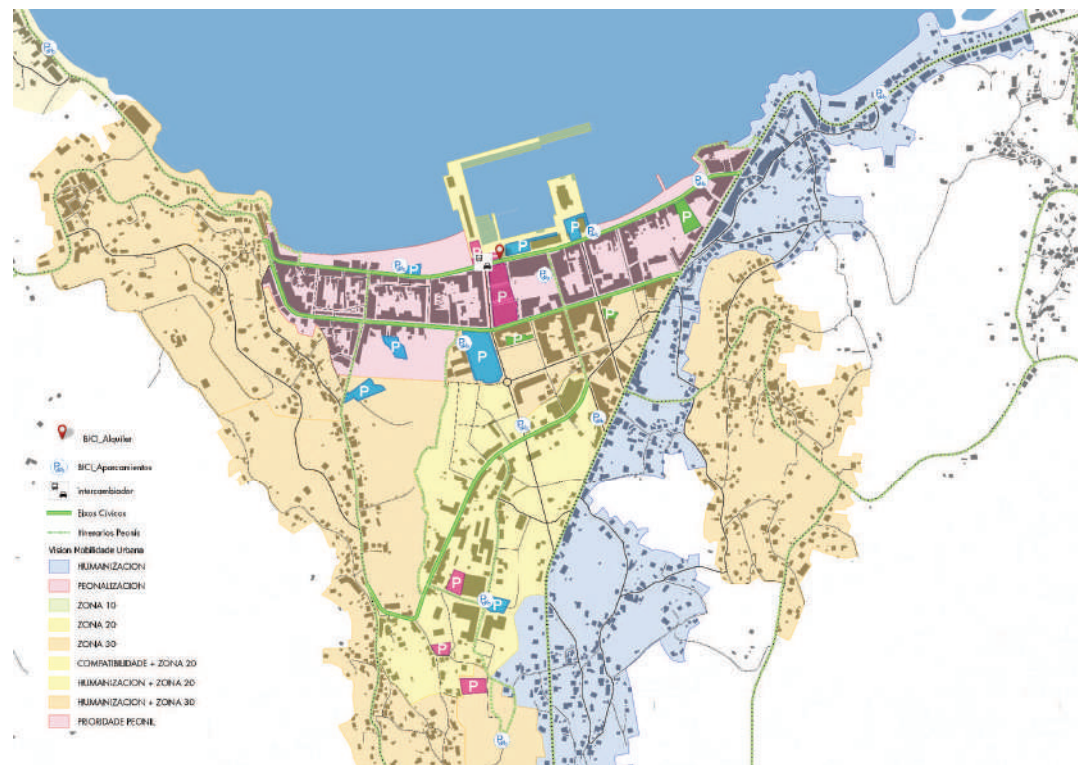


Figura 4.3. Visión Estratéxica Urbana. Escenario PMS en Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

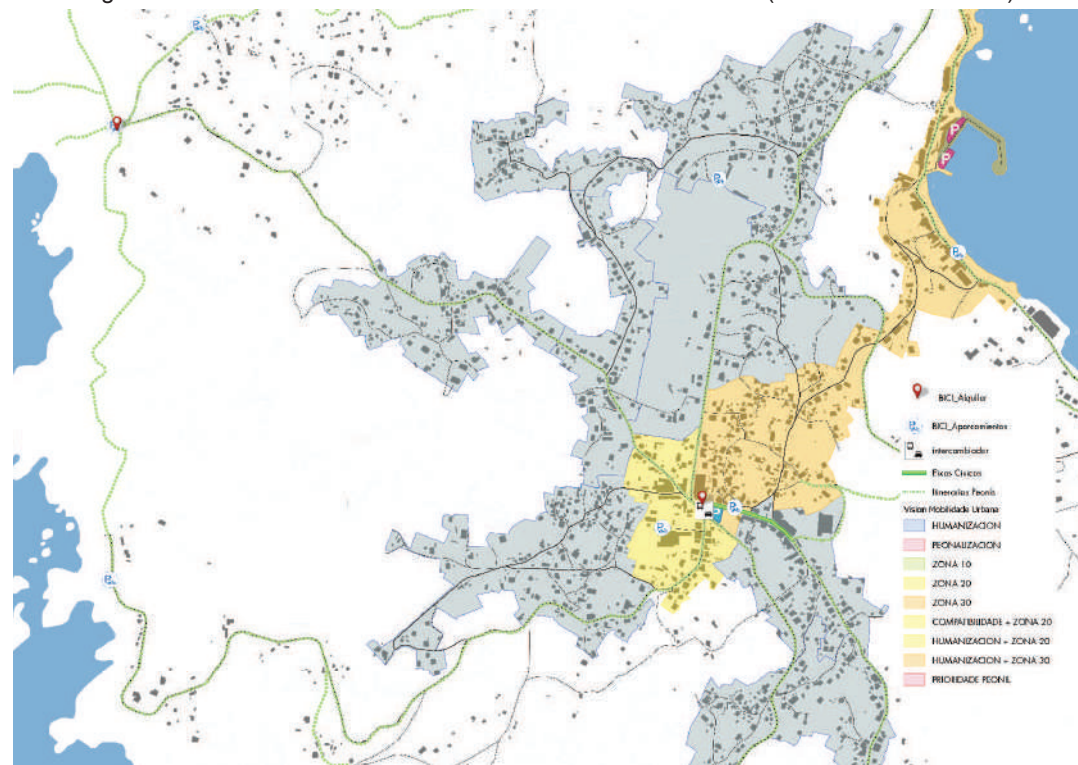


Figura 4.4. Visión Estratéxica Urbana. Escenario PMS en Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

A Visión Municipal e a Urbana son dúas patas da mesma e única Visión, pero que se desenvolve e desagrega a distintas escalas e con distinto carácter. En certo modo, esta división en dúas Visións é un capítulo máis do xogo entre o carácter director da escala municipal e o carácter máis normativo da escala urbana, como concreción dun marco de referencia global e integral. O enlace e a compatibilidade entre as dúas escalas desta mesma Visión realízase a través de tres grandes puntos: as Áreas Ambientais Territoriais, o protagonismo do peón e a bicicleta e a racionalización viaria, xunto co establecemento dunha estratexia propia e específica para a mobilidade turística.

As Áreas Ambientais Territoriais dividen o termo municipal en distintas zonas, determinadas e delimitadas en base ás súas características ambientais e urbanísticas, e cada unha delas en función da súa especificidade espacial posúe unha particular vocación espacial e un modelo de mobilidade máis axeitado, en función do que se formulan unhas Políticas de Mobilidade propias e focalizadas nos seus factores máis importantes. Deste xeito, o enlace entre a Visión Municipal e a Urbana prodúcese a través da consideración dos núcleos urbanos como Área Ambiental Territorial de carácter urbano e na cal é recomendable implantar Políticas de Mobilidade Urbanas.

En ambas Visións, o protagonista do modelo de Mobilidade é o peón, e en menor medida a bicicleta, procurando a recuperación dos desprazamentos a pé tanto a escala municipal como, sobre todo, a escala urbana, en particular para as actividades de proximidade cotiás. Esta prioridade do peón implica, ao mesmo tempo, a recuperación do espazo público nos núcleos urbanos e, sobre todo, a necesidade dunha reestruturación e racionalización da estrutura viaria, tanto a nivel municipal como urbano. Deste xeito, o enlace entre ambas Visións fornécese a partir da compatibilidade e continuidade a distintas escalas dunha nova estrutura viaria, caracterizada por un esquema moito máis distribuído e equilibrado.

En certo modo, a procura de solucións innovadoras para os picos da mobilidade turística, coa significativa conxestión, é o elemento que esencialmente vencella as Visións municipal e urbana, xa que a accesibilidade territorial de carácter terminal, aquela que chega ao seu punto de destino final, a última milla na terminoloxía asociada ás mercadorías, debe ser graduada, coa finalidade de establecer distintas fórmulas, que permitan equilibrar tanto a distribución do tráfico, coa accesibilidade local e coa humanización do espazo público.

O punto chave entre o Escenario Tendencial e o Escenario do PMS atópase na consecución dun reparto modal máis equilibrado, por unha parte, e na redución dos vehículos de turistas e visitantes que acceden ao centro de Bueu, xa que son estacionados nos aparcamentos disuasorios establecidos para tal fin. Ademais, cunha segunda pata que aposta pola transferencia modal, aínda que dun xeito conservador, considerando que o incremento da oferta de infraestruturas peonís e ciclistas pode permitir un aumento ata o 10 % en cada un dos modos peonil e ciclistas, reducindo con iso a porcentaxe do automóbil ata o 75 %, e tendo en conta un incremento ata o 5 % da participación do autobús.

Desde un punto de vista máis técnico, o Escenario PMS formulado posúe claras vantaxes sobre o Escenario Tendencial en canto a tres grandes factores de avaliación:

- O ambiental, cun menor impacto da mobilidade respecto das emisións e a contaminación, debido á transferencia modal cara a modos non motorizados.

	Situación Actual	Escenario Tendencial	Escenario PMS
Consumo Enerxético (TEP/día)	27,60	27,65	26,00
Emisións CO <sub>2</sub> (kg/día)	56.837,59	64.908,53	60.241,37
Emisións NO <sub>x</sub> (kg/día)	218,99	250,09	239,46
Emisión PM10 (kg/día)	5,64	6,44	5,93

Táboa 4.1. Táboa comparativa do impacto ambiental entre os distintos Escenarios. (Fonte: TERRAVANZA)

- O económico e técnico, debido a unha mellor distribución do tráfico, coa conseguinte mellora na fluidez e a diminución da conxestión.
- O social, xa que o escenario do PMS contempla achegar os equipamentos comunitarios a todas as persoas, en particular a aqueles que teñen unha maior dependencia dos desprazamentos non motorizados e do transporte público, como nenos, mozos e anciáns.



		Situación Actual		Escenario Tendencial		Escenario PMS	
		Inverno	Verán	Inverno	Verán	Inverno	Verán
Poboación a menos de 300 m dun itinerario peonil	% Residente	78%	78%	83%	83%	98%	98%
	% Residente e Estacional	78%	75%	83%	79%	98%	96%
Poboación a menos de 300 m dun itinerario ciclista	% Residente	0%	0%	0%	0%	88%	88%
	% Residente e Estacional	0%	0%	0%	0%	89%	86%

Táboa 4.2 Táboa comparativa do impacto ambiental entre os distintos Escenarios. (Fonte: TERRAVANZA)

#### d. Estratexias. Definición de Liñas Estratéxicas

Acadar os obxectivos que traducen a cuestións concretas e programables a Visión a longo prazo formulada non é unha tarefa sinxela, precisando de establecer cales son os ámbitos de intervención e actualización que permitan realizar a transformación procurada.

Onde actuar, de que xeito e cando, é do que se encargan as estratexias, que se configuran como as follas de ruta que guían e orientan as políticas públicas, neste caso municipais. Deste xeito, se a Visión é a situación futura á que en materia de mobilidade do concello de Bueu quere acadarse, cumprindo unha serie de obxectivos que supoñen a superación dos problemas actuais e dos retos e desafíos que as tendencias actuais impoñen; é dicir, se a Visión é o marco de referencia da intervención, as Estratexias son as que definen os elementos, variables e factores sobre os que actuar, de que xeito facelo e cando, guiando e orientando as intervencións baixo unha folla de ruta temporal. Neste senso a Visión é cara a onde se quere chegar e as estratexias son o mapa que indica como facelo.

As Estratexias, como follas de ruta que sinalan o camiño a percorrer para chegar á Visión futura desexada, despréganse e concretanse a través de Liñas Estratéxicas, que agrupan unha serie de actuacións sobre aspectos concretos e particularizadas do campo ou ámbito estratéxico. Non é preciso sinalar, polo tanto, que o desenvolvemento das Liñas Estratéxicas realízase a través de distintas actuacións concretas.

En base á problemática existente e aos retos e desafíos futuros tendenciais, o PMS formulou seis grandes Estratexias temáticas:

E1.- Facilitar a Mobilidade Peonil e Ciclista.

E2.- Potenciar o Transporte Público.

E3.- Racionalizar o Uso do automóbil.

E4.- Mobilidade Turística Sustentable.

E5.- Mobilidade Inclusiva, Segura e Ambiental.

E6.- Xestión da Mobilidade.

A continuación, e conceptualmente, descríbense estas 6 Estratexias nas cales se concretan as bases futuras de actuación, a través das súas distintas Liñas Estratéxicas, coa finalidade de transformar o modelo de mobilidade do concello de Bueu.



Figura 4.5. Esquema das Liñas Estratéxicas do PMS do concello de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

**ESTRATEGIA 1. FACILITAR A MOBILIDADE PEONIL E CICLISTA**

A Estrategia 1. Facilitar a Mobilidade Peonil e Ciclista orientase cara a facilitar a mobilidade peonil, fomentando o emprego de modos non motorizados, mediante a mellora das infraestruturas de mobilidade de carácter peonil e ciclista baixo o criterio de prioridade das mesmas fronte ao automóbil nos desprazamentos cotiás aos principais centros de atracción de actividades, en particular nun rango de distancias entre os 300 m e os 2 Km para os peóns e entre os 600 m e os 4 Km para os ciclistas, permitindo a súa realización en condicións axeitadas de comodidade e seguridade.

Ao mesmo tempo, esta estratexia procura mellorar a estrutura espacial e funcionalidade das redes de infraestruturas de mobilidade peonil e ciclista, de xeito complementario, tanto a nivel municipal como urbano, buscando equilibrar itinerarios principais, facilitar unha boa conectividade e accesibilidade a todos os puntos, en especial aos centro de actividade e, sobre todo, os equipamentos comunitarios, de modo que sexa compatible cos usos do solo e a vocación territorial das distintas Áreas Ambientais Territoriais e Urbanas.

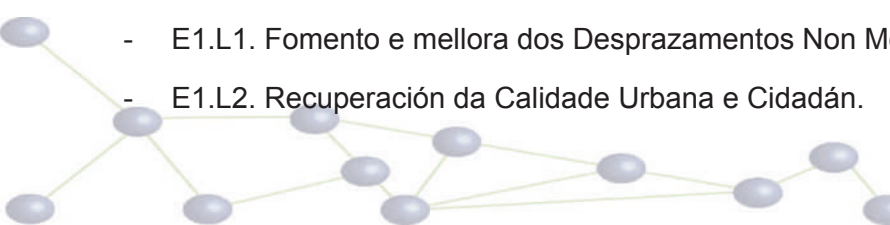
A nivel urbano, a Estrategia 1. Facilitar a Mobilidade Peonil e Ciclista pretende establecer un modelo de mobilidade urbana centrado no peón, e tamén na bicicleta, no cal se fomenta a recuperación e humanización do espazo público, reducindo a presenza do automóbil aos desprazamentos externos ao núcleo urbano, pero cunha racionalización da súa estrutura viaria. A transformación deste modelo de mobilidade realízase a través da racionalización da estrutura viaria dos núcleos urbanos de Bueu e Beluso, a implantación de espazos compartidos e humanización das rúas mediante distintos grados de prioridade peonil, e dunha política de estacionamento que permita reducir a ocupación do automóbil estacionado nas rúas ao mesmo tempo que se proporciona unha alternativa para corrixir o déficit residencial.

A Estrategia 1. Facilitar a Mobilidade Peonil e Ciclista apóiase nos seguintes Obxectivos Estratéxicos e os seus correspondentes obxectivos operativos:

- OE 1.1.1 Aumentar o número de desprazamentos diarios a pé no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos.
- OE 1.1.2 Facilitar as relacións a pé cos principais centros de atracción de desprazamentos do concello de Bueu e dos concellos limítrofes.
- OE 1.2.1 Aumentar o número de desprazamentos diarios en bicicleta no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos.
- OE 1.2.2 Facilitar as relacións en bicicleta cos principais centros de atracción de desprazamentos do concello de Bueu e dos concellos limítrofes.
- OE 2.1.1 Aumentar o número de desprazamentos diarios, tanto internos como externos, en transporte público no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos.
- OE 5.1.1 Garantir o Dereito á Mobilidade de todos os cidadáns e visitantes do concello de Bueu.
- OE 5.2.1 Garantir a seguridade dos desprazamentos no concello de Bueu.
- OE 5.3.1 Mitigar o impacto sobre o Cambio Climático da Mobilidade.

As Liñas Estratéxicas a partir das cales se desenvolve a E1. Facilitar a Mobilidade Peonil e Ciclista son as seguintes:

- E1.L1. Fomento e mellora dos Desprazamentos Non Motorizados.
- E1.L2. Recuperación da Calidade Urbana e Cidadán.



**E1.L1. Fomento e mellora dos Desprazamentos Non Motorizados**



A Liña Estratéxica E1.L1 trata de actuar sobre a oferta de infraestruturas da mobilidade peonil e ciclistas, establecendo medidas e actuacións destinadas a mellorar a conexión e os servizos peonil e ciclistas entre os distintos núcleos urbanos e rurais do concello de Bueu, mediante itinerarios específicos e prioritarios, coa finalidade de fomentar a transferencia modal cara a modos de desprazamento non motorizados e aumentar a seguridade viaria.

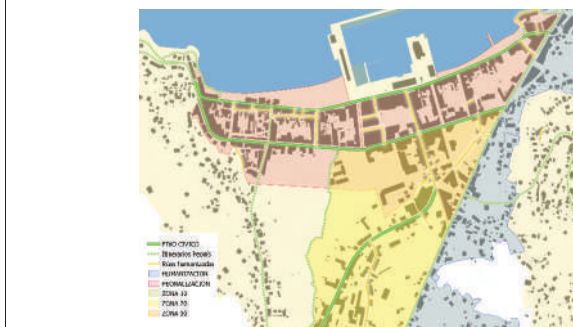
**OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS**

- OE 1.1.1
  - o OP 1.1.1.1
  - o OP 1.1.1.2
- OE 1.1.2
  - o OP 1.1.2.1
- OE 1.2.1
  - o OP 1.2.1.1
  - o OP 1.2.1.2
- OE 1.2.2
  - o OP 1.2.2.1
- OE 5.1.1
  - o OP 5.1.1.3

**MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO**

- Medidas de Fomento e mellora dos desprazamentos non motorizados:
- Redes Peonil
  - Mellora de Camiños Rurais
  - Mellora da Permeabilidade Territorial
  - Redes Ciclistas
  - Sistemas de Aluguer de Bicicletas
  - Aparcamentos de bicicletas

**E1.L2. Recuperación da Calidade Urbana e Cidadán**



A Liña Estratéxica E1.L2 establece o desenvolvemento de medidas de humanización e mellora do nivel de urbanización das rúas, incrementando o espazo público destinado ao peón, e no seu caso a bicicleta, reducindo o do automóbil, optando por solucións de sección compartida alí onde sexa posible.

**OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS**

- OE 1.1.1
  - o OP 1.1.1.1
  - o OP 1.1.1.2
- OE 1.1.2
  - o OP 1.1.2.1
- OE 1.2.1
  - o OP 1.2.1.1
  - o OP 1.2.1.2
- OE 1.2.2
  - o OP 1.2.2.1
- OE 5.1.1
  - o OP 5.1.1.3

**MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO**

- Medidas de Recuperación da Calidade Urbana e Cidadán
- Humanización de Rúas
  - Mellora da Urbanización



## ESTRATEGIA 2. POTENCIAR O TRANSPORTE PÚBLICO

A Estrategia 2. Potenciar o Transporte Público está orientada, como o seu nome indica, a potenciar o emprego do transporte público nos desprazamentos tanto internos como externos, fundamentalmente o autobús para ambos e o taxi para os primeiros, coa finalidade de reducir a dependencia do automóbil privado, sobre todo para aqueles desprazamentos que non poidan ser realizados a pé ou en bicicleta por superar as distancias máis axeitadas. Deste xeito, esta estratexia busca facilitar a accesibilidade aos nodos de transporte público coa finalidade de incrementar as viaxes realizadas no mesmo, en particular aquelas que polas súas características, tanto de distancia como de demanda, sexan idóneas para este modo de desprazamento.

A Estrategia 2. Potenciar o Transporte Público apóiase nos seguintes Obxectivos Estratéxicos:

- OE 2.1.1 Aumentar o número de desprazamentos diarios, tanto internos como externos, en transporte público no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos.
- OE 5.1.1 Garantir o Dereito á Mobilidade de todos os cidadáns e visitantes do concello de Bueu.
- OE 5.3.1 Mitigar o impacto sobre o Cambio Climático da Mobilidade.
- OE 5.3.2 Reducir os efectos da urbanización e da mobilidade sobre os espazos ambientais e urbanos.

A Liña Estratéxica a partir da cal se desenvolve a E2. Potenciar o Transporte Público é a seguinte::

- E2.L1. Reordenación e Mellora do Transporte Público.

### E2.L1. Reordenación e Mellora do Transporte Público



A Liña Estratéxica E2.L1 trata de actuar sobre a oferta de infraestruturas e servizos da mobilidade en transporte público, establecendo medidas e actuacións destinadas a potenciar o transporte público en autobús e en taxi, tanto en canto ás melloras orientadas a facilitar a súa interconexión con outros modos, como á introdución de novos servizos de transporte de tempada ou á demanda.

#### OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS

- OE 2.1.1
  - o OP 2.1.1.1
  - o OP 2.1.1.2

- OE 5.1.1
  - o OP 5.1.1.3
- OE 5.3.1
  - o OP 5.3.1.1
- OE 5.3.2
  - o OP 5.3.2.1

#### MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO

Medidas de Reordenación e Mellora do Transporte Público

- Intermodalidade: mellora da accesibilidade
- Mellora da información do transporte público
- Novos servizos de transporte público



**ESTRATEGIA 3. RACIONALIZAR O USO DO AUTOMÓBIL**

A Estratexia 3. Racionalizar o Uso do Automóbil está orientada a reducir a dependencia do automóbil nos desprazamentos cotiás, procurando un cambio no modelo de mobilidade actual cara a un moito máis baseado nos modos peonil e ciclista, e no transporte público. Esta estratexia baséase na racionalización das infraestruturas da mobilidade motorizada mediante un novo modelo moito máis artellado e equilibrado, tanto respecto da súa estrutura espacial como da funcionalidade dos diferentes elementos que a conforman, coa finalidade de permitir unha mellor distribución do tráfico, en particular nos ámbitos urbanos, e reducir a conxestión nas principais vías de acceso.

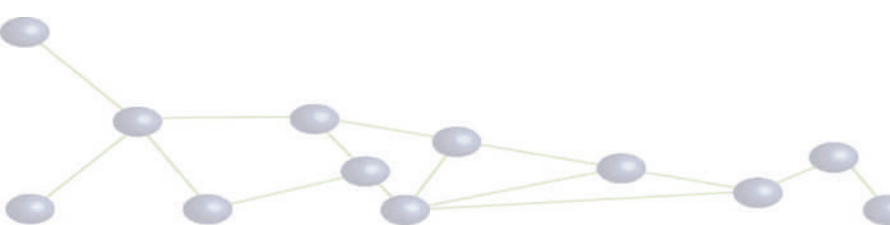
Deste xeito, a Estratexia 3. Racionalizar o Uso do Automóbil está focalizada na transformación do modelo viario, da súa estrutura espacial e funcionalidade, de xeito complementario, tanto a nivel municipal como urbano, buscando equilibrar itinerarios principais, facilitar unha boa conectividade e accesibilidade compatible cos usos do solo e a vocación territorial das distintas Áreas Ambientais Territoriais e Urbanas.

A Estratexia 3. Racionalizar o Uso do Automóbil apóiase nos seguintes Obxectivos Estratéxicos:

- OE 3.1.1. Reducir a participación do vehículo privado no reparto modal do concello de Bueu.
- OE 3.1.2 Reducir a ocupación do espazo público polo vehículo privado.
- OE 3.2.1 Mellorar a loxística urbana de distribución de mercadorías reducindo a circulación de última milla nos núcleos urbanos.
- OE 5.1.1 Garantir o Dereito á Mobilidade de todos os cidadáns e visitantes do concello de Bueu.
- OE 5.2.1 Garantir a seguridade dos desprazamentos no concello de Bueu.
- OE 5.3.1 Mitigar o impacto sobre o Cambio Climático da Mobilidade.
- OE 5.3.2 Reducir os efectos da urbanización e da mobilidade sobre os espazos ambientais e urbanos.
- OE 6.2.2. Proporcionar ferramentas técnicas e administrativas para a xestión da mobilidade.

As Liñas Estratéxicas a partir das cales se desenvolve a E3. Racionalizar o Uso do Automóbil son as seguintes:

- E3.L1. Desconxestión Viaria.
- E3.L2. Control e Regulación do Tráfico.
- E3.L3. Futuro Desenvolvemento do Viario.
- E3.L4. Xestión de Aparcamentos.
- E3.L5. Distribución e Control de Accesos.



<b>E3.L1. Desconxestión Viaria</b>	
<p>A Liña Estratéxica E3.L1 establece todas aquelas medidas e actuacións destinadas a desconxestionar a rede viaria, en particular aqueles tramos que soportan elevadas intensidades de tráfico, a través de definir a racionalización da súa estrutura, equilibrando as funcións de cada elemento da mesma, e executando aquelas actuacións de novos enlaces e conexións que permitan unha mellor distribución e máis equilibrado do tráfico.</p>	
<b>OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 3.1.1                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 3.1.1.1</li> <li>o OP 3.1.1.2</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 6.2.2                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 6.2.2.2</li> </ul> </li> </ul>
<b>MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO</b>	
<p>Medidas de Desconxestión Viaria</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Xerarquización da rede viaria</li> <li>- Enlaces Territoriais e artellamento da rede viaria municipal. Novas conexións</li> <li>- Racionalización da rede urbana</li> <li>- Sinalización</li> </ul>	

<b>E3.L2. Control e Regulación do Tráfico</b>	
<p>A Liña Estratéxica E3.L2 establece todas aquelas medidas orientadas ao control e regulación do tráfico nos ámbitos urbanos mediante a definición dos espazos nos cales a rede viaria debe posuír un tratamento de accesibilidade terminal local á vivenda e outras actividades, eliminando o tráfico de paso, e compatibilizando a circulación con outras funcións urbanas a través do incremento da superficie orientada ao peón e a bicicleta, baixo criterios de prioridade dos modos non motorizados e o temperado do tráfico.</p>	
<b>OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 3.1.1                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 3.1.1.1</li> <li>o OP 3.1.1.2</li> </ul> </li> <li>- OE 3.1.2                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 3.1.2.1</li> </ul> </li> <li>- OE 5.1.1                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 5.1.1.3</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 5.2.1                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 5.2.1.1</li> <li>o OP 5.2.1.2</li> <li>o OP 5.2.1.3</li> </ul> </li> <li>- OE 5.3.1                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 5.3.1.1</li> <li>o OP 5.3.1.3</li> </ul> </li> <li>- OE 5.3.2                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 5.3.2.1</li> <li>o OP 5.3.2.2</li> </ul> </li> </ul>
<b>MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO</b>	
<p>Medidas de Control e Regulación do Tráfico</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Peonalización</li> <li>- Zonas de temperado do tráfico</li> <li>- Sistemas de información do tráfico en tempo real</li> <li>- Espazos compartidos</li> </ul>	



<b>E3.L3. Futuro Desenvolvemento do Viario</b>	
	<p>A Liña Estratéxica E3.L3 establece os criterios para o desenvolvemento do viario municipal no futuro, en particular para a súa planificación e execución, e a integración de novas conexións viarias, formulando criterios directores respecto da súa morfoloxía e tipoloxía, principalmente do reparto das superficies da súa sección transversal entre os diferentes modos de transporte.</p>
<b>OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 3.1.1                         <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 3.1.1.1</li> <li>o OP 3.1.1.2</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 3.1.2                         <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 3.1.2.1</li> <li>o OP 3.1.2.2</li> <li>o OP 3.1.2.3</li> <li>o OP 3.1.2.4</li> </ul> </li> </ul>
<b>MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO</b>	
<p>Medidas para o futuro desenvolvemento do viario</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Criterios para o desenvolvemento do viario</li> <li>- Integración de novas conexións viarias</li> </ul>	

<b>E3.L4. Xestión de Aparcamentos</b>	
	<p>A Liña Estratéxica E3.L4 trata de intervir sobre a política de estacionamentos e establece aquelas actuacións destinadas a mellorar o balance de estacionamento nos núcleos urbanos, tanto no que respecta á dotación de prazas para responder á demanda residencial e a foránea, executando no seu caso novos espazos de estacionamento fóra da calzada, tales como aparcamentos disuasorios, como a mellorar a súa xestión, elevando o índice de rotación onde sexa necesario e retirando os aparcamentos irregulares das rúas.</p>
<b>OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 3.1.2                         <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 3.1.2.2</li> <li>o OP 3.1.2.3</li> <li>o OP 3.1.2.4</li> </ul> </li> </ul>	
<b>MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO</b>	
<p>Medidas de xestión dos aparcamentos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regulación dos estacionamentos</li> <li>- Aparcamentos disuasorios para residentes</li> <li>- Aparcamentos disuasorios para visitantes</li> <li>- Sistemas de xestión intelixente dos estacionamentos</li> <li>- Reordenación accesos aos portos de Bueu e Beluso</li> </ul>	

<b>E3.L5. Distribución e Control de Accesos</b>	
	<p>A Liña Estratéxica E3.L5 trata de actuar sobre a distribución de mercadorías e establece as distintas actuacións precisas para mellorar o seu funcionamento e a súa compatibilidade cos demais usos urbanos, controlando e limitando os usos e horarios de carga e descarga, a circulación de vehículos pesados, e tamén sinalando aqueles puntos nos cales levar a cabo as operacións de distribución de mercadorías.</p>
<b>OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 3.2.1                         <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 3.2.1.1</li> <li>o OP 3.2.1.2</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 5.3.1                         <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 5.3.1.2</li> <li>o OP 5.3.1.3</li> </ul> </li> <li>- OE 5.3.2                         <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 5.3.2.1</li> </ul> </li> </ul>
<b>MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO</b>	
<p>Medidas de Distribución e Control de Accesos</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Control de accesos de vehículos pesados</li> <li>- Limitación de horarios</li> <li>- Rede de puntos de entrega de proximidade</li> </ul>	



### ESTRATEGIA 4. MOBILIDADE TURÍSTICA SUSTENTABLE

A Estrategia E4. Mobilidade Turística Sustentable oríntase cara a mellorar a mobilidade asociada aos turistas e visitantes, de tal xeito que non supoña un factor de redución da calidade de vida, ao mesmo tempo que se entende a mobilidade sustentable como un recurso turístico. Deste xeito, a E4. Mobilidade Turística Sustentable ten por obxectivo proporcionar servizos turísticos relacionados coa mobilidade, buscando aumentar o atractivo do concello de Bueu para o turismo, por unha banda, e facilitar o acceso e a estancia ao turista, por outra.

A E4. Mobilidade Turística Sustentable, polo tanto, pretende aumentar o atractivo turístico do concello de Bueu a través de actuacións relacionadas coa mobilidade. Así, por unha parte, establécese o desenvolvemento de actuacións de creación de sendas peonís e ciclistas turísticas, paisaxísticas e deportivas orientadas a un turismo sustentable ligado á actividade de camiñar e o recreo na natureza. E, por outra parte, establécese a creación de servizos que permitan mellorar os desprazamentos dos turistas, a través de facilitarlles o seu acceso e estancia, tanto en autobús como en automóbil ou outros vehículos.

Ademais, a E4. Mobilidade Turística Sustentable incorpora medidas de carácter “soft” (relacionadas con servizos, a educación ou a difusión de información) e “org” (relacionadas coa organización, a administración e a xestión) destinadas a fomentar os desprazamentos en modos non motorizados e a proporcionar a información suficiente para os turistas e visitantes en materia de Mobilidade Sustentable coa finalidade de poñer en valor as distintas alternativas existentes e reducir a súa dependencia do automóbil.

A Estrategia 4. Mobilidade Turística Sustentable apóiase nos seguintes Obxectivos Estratéxicos:

- OE 4.1.1 Facilitar a mobilidade de turistas e visitantes sen depender do vehículo privado.
- OE 4.1.2 Fomentar a mobilidade peonil e ciclista como valor de atracción turística.
- OE 6.2.2. Proporcionar ferramentas técnicas e administrativas para a xestión da mobilidade.

As Liñas Estratéxicas a partir das cales se desenvolve a E4. Mobilidade Turística Sustentable son as seguintes:

- E4.L1. Servizos para a Mobilidade Turística.
- E4.L2. Mobilidade e Atracción Turística.
- E4.L3. Xestión da Mobilidade Turística.

<b>E4.L1. Servizos para a Mobilidade Turística</b>	
	A Liña Estratéxica E4.L1 establece o desenvolvemento de actuacións destinadas a proporcionar servizos para a mobilidade de carácter turístico e que permitan compatibilizar a demanda dos visitantes coa dos residentes, evitando a conxestión e a ocupación da vía pública e doutros espazos, mediante solucións específicas tanto de carácter permanente como temporal.
<b>OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS</b>	
- OE 4.1.1 o OP 4.1.1.1 o OP 4.1.1.2	- OE 6.2.2 o OP 6.2.2.3
<b>MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO</b>	
Medidas de servizos para a Mobilidade Turística - Aparcamentos disuasorios para turistas - Servizos de bus en tempada turística - Regulación de autobuses turísticos - Aparcamentos turísticos de temporada en centros de atracción	
<b>E4.L2. Mobilidade e Atracción Turística</b>	
	A Liña Estratéxica E4.L2 establece o desenvolvemento de elementos da mobilidade, tales como sendas turísticas e paisaxísticas peonís e ciclistas, con potencialidade para o turismo sustentable baseado nos recursos ambientais e paisaxísticos, xunto coa práctica deportiva.
<b>OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS</b>	
- OE 4.1.2 o OP 4.1.2.1 o OP 4.1.2.2	- OE 6.2.2 o OP 6.2.2.3
<b>MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO</b>	
Medidas de Atracción Turística baseada na Mobilidade Sustentable: - Sendas Peonís Turísticas e Paisaxísticas - Rutas Cicloturísticas e BTT - Accesibilidade ás Praias	
<b>E4.L3. Xestión da Mobilidade Turística</b>	
	A Liña Estratéxica E4.L3 establece aquelas medidas orientadas á xestión das demandas da mobilidade de turistas e visitantes mediante actuacións de carácter “soft” e “org” tendentes ao fomento dos modos non motorizados durante a súa estancia.
<b>OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS</b>	
- OE 4.1.1 o OP 4.1.1.1	- OE 6.2.2 o OP 6.2.2.2
<b>MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO</b>	
Medidas de Xestión da Mobilidade Turística: - Guía de Mobilidade Sustentable para Turistas - Fomento da Mobilidade Sustentable a Turistas - Formación de profesionais do turismo en Mobilidade Sustentable - Coordinación con axencias turísticas	



**ESTRATEGIA 5. MOBILIDADE INCLUSIVA, SEGURA E AMBIENTAL**




A Estrategia 5. Mobilidade Inclusiva, Segura e Ambiental oríentase á mellora dos efectos e do impacto que o actual modelo de mobilidade posúe sobre a poboación e o medioambiente, de tal xeito que a reorientación e transformación do mesmo cara a un modelo moito máis sustentable, inclusivo e seguro, permita garantir o Dereito á Mobilidade dos cidadáns e visitantes do concello de Bueu, con independencia das súas condicións particulares, facilitando con iso a Inclusión Social; a Seguridade nos desprazamentos, en particular para os colectivos máis vulnerables como nenos e anciáns, con especial incidencia en aqueles con destinos aos Centros Educativos e Equipamentos comunitarios; e xerar o menor impacto posible no Medioambiente, en especial reducindo as emisións con efecto no Cambio Climático e a artificialización e fragmentación do solo, xunto co efecto barreira, das infraestruturas da mobilidade.

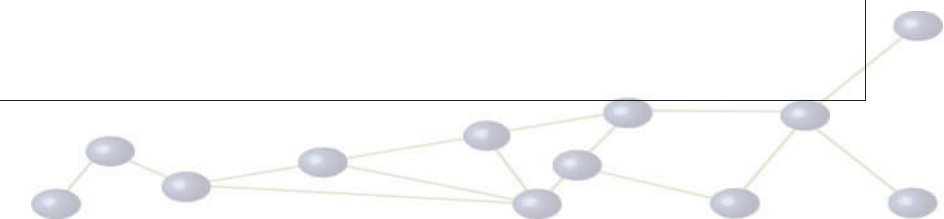
A Estrategia 5. Mobilidade Inclusiva, Segura e Ambiental apóiase nos seguintes Obxectivos Estratéxicos:

- OE 5.1.1 Garantir o Dereito á Mobilidade de todos os cidadáns e visitantes do concello de Bueu.
- OE 5.2.1 Garantir a seguridade dos desprazamentos no concello de Bueu.
- OE 5.3.1 Mitigar o impacto sobre o Cambio Climático da Mobilidade.
- OE 5.3.2 Reducir os efectos da urbanización e da mobilidade sobre os espazos ambientais e urbanos.

As Liñas Estratéxicas a partir das cales se desenvolve a E5. Mobilidade Inclusiva, Segura e Ambiental son as seguintes:

- E5.L1. Accesibilidade Universal e Inclusión Social.
- E5.L2. Seguridade Viaria.
- E5.L3. Medioambiente e Protección Ambiental.

<b>E5.L1. Accesibilidade Universal e Inclusión Social</b>	
	A Liña Estratéxica E5.L1 establece a necesidade de incorporar a Accesibilidade Universal ás Políticas Públicas municipais, tanto no que respecta a cuestións de carácter físico da urbanización como a outras cuestións de servizos e sinalización orientativa, baixo o criterio de Dereito á Mobilidade.
OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 5.1.1                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 5.1.1.1</li> <li>o OP 5.1.1.2</li> <li>o OP 5.1.1.3</li> </ul> </li> </ul>	
MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO	
Medidas de Accesibilidade Universal e supresión de barreiras arquitectónicas: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Accesibilidade e Supresión de Barreiras Arquitectónicas</li> <li>- Accesibilidade Vertical</li> <li>- Estacionamentos reservados PMR (persoas con mobilidade reducida)</li> </ul>	
<b>E5.L2. Seguridade Viaria</b>	
	A Liña Estratéxica E5.L2 establece o desenvolvemento de medidas destinadas a incrementar a seguridade viaria, tanto no entorno urbano como rural, mediante actuacións relacionadas con accesos seguros aos Centros Educativos e aos Equipamentos Municipais, máis elementos de redución da velocidade e temperado do tráfico.
OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 5.2.1                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 5.2.1.1</li> <li>o OP 5.2.1.2</li> <li>o OP 5.2.1.3</li> </ul> </li> </ul>	
MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO	
Medidas de Seguridade Viaria: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Camiños Escolares e Camiños Seguros aos Equipamentos Municipais</li> <li>- Moderación das velocidades</li> <li>- Sinalización</li> </ul>	
<b>E5.L3. Medioambiente e Protección Ambiental</b>	
	A Liña Estratéxica E5.L3 establece o desenvolvemento de medidas de protección medioambiental e mitigación do Cambio Climático, mediante a delimitación de zonas de protección e de baixas emisións, xunto co fomento de vehículos eléctricos ou de baixas emisións.
OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 5.3.1                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 5.3.1.1</li> <li>o OP 5.3.1.2</li> <li>o OP 5.3.1.3</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 5.3.2                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 5.3.2.1</li> <li>o OP 5.3.2.2</li> <li>o OP 5.3.2.3</li> </ul> </li> </ul>
MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO	
Medidas de Protección Ambiental: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zonas de Protección Ambiental</li> <li>- Zonas de Baixas Emisións</li> <li>- Vehículos eléctricos e de baixas emisións</li> </ul>	



### ESTRATEGIA 6. XESTIÓN DA MOBILIDADE

A Estrategia 6. Xestión da Mobilidade oríntase a establecer todas aquelas medidas de natureza organizativa, administrativa e informativa que permitan o mellor desenvolvemento do PMS do concello de Bueu e das medidas contempladas nas restantes Estrategias e Liñas Estratéxicas. Polo tanto, a E6. Xestión da Mobilidade incorpora medidas de carácter “soft” e “org” que faciliten a asignación de recursos técnicos, administrativos e económicos, tanto para o desenvolvemento e execución do PMS como o fomento, sensibilización e concienciación en Mobilidade Sustentable.

A Estrategia 6. Xestión da Mobilidade apóiase nos seguintes Obxectivos Estratéxicos:

- OE 6.2.1 Facilitar a mobilidade a centros atractores de desprazamentos.
- OE 6.2.2. Proporcionar ferramentas técnicas e administrativas para a xestión da mobilidade.
- OE 6.3.1. Proporcionar o suficiente financiamento para desenvolver as medidas e actuacións planificadas en materia de Mobilidade Sustentable.

As Liñas Estratéxicas a partir das cales se desenvolve a E6. Xestión da Mobilidade son as seguintes:

- E6.L1. Fomento e Regulación en Centros Atractores de Actividades.
- E6.L2. Sensibilización e Concienciación.
- E6.L3. Xestión da Mobilidade.
- E6.L4. Financiamento.

#### E6.L1. Fomento e Regulación en Centros Atractores de Actividades



A Liña Estratéxica E6.L1 establece o desenvolvemento de medidas orientadas a facilitar a mobilidade, e a súa xestión, en centros atractores de actividades, tanto desde a súa localización a través da coordinación co planeamento urbanístico como mediante a implantación de plans de xestión da demanda e de regulación de actividades.

#### OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 6.2.1                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 6.2.1.1</li> <li>o OP 6.2.1.2</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 6.2.2                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 6.2.2.2</li> <li>o OP 6.2.2.3</li> </ul> </li> </ul> |
|--|--|

#### MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO

Medidas de Fomento e Regulación en Centros Atractores de Actividades:

- Coordinación entre Planeamento Urbanístico e Mobilidade
- Mobilidade Sustentable para empresas
- Regulación de actividades en centros atractores

#### E6.L2. Sensibilización e Concienciación



A Liña Estratéxica E6.L2 establece o desenvolvemento de campañas de divulgación e difusión do PMS e de fomento da mobilidade sustentable, en particular dos modos non motorizados, para a sensibilización e concienciación da poboación.

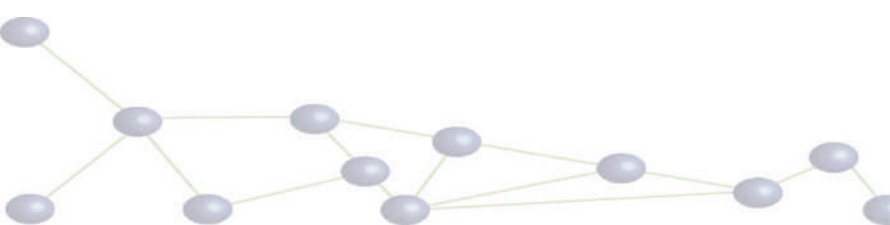
#### OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 6.1.1                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 6.1.1.1</li> <li>o OP 6.1.1.2</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- OE 6.2.2                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o OP 6.2.2.2</li> <li>o OP 6.2.2.3</li> </ul> </li> </ul> |
|--|--|

#### MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO

Medidas de Sensibilización e Concienciación:

- Guía Municipal de Mobilidade Sustentable
- Xornadas sobre Mobilidade Sustentable
- Campañas de Mobilidade Sustentable en Centros Educativos e Asociacións





<b>E6.L3. Xestión da Mobilidade</b>	
	A Liña Estratéxica E6.L3 establece aquelas medidas orientadas á xestión das demandas da mobilidade, en particular de residentes, mediante actuacións de carácter “soft” e “org” tendentes ao fomento dos modos non motorizados, o desenvolvemento de proxectos e normativas e a coordinación das distintas medidas e actuacións recollidas no PMS.
OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS	
- OE 6.2.2 o OP 6.2.2.1 o OP 6.2.2.2 o OP 6.2.2.3	
MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO	
Medidas de Xestión da Mobilidade: - Oficina de Mobilidade - App de Mobilidade - Ordenanzas e instrumentos de xestión da Mobilidade	
<b>E6.L4. Financiamento</b>	
	A Liña Estratéxica E6.L4 establece o desenvolvemento das estratexias de financiamento e provisión de fondos para a execución do PMS mediante a participación en distintos programas e a colaboración público – privada.
OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS	
- OE 6.2.2 o OP 6.2.2.1	- OE 6.3.1 o OP 6.3.1.1 o OP 6.3.1.2
MEDIDAS DE DESENVOLVEMENTO	
Medidas de procura de Financiamento: - Participación en Programas Europeos de Mobilidade Sustentable e Desenvolvemento Local - Programas de Inversións en Entidades Locais - Colaboración Público - Privada	



## 5. Fase IV. Delimitación de Propostas e Obxectivos Específicos

As Liñas Estratéxicas definidas no capítulo anterior organizan e estruturan as distintas medidas que desenvolven o PMS do concello de Bueu e que inciden sobre distintos aspectos e dimensións da mobilidade, a través de distintos tipos de actuacións.

A continuación, na seguinte imaxe amósase un esquema dos tipos de medidas contemplados en cada unha das Liñas Estratéxicas e da súa estruturación.

	E1. FACILITAR A MOBILIDADE PEONIL E CICLISTA	E2. POTENCIAR O TRANSPORTE PÚBLICO	E3. RACIONALIZAR O USO DO AUTOMÓBIL	E4. MOBILIDADE TURÍSTICA SUSTENTABLE	E5. MOBILIDADE SEGURA, INCLUSIVA E AMBIENTAL	E6. XESTIÓN DA MOBILIDADE
FOMENTO DOS MODOS NON MOTORIZADOS	E1.L1					
RECUPERACIÓN DA CALIDADE URBANA E CIDADAN	E1.L2					
REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO		E2.L1				
DESCONXESTIÓN VIARIA			E3.L1			
CONTROL E REGULACIÓN DO TRÁFICO			E3.L2			
CRITERIOS DE DESENVOLVEMENTO DO VIARIO			E3.L3			
XESTIÓN DE APARCAMENTOS			E3.L4			
DISTRIBUCIÓN E CONTROL DE ACCESOS			E3.L5			
XESTIÓN DA MOBILIDADE TURÍSTICA				E4.L1 - E4.L3		
ACCESIBILIDADE UNIVERSAL E INCLUSIÓN SOCIAL					E5.L1	
SEGURIDADE VIARIA					E5.L2	
MEDIOAMBIENTAIS E PROTECCIÓN AMBIENTAL					E5.L3	
FOMENTO E REGULACIÓN EN CENTROS DE ATRACCIÓN						E6.L1
SENSIBILIZACIÓN E CONCIENTIZACIÓN						E6.L2
XESTIÓN E ADMINISTRACIÓN DA MOBILIDADE						E6.L3 - E6.L4

Figura 5.1. Esquema de organización das medidas propostas

### a. Criterios para a definición de Propostas

Unha vez determinadas as distintas Liñas Estratéxicas e as medidas tipo que contemplan cada unha delas, o seguinte paso é a formulación das distintas propostas que deben facer fronte tanto aos Retos Futuros identificados como ás problemáticas máis concretas. A formulación e definición destas propostas baséase nos seguintes principios e criterios orientados tanto á xestión da demanda, tanto residencial como turística, por unha banda, e a oferta de infraestruturas e servizos da mobilidade, por outra.

#### Criterios Demanda de Mobilidade

As estratexias e actuacións que permitan a consecución dos obxectivos estratéxicos e operativos específicos en materia da demanda de mobilidade deberán formularse tendo en conta os seguintes criterios:

- Fomentar os desprazamentos a pé, en bicicleta e en transporte público.
- Desenvolver campañas de fomento da Mobilidade Sustentable.

- Priorizar aquelas actividades de proximidade que impliquen desprazamentos a pé ou en bicicleta.
- Restringir o paso do automóbil privado no entorno de equipamentos comunitarios con atracción de desprazamentos a pé.



Figura 5.2. Transporte Público, Peón e Bicicleta como base da Mobilidade Sustentable (Fonte: TERRAVANZA)

#### Criterios Oferta Rede Peonil

As estratexias e actuacións que permitan a consecución dos obxectivos estratéxicos e operativos específicos en materia da oferta da Rede Peonil deberán formularse tendo en conta os seguintes criterios:

- Conectividade: elevar a conectividade da rede mediante a existencia de múltiples itinerarios peonís, a ser posible con prioridade, especialmente aos principais equipamentos comunitarios e puntos de atracción.
- Conexión: mellorar a conexión peonil entre os puntos de atracción e xeración de desprazamentos e cos grandes itinerarios territoriais, mediante itinerarios con prioridade peonil.
- Interconexión: favorecer a conexión coas distintas redes de infraestruturas da mobilidade, en particular aquelas relacionadas coa bicicleta e o transporte público.
- Accesibilidade: mellorar a accesibilidade tanto en distancia como en tempos de viaxe mediante itinerarios con prioridade peonil aos principais equipamentos comunitarios e puntos de atracción de desprazamentos.
- Homoxeneidade: procurar unha distribución espacial homoxénea en canto á oferta de Rede Peonil con prioridade.



Figura 5.3. Paseo da Praia de Beluso (Fonte: TERRAVANZA)



### Cráterios Oferta Rede Ciclista

As estratexias e actuacións que permitan a consecución dos obxectivos estratéxicos e operativos específicos en materia da oferta da Rede Ciclista deberán formularse tendo en conta os seguintes criterios:

- Conectividade: elevar a conectividade da rede mediante a existencia de múltiples itinerarios ciclistas, a ser posible con prioridade, especialmente aos principais equipamentos comunitarios e puntos de atracción.
- Conexión: mellorar a conexión ciclista entre os puntos de atracción e xeración de desprazamentos e cos grandes itinerarios territoriais, mediante itinerarios con prioridade ciclista.
- Interconexión: favorecer a conexión coas distintas redes de infraestruturas da mobilidade, en particular aquelas relacionadas co peón e o transporte público.
- Accesibilidade: mellorar a accesibilidade tanto en distancia como en tempos de viaxe mediante itinerarios con prioridade ciclista aos principais equipamentos comunitarios e puntos de atracción de desprazamentos.
- Homoxeneidade: procurar unha distribución espacial homoxénea en canto á oferta de Rede Ciclista con prioridade.



Figura 5.4. Paseo na Praia de Agrelo (Fonte: TERRAVANZA)    Figura 5.5. Parada de Autobuses de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

### Cráterios Oferta de Transporte Público

As estratexias e actuacións que permitan a consecución dos obxectivos estratéxicos e operativos específicos en materia da oferta do Transporte Público deberán formularse tendo en conta os seguintes criterios:

- Cobertura: mellorar a cobertura das estacións ou paradas do Transporte Público coa finalidade de satisfacer un maior número de poboación nun radio de 300 m nos núcleos urbanos e de 750 m no rural.
- Interconexión: facilitar a conexión coas distintas redes de infraestruturas da mobilidade, en particular aquelas relacionadas co peón e a bicicleta, e os seus itinerarios prioritarios.
- Accesibilidade: mellorar a accesibilidade tanto en distancia como en tempos de viaxe mediante a localización das estacións e paradas aos principais equipamentos comunitarios e puntos de atracción de desprazamentos.

### Cráterios Oferta da Rede Viaria Motorizada

As estratexias e actuacións que permitan a consecución dos obxectivos estratéxicos e operativos específicos en materia da oferta da Rede Viaria Motorizada deberán formularse tendo en conta os seguintes criterios:

- Conectividade: elevar a conectividade da rede mediante a existencia de múltiples itinerarios viarios aos principais equipamentos comunitarios e puntos de atracción.
- Conexión: mellorar a conexión viaria interna entre os puntos de atracción e xeración de desprazamentos e cos grandes itinerarios territoriais de enlace.
- Interconexión: favorecer a conexión coas distintas redes de infraestruturas da mobilidade, en particular aquelas relacionadas co peón, a bicicleta e o transporte público.
- Accesibilidade: mellorar, ou polo menos manter, os parámetros actuais, a accesibilidade tanto en distancia como en tempos de viaxe aos principais equipamentos comunitarios e puntos de atracción de desprazamentos.
- Homoxeneidade: procurar unha distribución espacial homoxénea en canto á oferta de Rede Viaria Motorizada.



Figura 5.6. Estrada PO551, un dos principais accesos ao núcleo de Bueu que proporciona conectividade e accesibilidade.

(Fonte: TERRAVANZA)

### Cráterios Oferta de Estacionamento

As estratexias e actuacións que permitan a consecución dos obxectivos estratéxicos e operativos específicos en materia da oferta de Estacionamento deberán formularse tendo en conta os seguintes criterios:

- Balance Residencial Infraestrutural: procurar satisfacer a demanda de estacionamento residencial mediante prazas en vivenda ou aparcamento fóra de calzada a distancias e tempos de acceso peonil inferiores a 300 m ou 5 minutos.
- Balance Residencial Global: reducir a participación das prazas en calzada na oferta de estacionamento residencial.
- Oferta foránea e comercial: proporcionar prazas de estacionamento fóra de calzada a distancias e tempos de acceso peonil inferiores a 600 m ou 10 minutos, reducindo a oferta en calzada ás estritamente precisas e favorecendo unha alta rotación, en particular nas localizadas na calzada.
- Balance global: reducir a participación da oferta de prazas de estacionamento en calzada no balance global por áreas.







Figura 5.7. Zona de carga e descarga na Rúa Johan Carballeira (Fonte: TERRAVANZA)

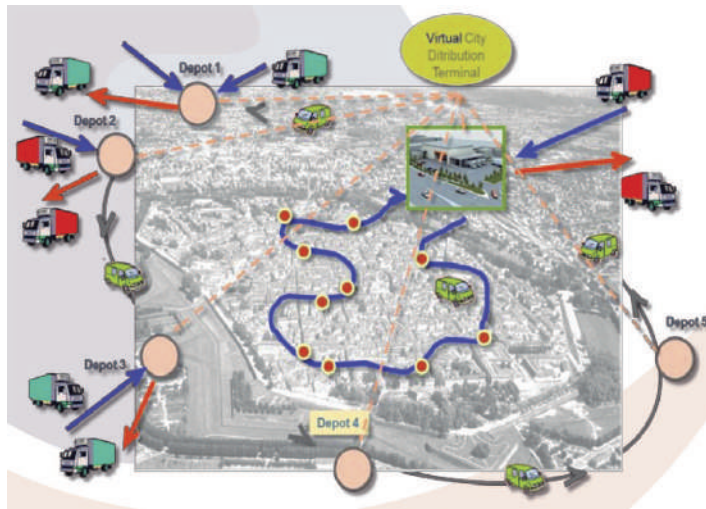


Figura 5.8. Esquema do Centro Eco-compatible para a Distribución urbana de Mercadorías (CEDM) (Fonte: Varela, J.E. e Orro, A. (Eds)(2013))

### Craterios Oferta de Mercadorías

As estratexias e actuacións que permitan a consecución dos obxectivos estratéxicos e operativos específicos en materia da oferta da distribución de Mercadorías deberán formularse tendo en conta os seguintes criterios:

- Crear espazos compartidos de superficie de almacén e concentrar temporalmente as descargas.
- Regular un sistema de licenzas de autorización da circulación para a distribución de mercadorías nos

espazos peonalizados ou compartidos.

- Sinalar claramente as zonas de carga e descarga, e establecer unhas rutas de distribución de mercadorías no núcleo urbano.
- Limitar a velocidade dos vehículos de distribución de mercadorías.

### Craterios Dereito á Mobilidade e Accesibilidade Universal

As estratexias e actuacións que permitan a consecución dos obxectivos estratéxicos e operativos específicos en materia de Dereito á Mobilidade e Accesibilidade Universal deberán formularse tendo en conta os seguintes criterios:

- Garantir a Mobilidade de todos os cidadáns e visitantes de Bueu, favorecendo a Accesibilidade Universal.
- Establecer políticas de atención do Dereito á Mobilidade dos colectivos máis vulnerables como anciáns, nenos e persoas con mobilidade reducida.
- Sensibilizar e concienciar á poboación sobre o Dereito á Mobilidade e á Accesibilidade Universal.
- Establecer políticas de melloras da Accesibilidade Universal en rúas e equipamentos.
- Integrar as recomendacións das Estratexias e Normativas vixentes sobre discapacidade e accesibilidade.
- Atender aos colectivos máis afectados como anciáns e persoas con mobilidade reducida.



Figura 5.9. Distintas etapas da vida para as que hai que satisfacer o Dereito á Mobilidade (Fonte: www.eltis.org)

### Craterios Oferta de Seguridade Viaria

As estratexias e actuacións que permitan a consecución dos obxectivos estratéxicos e operativos específicos en materia Seguridade Viaria deberán formularse tendo en conta os seguintes criterios:

- Establecer Camiños Seguros para os desprazamentos a pé e en bicicleta.
- Fomentar Camiños Escolares para os nenos.
- Asegurar o acceso a todos os equipamentos comunitarios mediante Camiños Seguros peonís e ciclistas.
- Reducir a velocidade dos vehículos no entorno urbano.
- Mellorar a seguridade viaria en cruces e interseccións, establecendo a prioridade peonil polo menos no entorno urbano e de equipamentos comunitarios.





Figura 5.10. Cruce seguro mediante distintos sistemas de regulación e separación de tránsitos (Fonte: TERRAVANZA)

### Crterios Calidade Urbana e Recuperación do Espazo Público

As estratexias e actuacións que permitan a consecución dos obxectivos estratéxicos e operativos específicos en materia de Calidade Urbana e recuperación do Espazo Público deberán formularse tendo en conta os seguintes criterios:

- Integrar a rede viaria no tecido urbano mediante medidas de mellora da urbanización e temperado do tráfico.
- Establecer unha rede de espazos de estancia e actividade de proximidade a través da eliminación de estacionamentos irregulares na calzada.
- Fomentar os espazos compartidos no núcleo urbano coa finalidade de mellorar a urbanización e o desenvolvemento de actividades.



Figura 5.11. Recuperación da calidade urbana no Centro de Bueu (Fonte: TERRAVANZA)

### Crterios Medio Ambiente e Aforro Enerxético

As estratexias e actuacións que permitan a consecución dos obxectivos estratéxicos e operativos específicos en materia de Medio Ambiente e Aforro Enerxético deberán formularse tendo en conta os seguintes criterios:

- Fomentar os modos de desprazamento sen emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI).
- Fomentar a mellora dos vehículos municipais procurando que sexan de baixas emisións de GEI.

- Introducir espazos verdes no tecido urbano.
- Tomar medidas contra a contaminación atmosférica e acústica, en particular a debida aos vehículos.
- Facilitar a transición a vehículos eléctricos e compartidos.



Figura 5.12. Os modos de desprazamento a pé e en bicicleta para mellorar o Medioambiente (Fonte: www.eltis.org)

A partir dos criterios sinalados en liñas anteriores fórmulanse as distintas Propostas e Obxectivos Específicos, que desenvolven as Liñas Estratéxicas e concretan as medidas.

### b. Medidas de Fomento e Mellora dos Desprazamentos en Modos Non Motorizados

As Medidas de Fomento e Mellora dos Desprazamentos en Modos Non Motorizados están integradas na Estratexia *E1. FACILITAR A MOBILIDADE PEONIL E CICLISTA* e desenvolven a Liña Estratéxica *E1.L1. FOMENTO E MELLORA DOS DESPRAZAMENTOS NON MOTORIZADOS*.

As medidas de Fomento e Mellora dos Desprazamentos en Modos Non Motorizados contemplan actuacións destinadas a facilitar a mobilidade peonil e ciclista a través da mellora da oferta das infraestruturas orientadas ao peón e a bicicleta, coa finalidade de fomentar a transferencia modal grazas a unha maior seguridade e comodidade nestes tipos de desprazamento.

As Medidas de Fomento e Mellora dos Desprazamentos en Modos Non Motorizados desenvolven os seguintes Obxectivos Estratéxicos e Operativos:

- OE 1.1.1 Aumentar o numero de desprazamentos diarios a pé no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos.
  - o OP 1.1.1.1 Establecer unha rede de itinerarios peonís prioritarios no concello de Bueu.
  - o OP 1.1.1.2 Implantar áreas de prioridade peonil nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.
- OE 1.1.2 Facilitar as relacións a pé cos principais centros de atracción de desprazamentos do concello de Bueu e dos concellos limítrofes.
  - o OP 1.1.2.1 Enlazar os principais itinerarios do termo municipal cos grandes itinerarios territoriais.
- OE 1.2.1 Aumentar o numero de desprazamentos diarios en bicicleta no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos.
  - o OP 1.2.1.1 Establecer unha rede de itinerarios ciclistas no concello de Bueu.



OP 1.2.1.2 Implantar áreas de prioridade ciclista nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.

- OE 1.2.2 Facilitar as relacións en bicicleta cos principais centros de atracción de desprazamentos do concello de Bueu e dos concellos limítrofes.

OP 1.2.2.1 Integrar a rede ciclista cos grandes itinerarios territoriais para a bicicleta actuais e futuros.

- OE 5.1.1 Garantir o Dereito á Mobilidade de todos os cidadáns e visitantes do concello de Bueu.
  - o OP 5.1.1.3 Facilitar a mobilidade de colectivos especialmente vulnerables (anciáns, nenos, persoas con diversidade funcional,...).

A continuación, en cada unha das medidas contempladas sinálanse os obxectivos específicos de cada unha delas, aparte da súa definición e descrición, xunto co seu impacto previsible no modelo de mobilidade futuro, o Escenario PMS, naqueles casos pertinentes.

#### E1.L1.M1. Rede de Itinerarios Peonís Municipais

Por norma xeral, nas zonas urbanas existe a posibilidade de desprazarse a pé empregando itinerarios con boas condicións de seguridade e comodidade, pero para incrementar os desprazamentos a pé fronte a outros modos é fundamental estender a rede de itinerarios peonís a todo o Municipio, comunicando os núcleos, equipamentos e parroquias entre si. Estes itinerarios peonís deberán cumprir coas condicións apropiadas de accesibilidade global, continuidade, conectividade e seguridade.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E1.L1.M1.A. Comunicar mediante itinerarios peonís seguros os principais núcleos urbanos do concello de Bueu.
- E1.L1.M1.B. Comunicar mediante itinerarios peonís seguros os centros de atracción cos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.

Entre as actuacións contempladas por esta medida atópanse aquelas baseadas na execución de sendas peonís, coa finalidade de elevar a conectividade da rede coa creación de itinerarios peonís a equipamentos e puntos de atracción, favorecer a conexión da rede peonil coas de bicicleta e transporte público, mellorar a accesibilidade tanto en distancia como en tempo dándolle prioridade aos itinerarios peonís e procurar unha distribución espacial homoxénea.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

Senda	Tipo Actuación	Proxecto	Prazo			Total (Km)
			Curto (m)	Medio (m)	Longo (m)	
A Costiña - Murráns - Castiñán	Senda Paralela	Si			989	0,99
A Portea - Murráns	Senda Paralela	Si			715	0,72
A Torre - O Viso	Senda Paralela	Si	301	887		1,19
Acceso Campo de Fútbol de Bueu	Senda Peon/Bici Compartida	Si	519			0,52
Alexandre Bóveda	Senda Peón/Bici Compartida	Non	123			0,12
Beluso - O Cabalo	Senda Paralela	Si			805	0,80
Bon de Abaixo - Praia de Area de Bon	Senda Paralela	Si			1.416	1,42
Camíño do Bispo	Senda	Si	732			0,73
EP1301	Senda Paralela	Si		1.578		1,58
EP1302	Senda Peón/Bici Compartida	Si		1.866		1,87
EP1303	Senda Paralela	Si			766	5,80
	Senda Peón/Bici Compartida	Si	1.290	1.211	2.270	
	Eixo Cívico	Si			261	
EP1305	Senda Paralela	Si		5.619	1.388	7,01
EP1306	Senda Paralela	Non	3.094			3,97
	Senda Paralela	Si	865			
EP1307	Senda Peón/Bici Compartida	Si	199			0,20
EP1308	Senda Paralela	Si		2.530		2,53
EP1309	Senda Peón/Bici Compartida	Si		887		0,89
Eduardo Vicenti	Zona de Prioridade Peónil	Non	343			0,34
Meiro - Cividá	Senda Paralela	Si			1.728	1,73
Montero Ríos (Pescadoira - A Banda do Río)	Eixo Cívico	Si	1.258			1,26
O Souto - A Gándara - O Viso	Senda Paralela	Si		1.208		1,21
PO315	Senda Paralela	Si			3.239	6,04
	Senda Peón/Bici Compartida	Si			2.800	
PO551	Senda Paralela	Si		510		6,74
	Senda Peón/Bici Compartida	Si	777	1.873	3.578	
Pazos Fontenla	Eixo Cívico	Si			1.112	1,11
Ramón Bares	Eixo Cívico	Si		909		0,91
Ramón Bares - Rúa da Pedra	Senda Peón/Bici Compartida	Si	149			0,15
Rúa da Pedra	Senda Peón/Bici Compartida	Non	391			0,39
Senda Bueu - Beluso	Senda	Si	580			0,58
Senda Litoral	Senda Peón/Bici Compartida	Non	779			12,77
	Senda	Si	5.031		2.701	
	Senda - Paseo	Si	268		317	
	Senda Peón/Bici Compartida	Si		699	2.970	
TOTAL						63,57

Táboa 5.1. Rede de itinerarios peonís PMS Bueu

As actuacións sinaladas consistirán na execución de sendas peonís apoiadas nas estradas sinaladas ou segundo o trazado aproximado sinalado nos planos correspondentes.



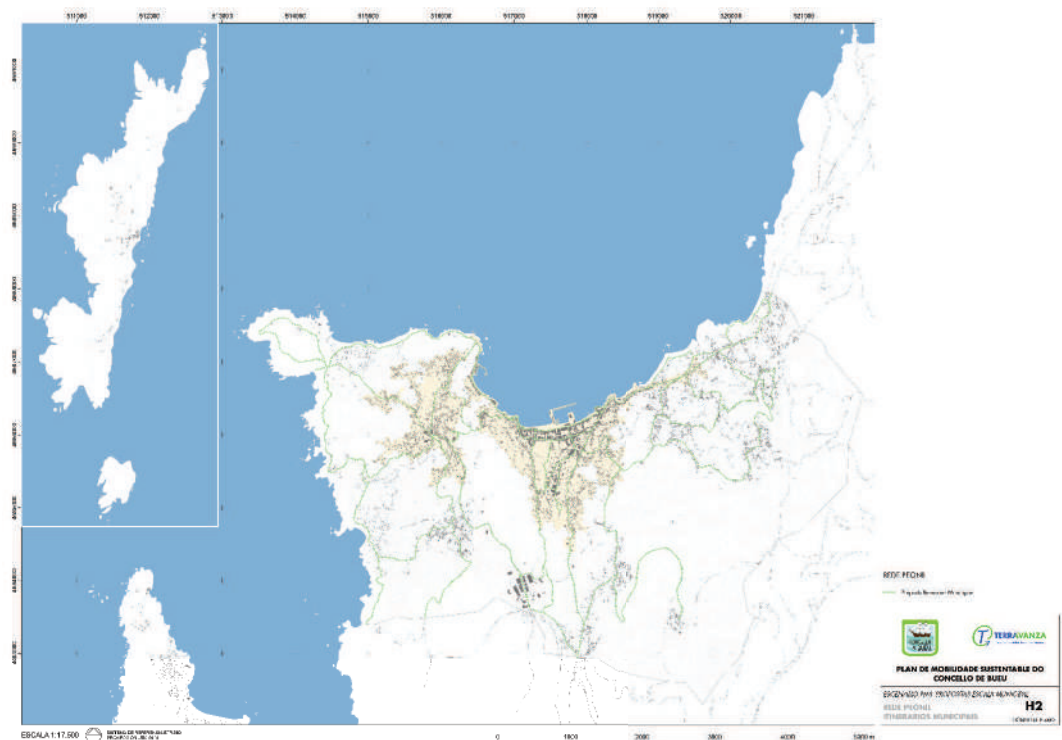


Figura 5.13. Plano coas actuación de creación de novas sendas peonís. (Fonte: TERRAVANZA)

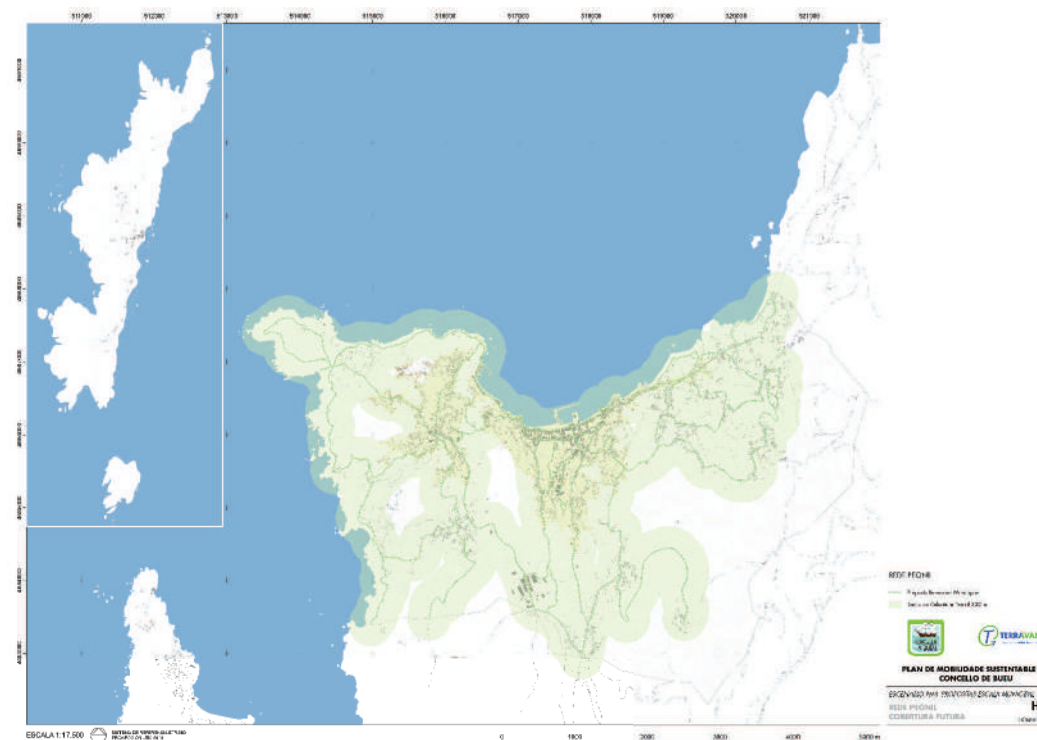


Figura 5.14. Cobertura das sendas peonís propostas. (Fonte: TERRAVANZA)

A execución desta medida supón que no Escenario PMS a cobertura mediante itinerarios peonís prioritarios, seguros e cómodos, increméntase ata que o 98 % da poboación atópase a menos de 300 m dun itinerario prioritario, fronte ao 78 % actual e do Escenario Tendencial.

		Escenario PMS	
		Inverno	Verán
Poboación a menos de 300 m dun itinerario peonil	% Residente	98 %	98 %
	% Residente e Estacional	98 %	96 %

Táboa 5.2. Cobertura das sendas peonís propostas. (Fonte: TERRAVANZA)

### E1.L1.M2. Rede de Camiños Rurais

Unha parte importante da poboación do concello de Bueu reside nos núcleos das parroquias rurais. Sen embargo, a maior parte dos equipamentos e polos de actividade están asentados nas zonas urbanas, polo que é de vital importancia a comunicación dos núcleos rurais e os urbanos. Esta medida consistirá en crear unha rede de camiños rurais que permitan os desprazamentos a pé ou en bicicleta de forma segura entre os núcleos rurais e destes coas zonas urbanas, ben directamente ou ben a través dos itinerarios prioritarios.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E1.L1.M2.A. Acondicionar os camiños rurais para facilitar a mobilidade no interior nos modos peonil e ciclista, conectando con seguridade cos itinerarios prioritarios.

Entre as actuacións contempladas por esta medida atópanse as seguintes: establecer unha rede de camiños municipais, reparar os camiños municipais existentes, mellorar as condicións de seguridade dos camiños e sendas e sinalizar e acondicionar os itinerarios.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Programa de Camiños Rurais.

A actuación sinalada consistirá na elaboración e execución dun programa plurianual de mellora e acondicionamento dos camiños rurais, mantendo os mesmos en condicións axeitadas mediante o desbroce das súas marxes e aquelas pequenas actuacións que permitan manter un firme axeitado para o uso peonil e ciclista.

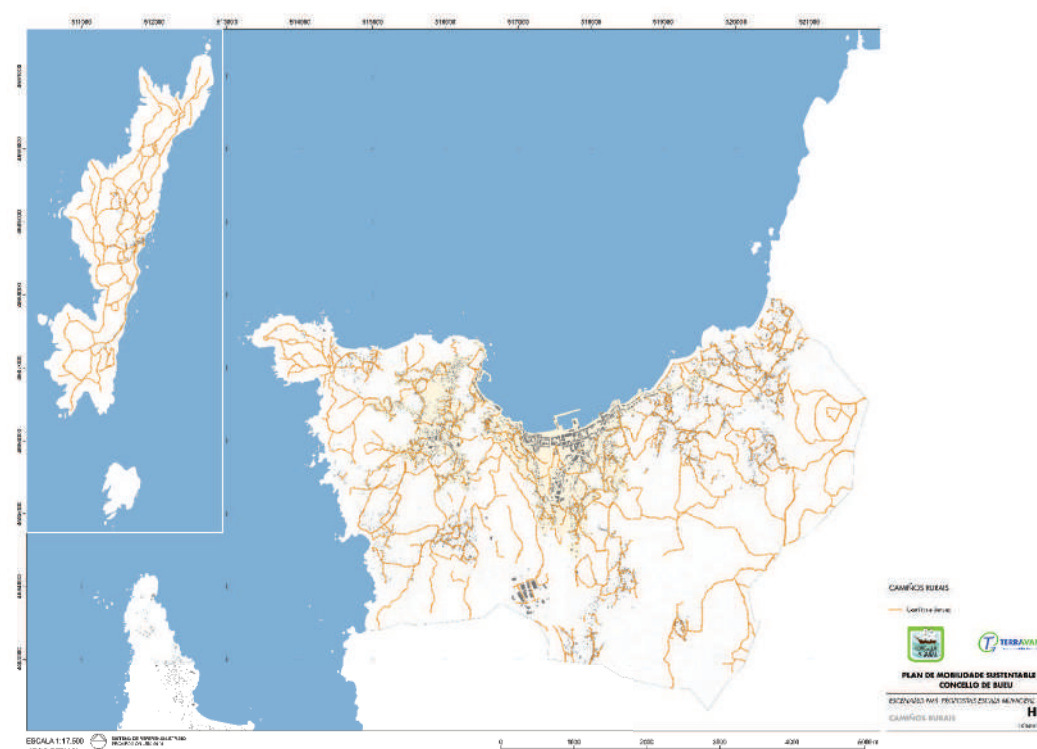
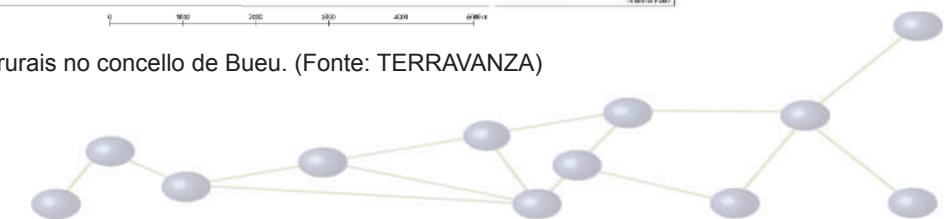


Figura 5.15. Camiños rurais no concello de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)



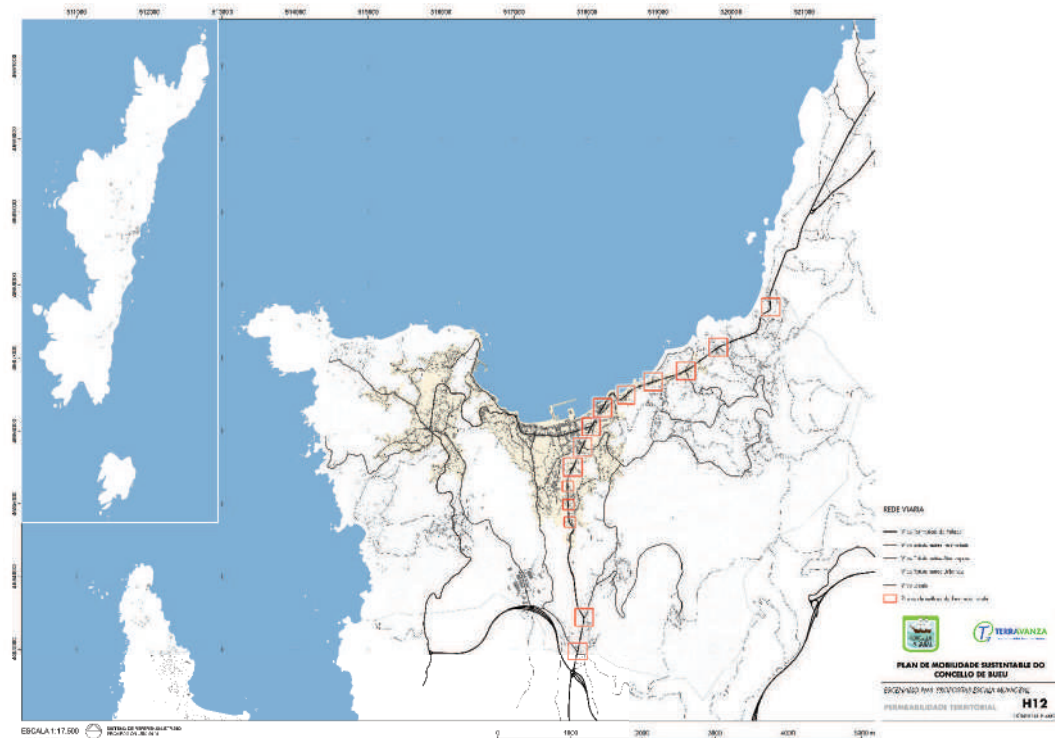


Figura 5.16. Esquema de puntos de permeabilidade territorial. (Fonte: TERRAVANZA)

### E1.L1.M3. Permeabilidade Territorial

As grandes infraestruturas viarias, con accesos restrinxidos nalgún caso ao longo do seu trazado, supoñen unha fragmentación tanto do territorio como da rede de camiños rurais existentes, dificultando a comunicación peonil e ciclista de xeito transversal, obrigando a percorrer maiores distancias para poder atravesalas mediante pasos inferiores ou superiores, que non sempre reúnen as condicións máis axeitadas para os modos non motorizados.

Esta medida consistirá na planificación e implantación de actuacións tendentes á mellora da permeabilidade transversal ao longo da estrada PO551, avaliando distintas alternativas e posibles itinerarios que permitan incrementar a comunicación dos núcleos máis próximos á traza e a súa relación cos centros parroquiais e cos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E1.L1.M3.A. Incrementar a permeabilidade peonil e ciclista ao longo do trazado da estrada PO551.

Como actuación contemplada para esta medida atópase a seguinte:

- Proxecto de Permeabilidade na estrada PO551.

Esta medida consistirá na elaboración dun proxecto que mellore a permeabilidade ao longo do trazado da estrada PO551.

### E1.L1.M4. Metrominuto Peonil

De cara a fomentar os desprazamentos a pé, ou calquera outro modo de transporte, facilitar a información ao usuario é fundamental. O Metrominuto Peonil consiste nun mapa sinóptico no cal se indican os principais itinerarios peonís así como a distancia e o tempo medio que se tarda en recorrelos. Ademais estarán indicados

os principais elementos de mobilidade, como estación de autobuses, aparcamentos disuasorios, aparcamentos de bicicletas, centros atraccións e equipamentos. Tamén é interesante que se indiquen lugares de interese turístico, para fomentar os desprazamentos a pé entre os visitantes.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E1.L1.M4.A. Proporcionar a suficiente información sobre os principais itinerarios peonís do concello de Bueu.

As actuacións consideradas dentro desta medida son as seguintes:

- Creación do Metrominuto.
- Actualización (periódica) do Metrominuto.



Figura 5.17. Exemplo de Metrominuto de Pontevedra (Fonte: www.pontevedra.eu)

### E1.L1.M5. Rede de Itinerarios Ciclistas Municipais

Aínda que a circulación de bicicletas pode integrarse dentro da calzada xunto co tráfico rodado, o aumento dos vehículos privados e as características dalgunhas vías fan esta opción pouco segura e confortable. Co fin de fomentar os desprazamentos en bicicleta, esta medida está enfocada á creación dunha rede adecuada articulada de carrís exclusivos para ciclistas, proporcionando maior seguridade. Esta rede principal ciclista deberá comunicar o conxunto do concello de Bueu, cumprindo as condicións adecuadas de accesibilidade, continuidade, conectividade e seguridade. É importante tamén promover que a rede de itinerarios ciclistas conecte os centros de educación secundaria e os equipamentos coas zonas máis poboadas, para fomentar os desprazamentos en bicicletas dos estudantes.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E1.L1.M5.A. Comunicar mediante itinerarios ciclistas seguros os principais núcleos urbanos do concello de Bueu.
- E1.L1.M5.B. Comunicar mediante itinerarios ciclistas seguros os centros de atracción cos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.

Entre as actuacións contempladas por esta medida están incluídas a creación de novos carrís bici vencellados a estradas existentes, a creación de novos itinerarios ciclistas vencellados a sendas peonís, e a adecuación de infraestruturas existentes ao uso da bicicleta en rúas de Zona 30 de calzada compartida.



Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

Senda	Tipo Actuación	Proxecto	Prazo			Total (Km)
			Curto (m)	Medio (m)	Longo (m)	
Acceso Campo de Fútbol	Senda Peón/Bici Compartida	Si	519			0,52
Alexandre Bóveda	Senda Peón/Bici Compartida	Non	123			0,12
Camiño do Bispo	Senda Peón/Bici Compartida	Si	732			0,73
EP1301	Senda Peón/Bici Compartida	Si		682	1.741	2,68
	Eixo Cívico	Si			261	
EP1302	Senda Peón/Bici Compartida	Si		1.867		1,87
EP1303	Senda Peón/Bici Compartida	Si	1.290	525	535	2,35
EP1307	Senda Peón/Bici Compartida	Si	199			0,20
EP1309	Senda Peón/Bici Compartida	Si		887		0,89
Eduardo Vicenti	Zona de Prioridade Peonil	Non	343			0,34
Montero Ríos (Pescadoira - A Banda do Río)	Eixo Cívico	Si	1.258			1,26
PO315	Senda Peón/Bici Compartida	Si			2.562	2,56
PO551	Senda Peón/Bici Compartida	Si	777	1.867	3.588	6,23
Pazos Fontenla	Eixo Cívico	Si			510	0,51
Ramón Bares	Eixo Cívico	Si		909		0,91
Ramón Bares - Rúa da Pedra	Senda Peón/Bici Compartida	Si	149			0,15
Senda Litoral	Senda Peón/Bici Compartida	Non	391			4,45
	Senda Peón/Bici Compartida	Non	779			
	Senda Peón/Bici Compartida	Si		699	2.971	
TOTAL						26,16

Táboa 5.3. Rede ciclista municipal PMS Bueu

As actuacións sinaladas consistirán na execución de itinerarios ciclistas apoiados nas estradas sinaladas ou segundo o trazado aproximado sinalado nos planos correspondentes.

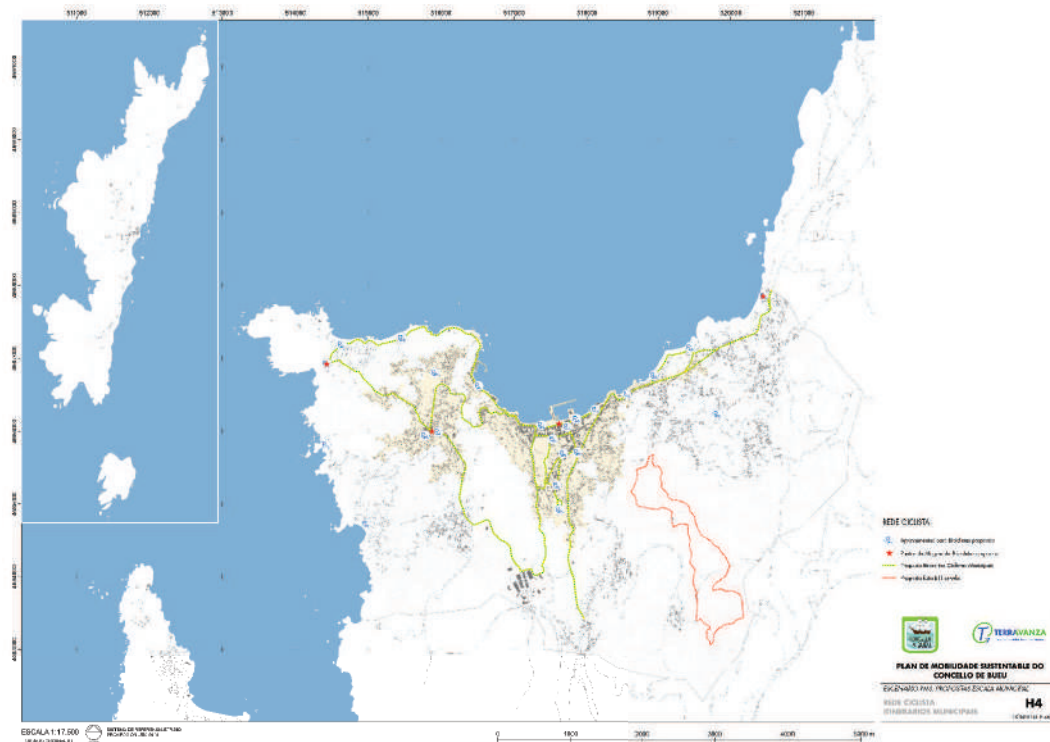


Figura 5.18. Plano da rede ciclista proposta. (Fonte: TERRAVANZA)

A execución desta medida supón que no Escenario PMS a cobertura mediante itinerarios ciclistas prioritarios, seguros e cómodos, increméntase ata que o 88 % da poboación atópase a menos de 300 m dun itinerario prioritario, fronte ao 0 % actual e do Escenario Tendencial

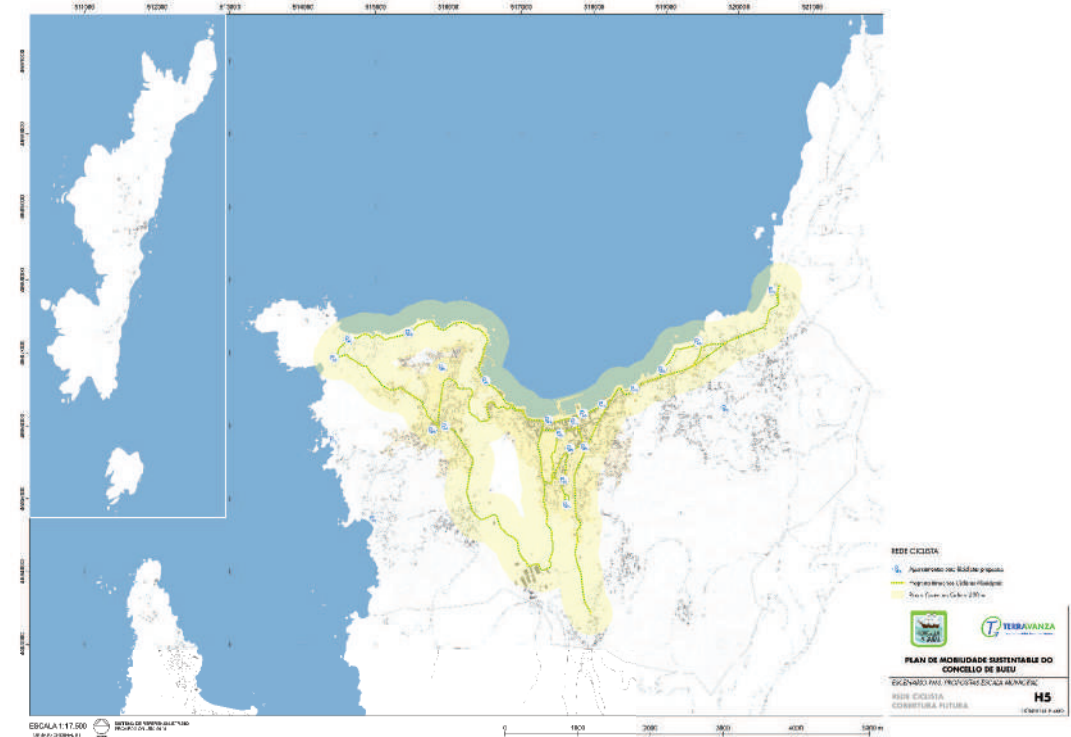


Figura 5.19. Cobertura territorial da rede ciclista proposta. (Fonte: TERRAVANZA)

		Escenario PMS	
		Inverno	Verán
Poboación a menos de 300 m dun itinerario ciclista	% Residente	88 %	88 %
	% Residente e Estacional	89 %	86 %

Táboa 5.4. Cobertura territorial da rede ciclista proposta. (Fonte: TERRAVANZA)

### E1.L1.M6. Sistema de Aluguer de Bicicletas

Un xeito de favorecer o uso da bicicleta para os desprazamentos é que o Concello dispoña dun servizo de aluguer público, que permita a disposición de bicicletas en diversos puntos do municipio e a calquera hora do día, normalmente con prezos competitivos e relacionados cunha tarxeta municipal, tanto para residentes como para visitantes.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E1.L1.M6.A. Facilitar o emprego da bicicleta entre os principais núcleos urbanos con independencia da súa posesión.
- E1.L1.M6.B. Fomentar o emprego da bicicleta para os desprazamentos entre os principais núcleos urbanos.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Sistema de Aluguer de Bicicletas (Bueu – Beluso – Cabo Udra).

Esta actuación consistirá na implantación dun sistema público de aluguer de bicicletas consistente en 4 estacións de bicicletas, situadas unha na praia de Lapamán, unha en Bueu, unha en Beluso e unha en Cabo Udra.



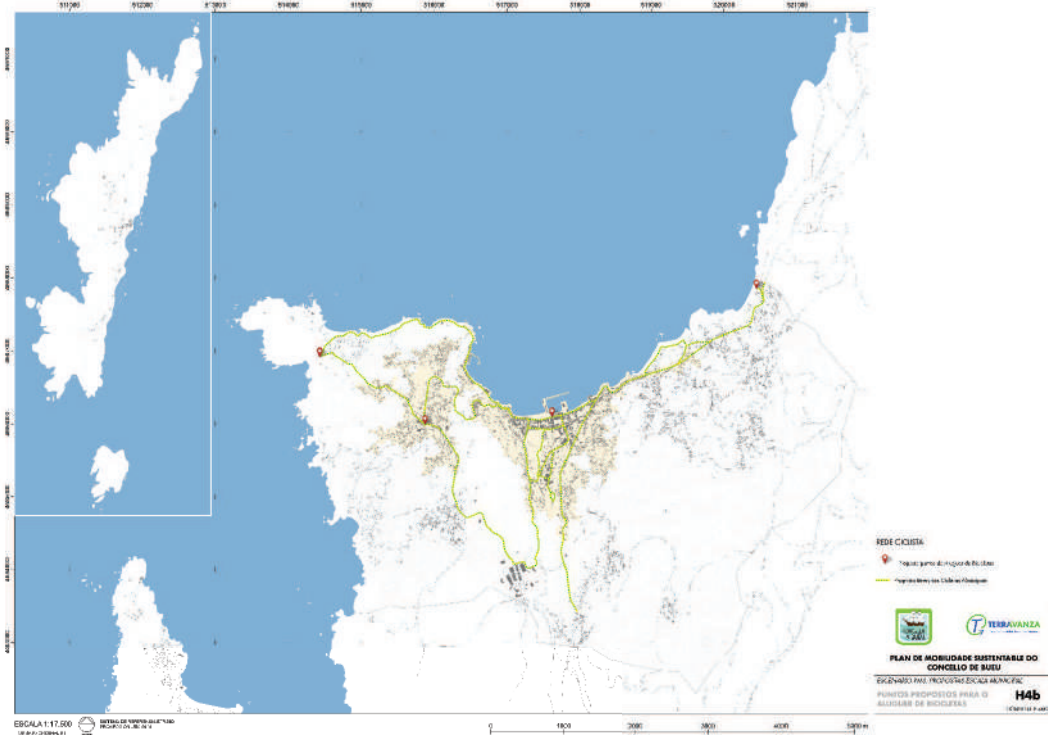


Figura 5.20. Proposta de localización das estacións do sistema de aluguer de bicicletas. (Fonte: TERRAVANZA)

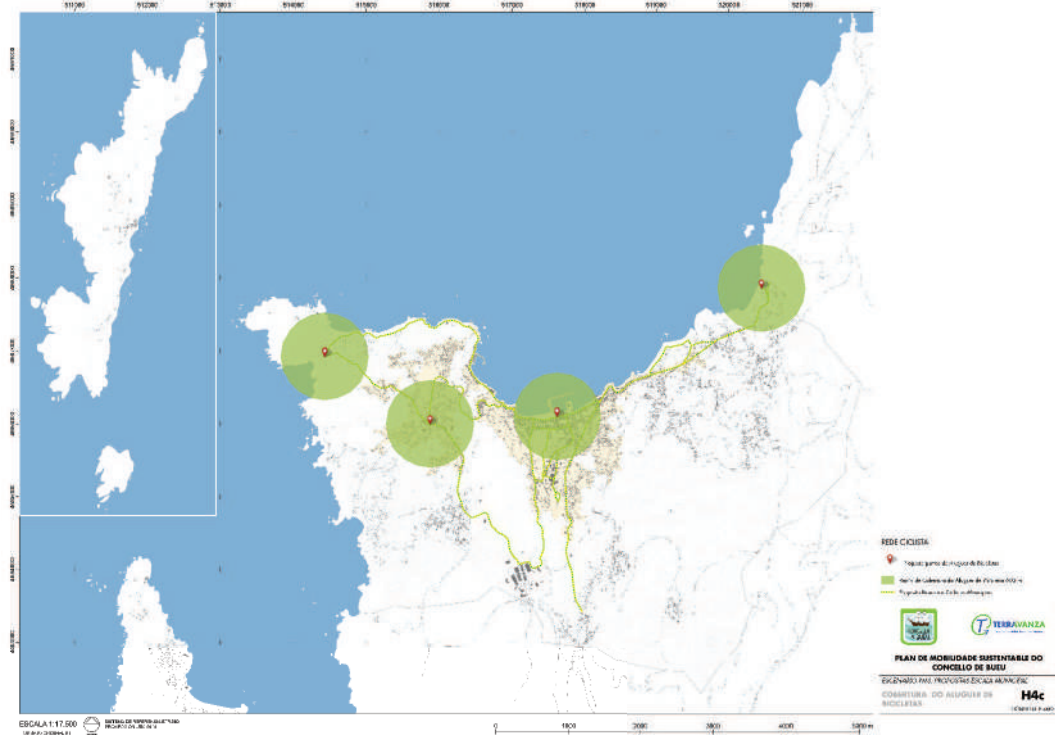


Figura 5.21. Cobertura espacial do sistema de aluguer de bicicletas. (Fonte: TERRAVANZA)

A execución desta medida supón que no Escenario PMS a cobertura do sistema de aluguer de bicicletas, incrementase ata que o 60 % da poboación atópase a menos de 600 m dunha estación do servizo, fronte a carencia actual e do Escenario Tendencial

		Escenario PMS	
		Inverno	Verán
Poboación a menos de 600 m dun punto de aluguer de bicicletas	% Residente	60 %	60 %
	% Residente e Estacional	60 %	55 %

Táboa 5.5. Cobertura espacial do sistema de aluguer de bicicletas. (Fonte: TERRAVANZA)

**E1.L1.M7. Rede de Aparcamentos de Bicicletas**

Á hora de favorecer os desprazamentos en bicicleta, non só é preciso considerar a existencia de itinerarios seguros, senón que tamén terase en conta a parte do espazo público necesaria para aparcalas, polo tanto será necesario facilitar aparcamentos para bicicletas na rúa e nos puntos de atracción que se consideren dentro desta modalidade de transporte. Os principais puntos de atracción que se considerarán para a instalación de aparcamentos para bicicletas son: os equipamentos públicos, os eixos comerciais, os parques e espazos verdes, e os puntos lonxe dos aparcamentos de vehículos, estacións e zonas turísticas.

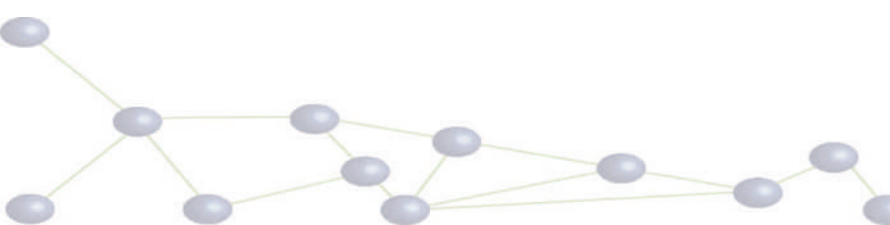
Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E1.L1.M7.A. Facilitar o uso da bicicleta entre os principais núcleos urbanos e os equipamentos comunitarios e centros de atracción de viaxes.
- E1.L1.M7.B. Proporcionar espazos axeitados para aparcar a bicicleta nos principais centros de atracción de viaxes.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Aparcamentos para Bicicletas en Bueu (6 aparcamentos de 10 prazas).
- Aparcamentos para Bicicletas en Beluso (2 aparcamentos de 10 prazas).
- Aparcamentos para Bicicletas Zona Escolar (10 aparcamentos de 10 prazas).
- Aparcamentos para Bicicletas campo de fútbol de Bueu (2 aparcamentos de 10 prazas).
- Aparcamentos para Bicicletas campo de fútbol de Beluso (1 aparcamento de 10 prazas).
- Aparcamento para Bicicletas Praia de Lapamán (1 aparcamento de 10 prazas).
- Aparcamento para Bicicletas Praia de Agrelo (2 aparcamentos de 10 prazas).
- Aparcamentos para Bicicletas CEIP A Torre (1 aparcamento de 10 prazas).
- Aparcamento para Bicicletas Praia de Tulla (1 aparcamento de 10 prazas).
- Aparcamento para Bicicletas Praia de Mourista (1 aparcamento de 10 prazas).
- Aparcamento para Bicicletas Cabo Udra (2 aparcamentos de 10 prazas).
- Aparcamento para Bicicletas Praia de Lago (1 aparcamento de 10 prazas).

As actuacións sinaladas consisten na implantación dunha rede de aparcamentos para bicicletas, en total un mínimo 30 aparcamentos, o que representa un total de 300 prazas.





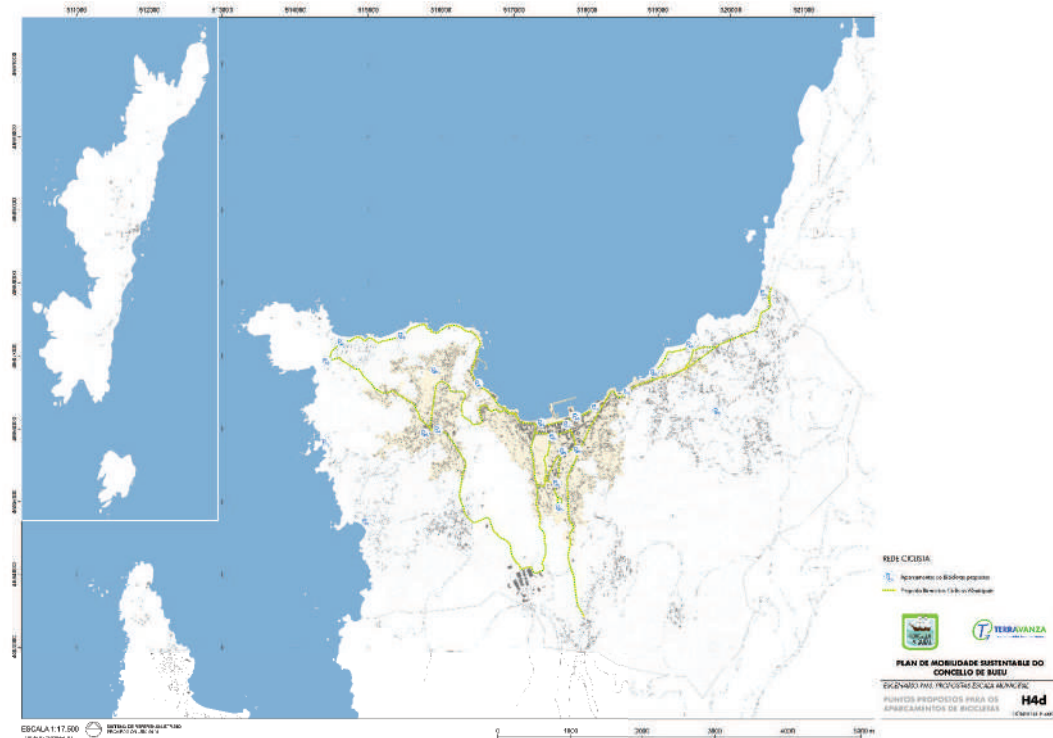


Figura 5.22. Proposta de localización dos aparcamentos de bicicletas. (Fonte: TERRAVANZA)

A execución desta medida supón que no Escenario PMS a cobertura do sistema de aparcamentos de bicicletas, incrementase ata que o 90 % da poboación atópase a menos de 600 m dun aparcamento fronte ao 0 % actual e do Escenario Tendencial

		Escenario PMS	
		Inverno	Verán
Poboación a menos de 600 m dun aparcamento de bicicletas	% Residente	90 %	90 %
	% Residente e Estacional	90 %	88 %

Táboa 5.6. Cobertura espacial dos aparcamentos de bicicletas. (Fonte: TERRAVANZA)

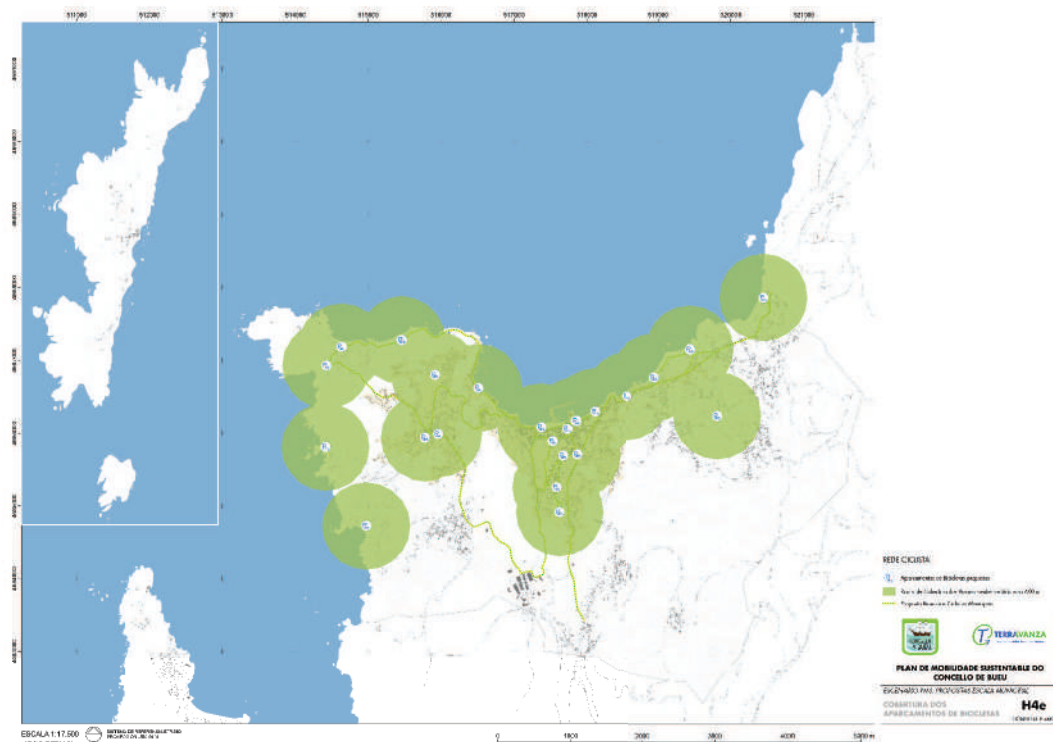


Figura 5.23. Cobertura espacial dos aparcamentos de bicicletas. (Fonte: TERRAVANZA)

### E1.L1.M8. Ciclominuto

Do mesmo xeito que o Metrominuto, o Ciclominuto consiste nun mapa sinóptico do concello de Bueu no que se indican os itinerarios ciclistas, e a distancia e tempo medio do recorrido. Tamén estarán indicados os principais elementos de mobilidade, como estación de autobuses, aparcamentos disuasorios, aparcamentos de bicicletas, centros atractores e equipamentos.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E1.L1.M8.A. Proporcionar a suficiente información sobre os principais itinerarios ciclistas do concello de Bueu.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Creación do Ciclominuto.
- Actualización (periódica) do Ciclominuto.

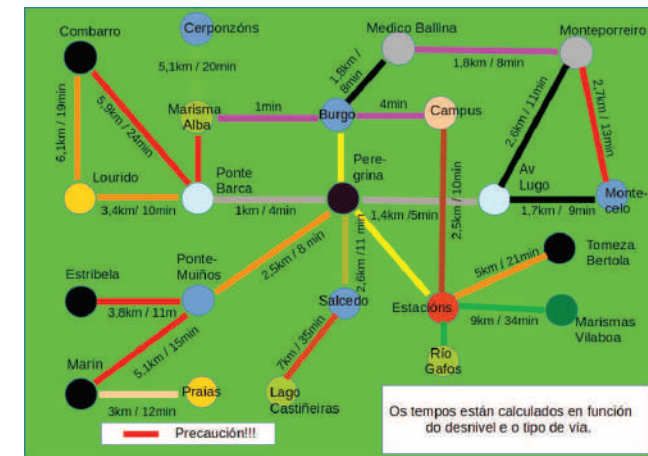


Figura 5.24. Exemplo de Metrobici de Pontevedra. (Fonte: www.pontevedraviva.com © Masa Crítica Pontevedra)

### E1.L1.M9. Regulación de Interseccións con Prioridade dos Modos non Motorizados

As interseccións poden considerarse os puntos máis sensibles na convivencia dos distintos modos de transporte, debido aos problemas de seguridade que presentan para os peóns e os ciclistas. Para fomentar o uso dos medios de transporte non motorizado é necesario dotalos de seguridade e de prioridade nas vías urbanas, sobre todo nas interseccións, onde hai un maior risco de atropelo. Para regular as interseccións aportando prioridade aos modos non motorizados propóñense actuacións como elevar os pasos de peóns e ciclistas, estreitar o carril na zona de cruce para reducir a velocidade do vehículo, instalar elementos de temperado do tráfico, etc.

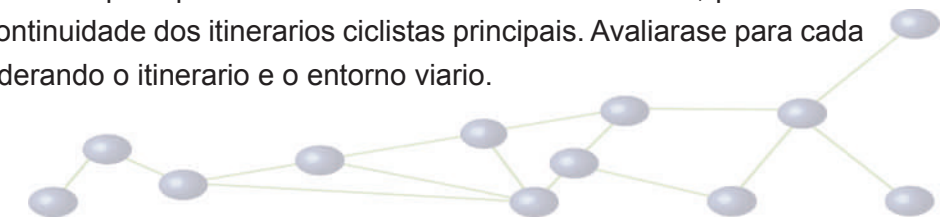
O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E1.L1.M9.A. Facilitar a prioridade dos modos non motorizados nas interseccións dos núcleos urbanos.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Actuacións de Prioridade Ciclista Bueu – Beluso – Cabo Udra.

Realizaranse actuacións de prioridade ciclista nas principais interseccións dos núcleos urbanos, procurando establecer itinerarios claros e lexibles, e a continuidade dos itinerarios ciclistas principais. Avaliarase para cada intersección a tipoloxía máis axeitada considerando o itinerario e o entorno viario.



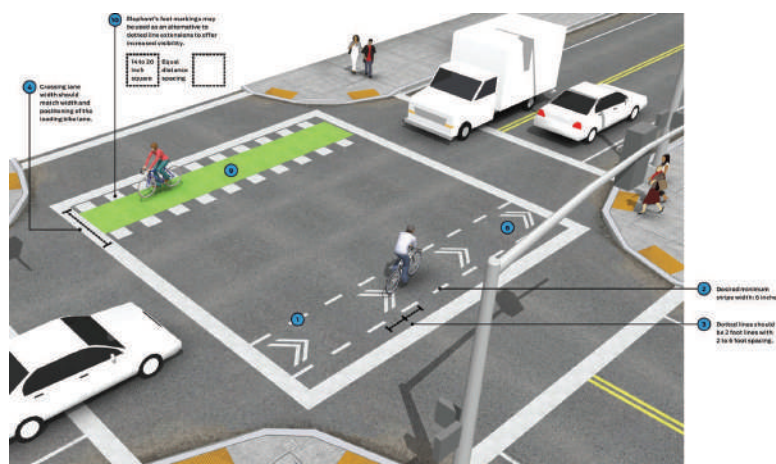


Figura 5.25. Exemplo esquemático de prioridade dos modos non motorizados en interseccións (Fonte: NACTO)

### E1.L1.M10. Fomento da Mobilidade en Modos non Motorizados

Unha das primeiras medidas que se deben levar a cabo, é a campaña de fomento da Mobilidade non Motorizado, fundamentada nas vantaxes dos desprazamentos nas zonas urbanas de forma cómoda, económica, agradable e saudable. A campaña pode incluír eventos de promocións, celebracións ou actividades deportivas, e incluso convenios con establecementos turísticos para promover os desprazamentos en bicicleta mediante tarifas reducidas nos alugueres.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E1.L1.M10.A. Fomentar a Mobilidade Sustentable en modos non motorizados ao conxunto da poboación

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Campaña de Fomento da Mobilidade non Motorizada.
- Convenio do Sistema de Aluguer de Bicicletas en Hoteles e Cámpings.



Figura 5.26. Exemplo de Campaña de Fomento da Mobilidade en Modos non Motorizados. (Fonte: www.erikaforsupervisor.org)

## c. Medidas de Recuperación da Calidade Urbana e Cidadán

As Medidas de Recuperación da Calidade Urbana e Cidadán están integradas na Estratexia E1. FACILITAR A MOBILIDADE PEONIL E CICLISTA e desenvolven a Liña Estratéxica E1.L2. RECUPERACIÓN DA CALIDADE

### URBANA E CIDADÁN.

As medidas de Recuperación da Calidade Urbana e Cidadán contemplan medidas de humanización e mellora do nivel de urbanización das rúas nos núcleos urbanos, incrementado a superficie destinada ao peón e a bicicleta, coa finalidade de elevar a habitabilidade dos mesmos e facilitar os desprazamentos peonís e ciclistas de proximidade.

As Medidas de Recuperación da Calidade Urbana e Cidadán desenvolven os seguintes Obxectivos Estratéxicos e Operativos:

- OE 1.1.1 Aumentar o numero de desprazamentos diarios a pé no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos.
  - o OP 1.1.1.2 Implantar áreas de prioridade peonil nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.
- OE 1.2.1 Aumentar o numero de desprazamentos diarios en bicicleta no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos.
  - o OP 1.2.1.2 Implantar áreas de prioridade ciclista nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.
- OE 3.1.1. Reducir a participación do vehículo privado no reparto modal do concello de Bueu.
  - o OP 3.1.1.2 Racionalizar a estrutura viaria dos núcleos urbanos (Bueu, Beluso e as travesías das estradas PO551 e PO315), evitando o tráfico de paso e establecendo itinerarios claros entre as diferentes áreas ambientais.
- OE 5.1.1 Garantir o Dereito á Mobilidade de todos os cidadáns e visitantes do concello de Bueu.
  - o OP 5.1.1.3 Facilitar a mobilidade de colectivos especialmente vulnerables (anciáns, nenos, persoas con diversidade funcional,...).
- OE 5.2.1 Garantir a seguridade dos desprazamentos no concello de Bueu.
  - o OP 5.2.1.3 Moderar a velocidade dos vehículos nos entornos urbanos.
- OE 5.3.1 Mitigar o impacto sobre o Cambio Climático da Mobilidade.
  - o OP 5.3.1.3 Introducir infraestruturas verdes no entorno urbano.
- OE 5.3.2 Reducir os efectos da urbanización e da mobilidade sobre os espazos ambientais e urbanos.
  - o OP 5.3.2.1 Reducir a contaminación atmosférica e acústica no entorno urbano.
  - o OP 5.3.2.2 Mellorar a habitabilidade do espazo urbano.

A continuación, en cada unha das medidas contempladas sinálanse os obxectivos específicos de cada unha delas, aparte da súa definición e descrición, xunto co seu impacto previsible no modelo de mobilidade futuro, o Escenario PMS, naqueles casos pertinentes.

### E1.L2.M1. Humanización de Rúas

A humanización do espazo público vai aparellada tanto ao protagonismo do peón na mobilidade como a unha redefinición do papel do automóbil nos desprazamentos urbanos e na súa ocupación do espazo, non só cunha circulación máis calmada e temperada senón que tamén cun redimensionado e relocalización do estacionamento. Entre as actuacións contempladas por esta medida atópanse as seguintes: priorizar de maneira progresiva os



itinerarios a pé e en bicicleta, establecer medidas de restrición do acceso do vehículo privado, prever zonas peonís e de prioridade para residentes, rúas con preferencia para os peóns, etc.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E1.L2.M1.A. Recuperar e Humanizar as travesías urbanas de Beluso e as estradas PO551 e PO315.
- E1.L2.M1.B. Realizar actuacións de calmado de tráfico en rúas cun elevado tránsito peonil no entorno de equipamentos públicos.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Humanización do Eixo da Avenida Montero Ríos (Pescadoira - A Banda do Río).
- Humanización das Rúas Pazos Fontenla e Ramón Bares.
- Humanización da Travesía de Beluso.
- Humanización das Travesías das estradas PO551 e PO315.

As actuacións sinaladas consistirán na humanización das rúas sinaladas, procurando dotar de prioridade ao espazo peonil e ciclista, apostando por seccións transversais compartidas.

### E1.L2.M2. Eixos Cívicos

Esta medida consistirá en establecer eixos cívicos, que consisten en tramos varios cunha grande concentración de actividade comercial e peonil, que permiten amosar que o cambio no tipo de mobilidade é compatible co aumento da actividade económica da zona. Partindo dunha análise en profundidade do estado actual da vía, promoveranse actuacións de mellora dos desprazamentos peonís, a accesibilidade, mellora do acceso ao transporte público, optimización do aparcamento, regulación da carga e descarga, e racionalización do espazo público e o mobiliario urbano.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E1.L2.M2.A. Crear eixos peonís nos que se concentre a actividade comercial e hostaleira.
- E1.L2.M2.B. Eliminar o tráfico nos principais eixos de actividade comercial e turística.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Proxecto Piloto Eixo Cívico Montero Ríos (Pescadoira - A Banda do Río).
- Eixo Cívico Montero Ríos (Pescadoira - A Banda do Río).
- Eixo Cívico Beluso.
- Eixo Cívico Pazos Fontenla.
- Eixo Cívico Ramón Bares.

Os Eixos Cívicos trátanse de espazos humanizados de prioridade peonil, con inclusión da bicicleta no seu caso, e cunha importante actividade comercial e turística, nos que se permite o paso de residentes e de carga e descarga, nas horas así reguladas, e poden ter pequenos tramos de tráfico calmado se é preciso para o acceso a equipamentos ou servizos públicos. A sección transversal priorizará os espazos peonís, aínda que nalgún tramo poderán posuír zonas compartidas e mesmo segregadas de ser necesario.

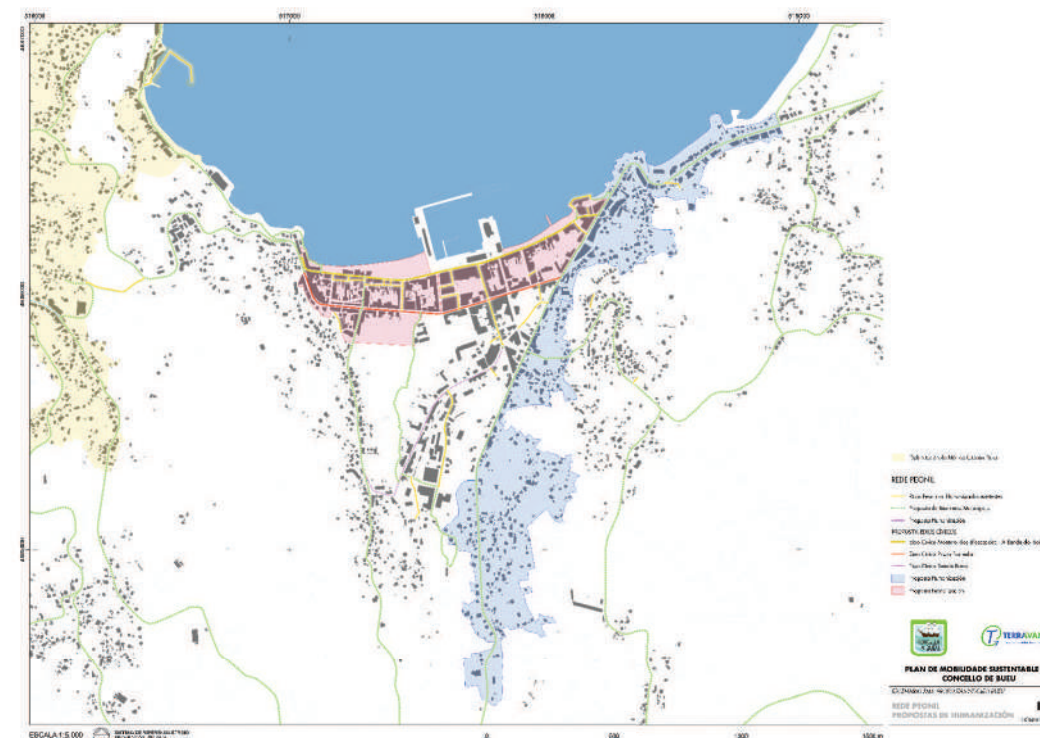


Figura 5.27. Proposta de Eixos Cívicos no núcleo urbano de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

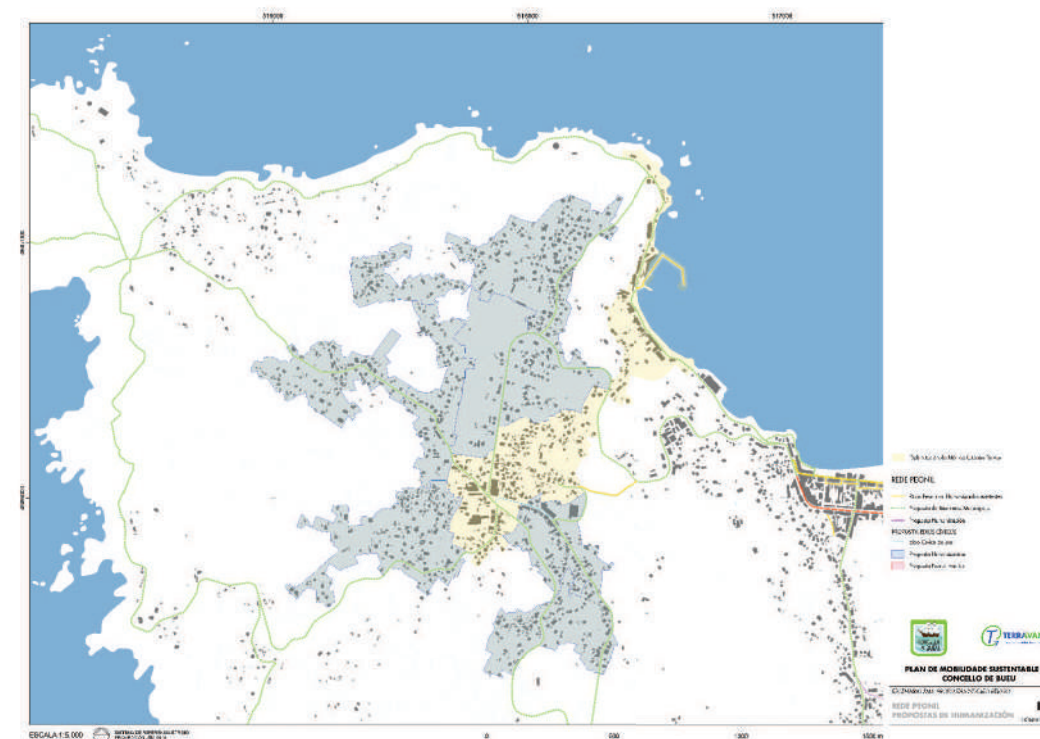


Figura 5.28. Proposta de Eixos Cívicos no núcleo urbano de Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

### E1.L2.M3. Mellora da Urbanización

Esta medida consistirá na mellora da urbanización das distintas vías dos núcleos urbanos de Bueu e Beluso, mediante pequenas actuacións de implantación de beirarrúas, introdución de zonas verdes urbanas, pequenos puntos de estancia e actividade, incorporación de mobiliario urbano, etc., xunto co mantemento da urbanización actual, coa finalidade de garantir a continuidade da rede peonil e dos espazos de estancia ao longo dos núcleos urbanos



Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E1.L2.M3.A. Incrementar o nivel de urbanización das rúas nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.
- E1.L2.M3.B. Aumentar a superficie de estancia e actividade naqueles ámbitos onde sexa posible dos núcleos urbanos de Bueu e Beluso mediante a mellora da urbanización tras a eliminación de estacionamentos irregulares, ocos baleiros, etc.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Programa de Mellora da Urbanización.

A actuación sinalada consistirá na elaboración e execución dun programa plurianual de mellora da urbanización nos núcleos urbanos, que mediante pequenas actuacións de nova implantación e de mantemento permitan garantir a continuidade en condicións axeitadas da rede peonil.



Figura 5.29 Exemplo de mellora da urbanización. (Fonte: TERRAVANZA)

#### E1.L2.M4. Microproxectos de Estancia e Actividade no Espazo Público

Os Microproxectos de Estancia e Actividade consistirán en implementar melloras da calidade urbana das rúas por medio de pequenas actuacións como a racionalización e ubicación do mobiliario urbano, inclusión de elementos de xardinería, sinalización horizontal ou distinción dos pavimentos mediante pintura, etc. A finalidade destes Microproxectos será reorganizar o espazo público para darlle prioridade ao peón, mellorando a calidade do entorno, convertendo as rúas en lugares agradables onde estar e onde desenvolver actividades, afastando o concepto de vía de tránsito.

Esta medida consistirá en recuperar o espazo público como lugar de xogo para os nenos, de relación entre a poboación, de socialización e convivencia. Os Microproxectos de Estancia e Actividade estarán enfocados a devolverlle á cidadanía a ocupación do espazo público.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E1.L2.M4.A. Realizar pequenos proxectos de recuperación do espazo público fóra dos ámbitos centrais dos núcleos urbanos.
- E1.L2.M4.B. Realizar probas piloto de recuperación do espazo público de cara ao fomento da prioridade

peonil en zonas de baixo tráfico e vocación residencial.

- E1.L2.M4.C. Incorporar a participación dos cidadáns na transformación do modelo de mobilidade cara a un orientado ao peón e a bicicleta.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Proxecto Piloto de Bueu.
- Proxecto Piloto de Beluso.
- Microproxectos de Estancia e Actividade.

Estas actuacións consistirán en pequenos proxectos, incluso de carácter efémero, baseados no urbanismo “táctico”, que contarán coa participación activa dos residentes. Non se sinalan os ámbitos concretos destes microproxectos, xa que a intención é que xurdan e involucren aos cidadáns.



Figura 5.30. Recuperación dun espazo de estancia en zona de estacionamento como exemplo de microproxecto. (Fonte: Urban Street Design Guide, NACTO)

#### d. Medidas de Reordenación e Mellora do Transporte Público

As Medidas de Reordenación e Mellora do Transporte Público están integradas na Estratexia E2. *POTENCIAR O TRANSPORTE PÚBLICO* e desenvolven a Liña Estratéxica E2.L1. REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO.

As medidas de Reordenación e Mellora do Transporte Público contemplan actuacións destinadas a facilitar a accesibilidade ao sistema de transporte público en autobús, fomentando o seu emprego e a intermodalidade, procurando un reparto modal máis equilibrado.

As Medidas de Reordenación e Mellora do Transporte Público desenvolven os seguintes Obxectivos Estratéxicos e Operativos:

- OE 2.1.1 Aumentar o numero de desprazamentos diarios, tanto internos como externos, en Transporte Público no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos.
  - o OP 2.1.1.1 Fomentar a intermodalidade, mellorando a integración do Transporte Público colectivo cos modos de desprazamento a pé e en bicicleta.
  - o OP 2.1.1.2 Establecer unha política de fomento do Transporte Público colectivo aos principais centros atraccións de desprazamento dos concello de Bueu e limítrofes.



- OE 5.3.1 Mitigar o impacto sobre o Cambio Climático da Mobilidade.
  - o OP 5.3.1.2 Facilitar a transición cara a vehículos de menor emisión de GEI.
- OE 5.3.2 Reducir os efectos da urbanización e da mobilidade sobre os espazos ambientais e urbanos.
  - o OP 5.3.2.1 Reducir a contaminación atmosférica e acústica no entorno urbano.
- OE 5.1.1 Garantir o Dereito á Mobilidade de todos os cidadáns e visitantes do concello de Bueu.
  - o OP 5.1.1.3 Facilitar a mobilidade de colectivos especialmente vulnerables (anciáns, nenos, persoas con diversidade funcional,...).

Tendo en conta que na actualidade estase a avaliar o Plan de Transporte Público de Galicia e a boa cobertura existente agora, non se considera ningunha actuación de extensión ou modificación de paradas que puidera incrementar a cobertura no Escenario PMS, mantendo a cobertura actual. Deste xeito a cobertura do Transporte Público regular será:

Cobertura Autobús Municipal		Escenario PMS	
		Inverno	Verán
Poboación a menos de 150 m parada de autobús	% Residente	42 %	42 %
	% Residente e Estacional	70 %	70 %
Poboación a menos de 300 m parada de autobús	% Residente	70 %	70 %
	% Residente e Estacional	70 %	66 %
Poboación a menos de 600 m parada de autobús	% Residente	90 %	90 %
	% Residente e Estacional	90 %	87 %
Poboación a menos de 750 m parada de autobús	% Residente	95 %	95 %
	% Residente e Estacional	95 %	93 %

Táboa 5.7. Táboa coa cobertura do autobús nos distintos escenarios invernal e estival para o conxunto municipal. (Fonte: TERRAVANZA)

A continuación, en cada unha das medidas contempladas sinálanse os obxectivos específicos de cada unha delas, aparte da súa definición e descrición, xunto co seu impacto previsible no modelo de mobilidade futuro, o Escenario PMS, naqueles casos pertinentes.

#### E2.L1.M1. Mellora da Accesibilidade a Paradas de Autobús

O Transporte Público debe de ser inclusivo e facilitar os desprazamento de todos os cidadáns, por iso é fundamental a accesibilidade do sistema de transporte público, tanto das paradas como dos vehículos. Con esta medida dispórase dunha flota e unhas infraestruturas de transporte público adaptadas ás necesidades das persoas con diversidade funcional. Algunhas das actuacións que contempla a medida poderían ser: ampliación das beirarrúas, supresión de obstáculos, instalación de plataformas para acceso ao autobús, vaos adaptados nos pasos de peóns na contorna das paradas, etc.

Esta medida debe completarse con actuacións enfocadas na accesibilidade dos propios vehículos de transporte público como a instalación de dobre rampla, para dispoñer dunha rampla manual no caso de que non funcione a automática, ou a incorporación de sistemas acústicos e luminosos de aviso para persoas con déficits visuais ou auditivos.

Como parte da mellora da accesibilidade do transporte público, os intercambiadores son puntos estratéxicos da rede e funcionan como polos, non só de transporte, senón tamén de actividade comercial e social, por iso deberán ser unha parte importante dentro das actuacións. Os intercambiadores terán en conta a conexión da rede de transporte público con outras redes da mobilidade, principalmente as peonís e ciclistas con prioridade.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E2.L1.M1.A. Facilitar a accesibilidade aos puntos nodais do Transporte Público.
- E2.L1.M1.B. Proporcionar unha imaxe atractiva aos puntos nodais do Transporte Público.
- E2.L1.M1.C. Fomentar a intermodalidade no concello de Bueu.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Centro de Mobilidade de Bueu (*Mobility Hub*).
- Intercambiador de Beluso.
- Programa de mellora da accesibilidade ás paradas.

As actuacións contempladas consisten na execución de melloras na accesibilidade ás paradas de transporte público, facilitando a súa conexión coas redes peonís e ciclistas, mediante actuacións de urbanización como a continuidade das beirarrúas, a dotación de marquesiñas e mobiliario urbano.

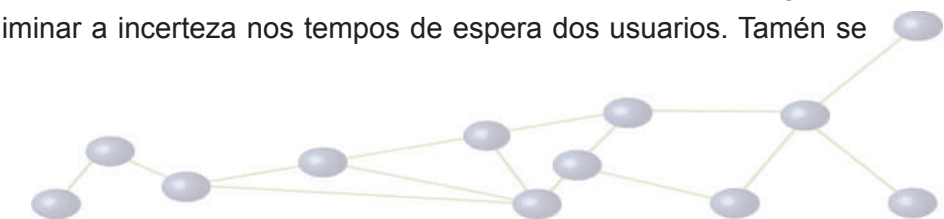
No caso da Estación de Bueu e de Beluso procurárase dotar a estes puntos nodais dunha identidade propia, indicando que se trata dos centros nos cales se accede preferentemente ao transporte público, e procurando a conexión coa rede peonil e ciclista prioritaria, cos aparcadoiros de bicicletas e cos taxis, coa finalidade de fomentar a intermodalidade.



Figura 5.31. Exemplo de mellora da accesibilidade en paradas de autobús. (Fonte: www.elidealgalego.com)

#### E2.L1.M2. Sistemas de Información de Transporte Público

A introdución das novas tecnoloxías no servizo de transporte público mellora de xeito notable a calidade do servizo e a experiencia do usuario. O uso do transporte público aumenta cando os usuarios dispoñen de información de calidade, actualizada e desfrutan dun servizo confortable. Esta medida contempla a introdución de sistemas de información en tempo real, mediante paneis instalados nas paradas e estacións. O sistema de información localiza os vehículos con GPS e informa nos paneis do tempo estimado restante ata chegar ao lugar no que se encontra, o que permite eliminar a incerteza nos tempos de espera dos usuarios. Tamén se



pode engadir información en tempo real sobre as incidencias no servizo ou outros avisos para os usuarios.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E2.L1.M2.A. Proporcionar información actualizada nos nodos de transporte público aos usuarios.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Paneis de Información en Tempo Real en Centro de Mobilidade de Bueu e Intercambiador de Beluso.

A actuación sinalada contempla a instalación de paneis de información en tempo real nos principais nodos de transporte público do concello de Bueu.



Figura 5.32. Exemplo de Paneis Informativos para o Transporte Público. (Fonte: www.busurbano.blogspot.com)

### E2.L1.M3. Servizo de Transporte á Demanda

Os servizos de Transporte á Demanda son aqueles que se establecen cando hai unha solicitude previa, é dicir, cando o usuario interactúa co operador para solicitar o servizo de transporte, de xeito telefónico ou telemático. Esta medida consistirá en establecer un servizo de autobuses ou microbuses que planificarán as súas rutas dependendo das necesidades dos usuarios, é dicir, baixo a demanda previa destes.

Estes sistemas de transporte están pensados para cubrir a demanda en zonas ou franxas horarias nas que a afluencia de usuarios non é suficiente para manter un servizo continuo convencional, xa que non é economicamente rentable. As zonas periféricas e rurais son as máis indicadas para este tipo de servizos, xa que a demanda concéntrase en determinadas franxas horarias, e permite desviar a ruta no caso de ser solicitado. Gracias ao servizo de transporte á demanda aumenta a cobertura do transporte público sen necesidade de establecer novas liñas.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E2.L1.M3.A. Proporcionar un servizo de transporte público independente do automóbil privado ás zonas de baixa densidade e rurais.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Transporte á Demanda en Zonas Rurais.

A actuación contemplada consiste en primeiro lugar na análise e avaliación dun sistema de transporte á demanda para as zonas de menor densidade e rurais. A análise e avaliación pode realizarse unicamente no

concello de Bueu, aínda que é recomendable establecer un ámbito maior cos municipios do entorno, para evitar o acceso de automóviles de visitantes a Bueu como centro de servizos, coordinando o sistema. Unha vez analizada e avaliada a súa pertinencia, e de ser positiva, implantarase o sistema de transporte á demanda en zonas de baixa densidade e rurais.



Figura 5.33. Exemplo de microbús destinado ao transporte á demanda en Plasencia. (Fonte: www.hoy.es)

### E2.L1.M4. Servizo Colectivo de Taxi á Demanda

Un tipo específico de transporte baixo demanda é o servizo colectivo de Taxi á demanda. Este servizo de Taxi, a diferenza do convencional, realiza o transporte programado de un ou máis usuarios, organizando o seu percorrido segundo a demanda, para recoller a todos os usuarios nunha mesma ruta.

Esta medida consistirá en promover convenios de colaboración cos taxistas do concello de Bueu para realizar o servizo colectivo de Taxi á demanda en zonas con baixa densidade de poboación, principalmente rurais, onde a demanda de transporte non é suficiente para un microbús.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E2.L1.M4.A. Proporcionar un servizo de transporte público independente do automóbil privado ás zonas de moi baixa densidade e rurais, cando non sexa posible outro tipo de servizo público colectivo.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Servizo de Taxi Compartido á Demanda en Zonas Rurais.

A actuación deseñada contempla a sinatura dun convenio co sector do Taxi para proporcionar un servizo colectivo de transporte á demanda en zonas de baixa densidade e rurais, orientado fundamentalmente á poboación de maior idade e para a súa accesibilidade aos equipamentos públicos e os servizos municipais.



Figura 5.34. Exemplo de servizo de taxi compartido. (Fonte: www.vivirenrivias.info)



### E2.L1.M5. Servizo de Barco á Illa de Ons

A condición de insularidade da Illa de Ons, cos condicionantes ademais de restricións no seu acceso en número de visitantes, e cun único transporte que funciona xeralmente na época estival supón unha notable dificultade para os seus habitantes. Deste xeito, os veciños da Illa de Ons teñen claros atrancos para desprazarse á parte terrestre do concello de Bueu e, en particular, ao núcleo de Bueu, onde se atopan os principais servizos.

Esta medida consiste inicialmente na análise da viabilidade de establecer un servizo de barco á Illa de Ons para os seus veciños, e cunha tarifa simbólica ou moi baixa, que permita o seu uso e facilite o acceso aos servizos con independencia da época do ano. A segunda fase desta medida será segundo o concluído na análise de viabilidade do servizo a implantación do mesmo.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E2.L1.M5.A. Proporcionar un servizo de barco para os veciños da Illa de Ons coa frecuencia axeitada.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Servizo de barco á Illa de Ons.

As actuación contemplada consiste en primeiro lugar na análise e avaliación dun servizo de barco para os veciños da Illa de Ons, na que se considere a frecuencia e tarifa do mesmo. Unha vez analizado e avaliado o seu modelo, implantarase o servizo.



Figura 5.35. Barco de conexión entre Bueu e a Illa de Ons. (Fonte: www.campingisladeons.com)

### e. Medidas de Desconexión Viaria

As Medidas de Desconexión Viaria están integradas na Estratexia E3. RACIONALIZAR O USO DO AUTOMÓBIL e desenvolven a Liña Estratéxica E3.L1. DESCONEXIÓN VIARIA.

As medidas de Desconexión Viaria están orientadas a reducir as intensidades do tráfico nas principais vías de acceso aos núcleos urbanos e os puntos de atracción do concello de Bueu, mediante a racionalización da súa estrutura viaria a través do fomento de itinerarios alternativos ás vías principais, coa execución de novos enlaces e conexións, e actuacións de carácter informativo, xunto coas restricións ao tráfico de paso nos núcleos urbanos, de xeito complementario a outras liñas de actuación, coa finalidade de acadar unha distribución moito máis equilibrada do tráfico.

As Medidas de Desconexión Viaria desenvolven os seguintes Obxectivos Estratéxicos e Operativos:

- OE 3.1.1. Reducir a participación do vehículo privado no reparto modal do concello de Bueu.
  - o OP 3.1.1.1 Racionalizar a estrutura viaria do concello de Bueu, integrando os seus enlaces

coas grandes vías territoriais e artellando a comunicación entre os principais núcleos urbanos e centros de actividade mediante itinerarios alternativos e máis equilibrados.

- o OP 3.1.1.2 Racionalizar a estrutura viaria dos núcleos urbanos (Bueu, Beluso e as travesías das estradas PO551 e PO315), evitando o tráfico de paso e establecendo itinerarios claros entre as diferentes áreas ambientais.
- OE 6.2.2. Proporcionar ferramentas técnicas e administrativas para a xestión da mobilidade.
  - o OP 6.2.2.2 Proporcionar información para facilitar a xestión da mobilidade por parte dos cidadáns.

A continuación, en cada unha das medidas contempladas sinálanse os obxectivos específicos de cada unha delas, aparte da súa definición e descrición, xunto co seu impacto previsible no modelo de mobilidade futuro, o Escenario PMS, naqueles casos pertinentes.

### E3.L1.M1. Xerarquización Viaria

Esta medida consistirá en definir un conxunto de eixos principais que estruturan o municipio, así como os eixos de conexión co resto do territorio municipal. A xerarquización viaria permite modificar os hábitos da mobilidade e aumentar a efectividade dos desprazamentos. Isto conséguese cunha xerarquización funcional que ten como obxectivo recuperar espazo público para os modos non motorizados e o transporte público e pola contra restarlle prioridade ao vehículo privado, compatibilizando e equilibrando a funcionalidade de cada un dos elementos viarios coa súa tipoloxía, morfoloxía e capacidade.

Dentro desta medida atópanse as seguintes actuacións: racionalizar a estrutura viaria do concello de Bueu integrando os seus enlaces coas grandes vías territoriais e artellando a comunicación entre os principais centros de actividade, e racionalizar e simplificar a estrutura viaria dos núcleos urbanos.

A xerarquización permitirá dotar dun maior equilibrio á estrutura viaria, de tal xeito que tanto as vías de enlace territorial como as de estrutura municipal permitan múltiples itinerarios, distribuindo de modo equilibrado os desprazamentos motorizados, e as vías de estrutura urbano non realicen función que non lle correspondan.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E3.L1.M1.A Definir unha estrutura xerárquica, clara e lexible da rede viaria municipal.
- E3.L1.M1.B Axeitar a funcionalidade de cada elemento viario ás súas características tipolóxicas, morfolóxicas e a súa capacidade.
- E3.L1.M1.C Equilibrar a distribución do tráfico.
- E3.L1.M1.D Mellorar a accesibilidade territorial das distintas zonas do concello de Bueu.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Xerarquización Viaria Municipal.
- Revisión da Xerarquización Viaria Municipal.



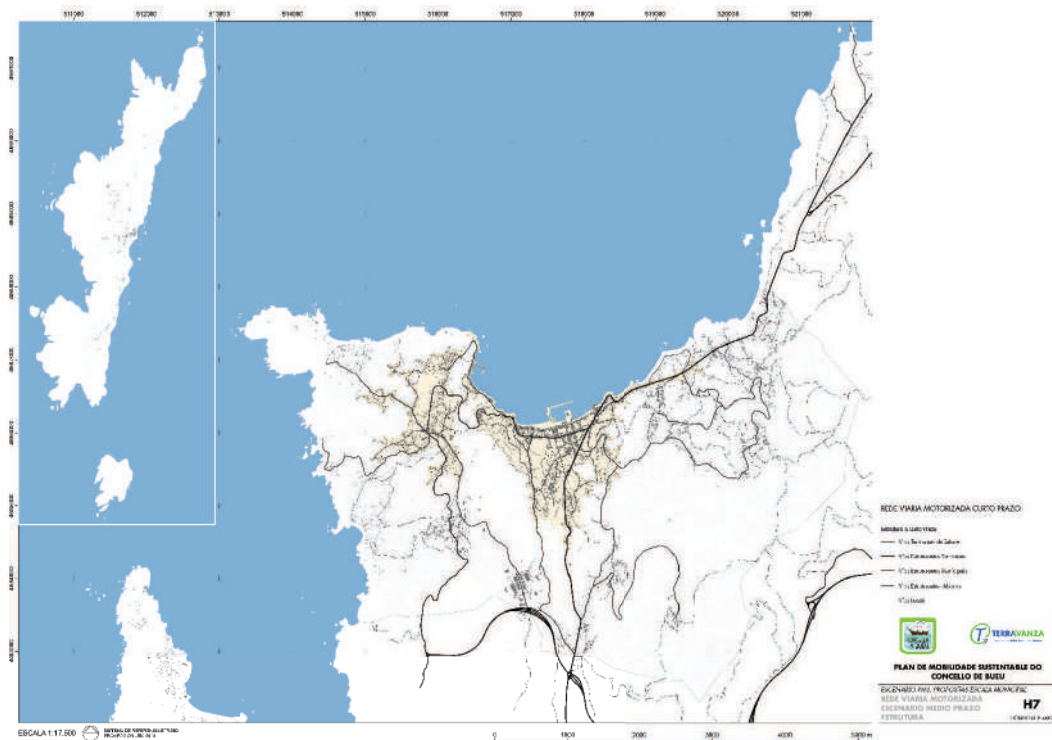


Figura 5.36. Proposta de xerarquización viaria a medio prazo. (Fonte: TERRAVANZA)

A actuación contemplada nesta medida consiste no establecemento dunha xerarquía clara e lexible que estructure a rede viaria municipal, compatibilizando as funcións de cada vía coas súas características morfo – tipolóxicas e a súa capacidade, que permita unha distribución moito máis equilibrada do tráfico.

A nova xerarquización viaria baséase nas seguintes categorías:

- Vías Territoriais de Enlace (VTE): son aquelas vías que proporcionan a comunicación cos grandes eixos territoriais e que permiten a conexión cos principais nodos do sistema urbano.
- Vías Estructurantes Territoriais (VET): son aquelas vías que estruturan e comunican os principais centros urbanos e núcleos de poboación e actividade do espazo territorial considerado.
- Vías Estructurantes Municipais (VEM): son aquelas vías que estruturan e comunican os principais núcleos de poboación e actividade de rango municipal.
- Vías Estructurantes Urbanas (VEU): son as vías que estruturan os núcleos urbanos e posúen unha función básica de distribución urbana do tráfico e comunicación de distintas Áreas Ambientais.
- Vías Locais (VL): son as vías que posúen unha funcionalidade de accesibilidade terminal no ámbito local.

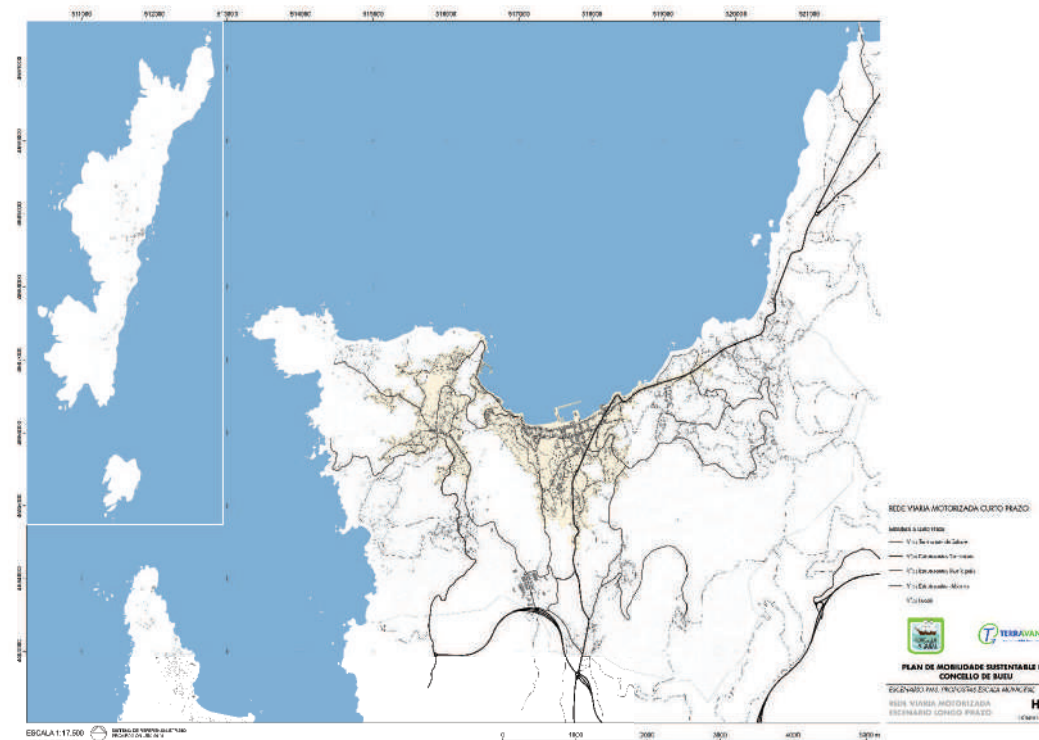


Figura 5.37. Proposta de xerarquización viaria a longo prazo. (Fonte: TERRAVANZA)

Respecto do Escenario Tendencial, a nova xerarquización viaria mellora a accesibilidade territorial nos Escenarios a medio e a longo prazo, tal e como se sinala nas anteriores imaxes.

### E3.L1.M2. Enlaces Territoriais

Na actualidade o concello de Bueu depende da accesibilidade e conectividade territorial proporcionada polas estradas PO551 e PO315, xunto coas súas conexións coas Vías de Alta Capacidade VG4.4, VG4.6 e CG4.1. Sen embargo, pola súa posición exterior ao concello de Bueu, estas Vías de Alta Capacidade non permiten nin incrementar de xeito considerable a accesibilidade e conectividade dos principais núcleos urbanos, nin, por outra parte, facilitar itinerarios alternativos que poidan mellorar a distribución do tráfico de paso e de media e longa distancia, evitando, sobre todo, a circulación de natureza territorial pola PO551 desde o límite co concello de Marín e pola Rúa Pazos Fontenla. Neste senso, unha distribución moito máis equilibrada do tráfico procedente do exterior do termo municipal, e que permita reducir o tráfico de paso polos núcleos urbanos suporía unha melloría considerable de cara a racionalización do uso do automóbil na mobilidade do concello de Bueu.

Esta medida consistirá na análise da viabilidade de implantar un novo enlace territorial entre a PO551, fundamentalmente no entorno de A Portela, e o enlace coa CG4.1, por unha banda, e a VG4.4 polo leste, por outra banda, xunto con outras medidas tendentes a conectar as principais vías de enlace territorial coas vías de artellamento municipal.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E3.L1.M2.A. Mellorar a accesibilidade e conectividade territorial.
- E3.L1.M2.B Facilitar a conexión entre as vías de enlace territorial e as estruturantes municipais para proporcionar itinerarios alternativos ao tráfico procedente do exterior do concello de Bueu.



Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Análise da Viabilidade dunha conexión VG4.4 – CG4.1 (Variante de Bueu).
- Mellora da conexión entre a PO551 e a EP1303.

As actuacións contempladas nesta medida consisten na planificación, análise da súa viabilidade e execución, no seu caso, de novos enlaces territoriais, que permitan unha mellor estruturación da rede viaria.

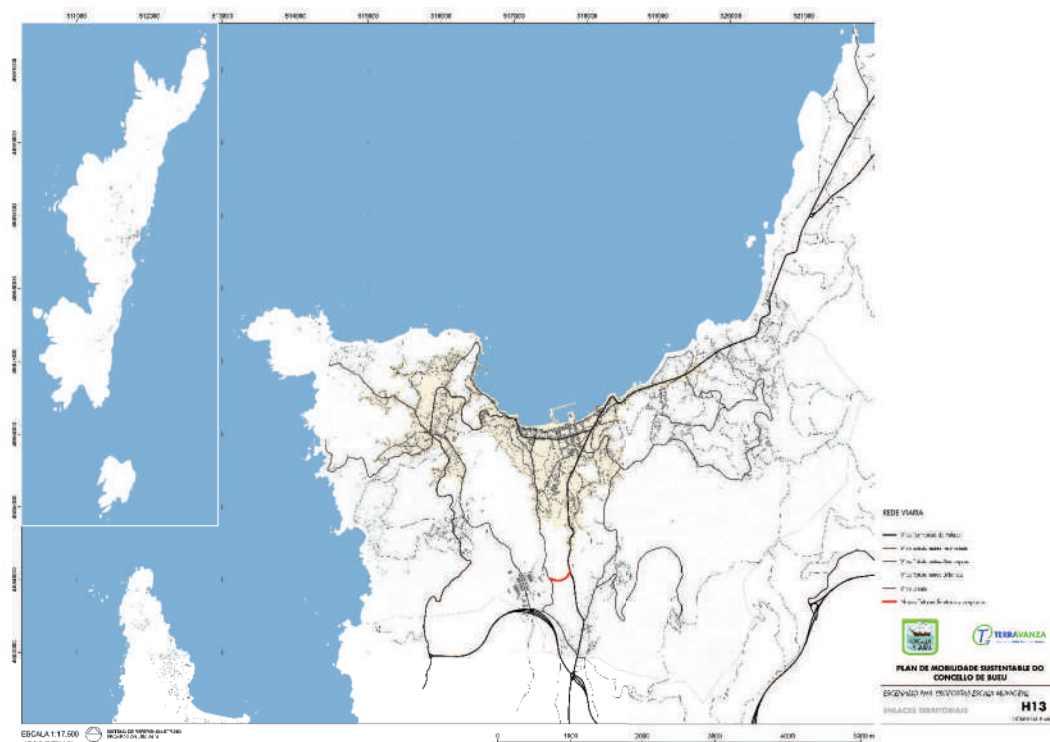


Figura 5.38 Proposta de novos enlaces territoriais. (Fonte: TERRAVANZA)

### E3.L1.M3. Artellamento da Rede Viaria Municipal. Novas Conexións

Un dos principais problemas da mobilidade nos núcleos de Bueu e Beluso é a saturación das vías en épocas estivais. Para evitar a conxestión das vías urbanas debe promoverse un uso máis eficiente das infraestruturas existentes e analizar as necesidades do sistema para desenvolver de ser o caso alternativas.

As alternativas propostas deberán sempre conectar e comunicar itinerarios, mellorando o tráfico nas vías municipais e promovendo a intermodalidade.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E3.L1.M3.A. Artellar a rede viaria municipal.
- E3.L1.M3.B. Crear itinerarios alternativos para o tráfico de paso en Bueu.
- E3.L1.M3.C. Manter en condicións axeitadas as vías municipais.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Programa de Conservación e Mellora das Vías Municipais.
- Programa de Novas Conexións de Bueu:
  - Prolongación Johan Carballeira.

- Conexión As Lagoas - EP1303.

Esta medida contempla dous tipos de actuación: un programa plurianual de mantemento do viario de titularidade municipal, en particular daquel de carácter estruturante, por unha banda, e a execución de novas conexións en Bueu apoiadas no desenvolvemento de solos urbanizables, as cales poden planificarse e definirse nuns casos para o acceso ao núcleo e ao porto de Bueu e noutros como circunvalación ou variante coa finalidade de descargar de tráfico á Rúa Pazos Fontenla. Entre as novas conexións atópanse aquelas contempladas no PXOM do concello de Bueu vixente na actualidade e un novo acceso ao Campo de Fútbol de Bueu.

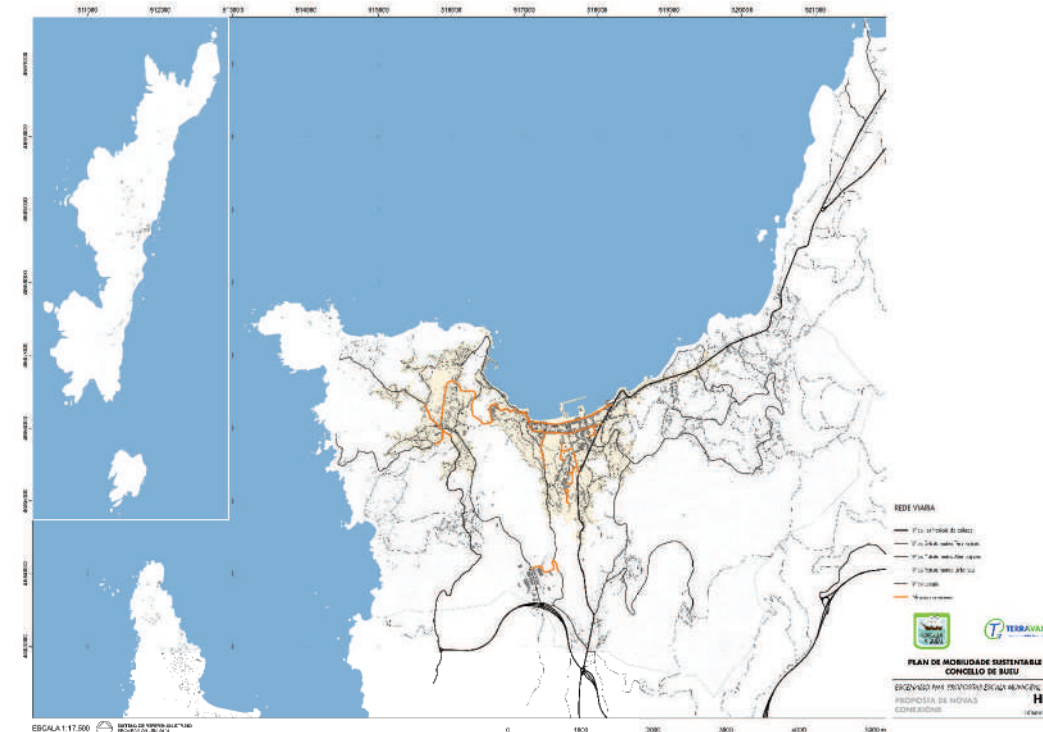


Figura 5.39. Plano de novas conexións na rede viario municipal. (Fonte: TERRAVANZA)

### E3.L1.M4. Racionalización Rede Urbana en Núcleos.

Esta medida consistirá na realización de distintos proxectos de reordenación da estrutura urbana dos núcleos urbanos, orientados a compatibilizar a estrutura viaria coa configuración urbana dos mesmos, facilitando unha mellor distribución do tráfico e máis equilibrada, a través de actuacións de reordenación da circulación.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E3.L1.M4.A. Racionalizar a estrutura viaria dos núcleos urbanos.
- E3.L1.M4.B. Equilibrar a distribución do tráfico nos núcleos urbanos.
- E3.L1.M4.C .Reordenar a circulación nos núcleos urbanos.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Proxecto Piloto de Reordenación do Tráfico no núcleo urbano de Bueu.
- Reordenación dos accesos ás Praias de Agrelo e Lapamán.
- Reordenación do Tráfico no centro de Bueu.
- Reordenación do Tráfico en Beluso.





- Reforma da intersección PO551 – Montero Ríos.
- Reforma da intersección PO551 – Pazos Fontenla.

As actuacións contempladas nesta medida consisten na realización de proxectos de racionalización da rede viaria nos núcleos urbanos, compatibilizando a funcionalidade viaria á trama urbana, reordenando os accesos e os sentidos de circulación para equilibrar os tráficos de distribución e accesibilidade terminal.

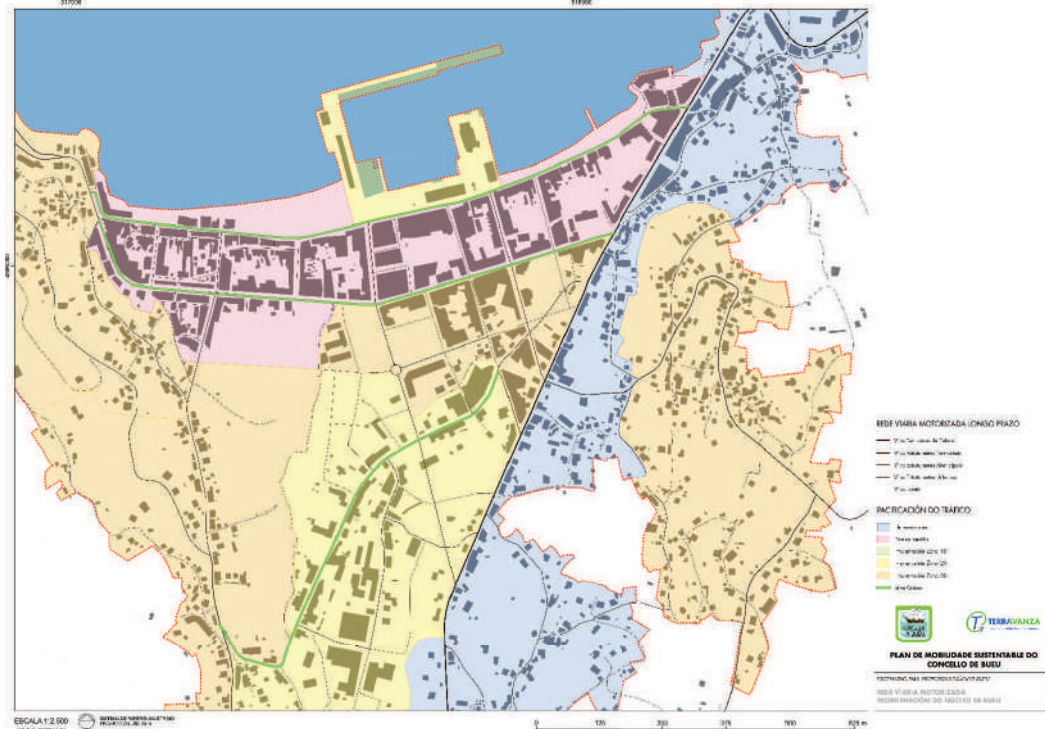


Figura 5.40. Proposta de reordenación do tráfico en Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

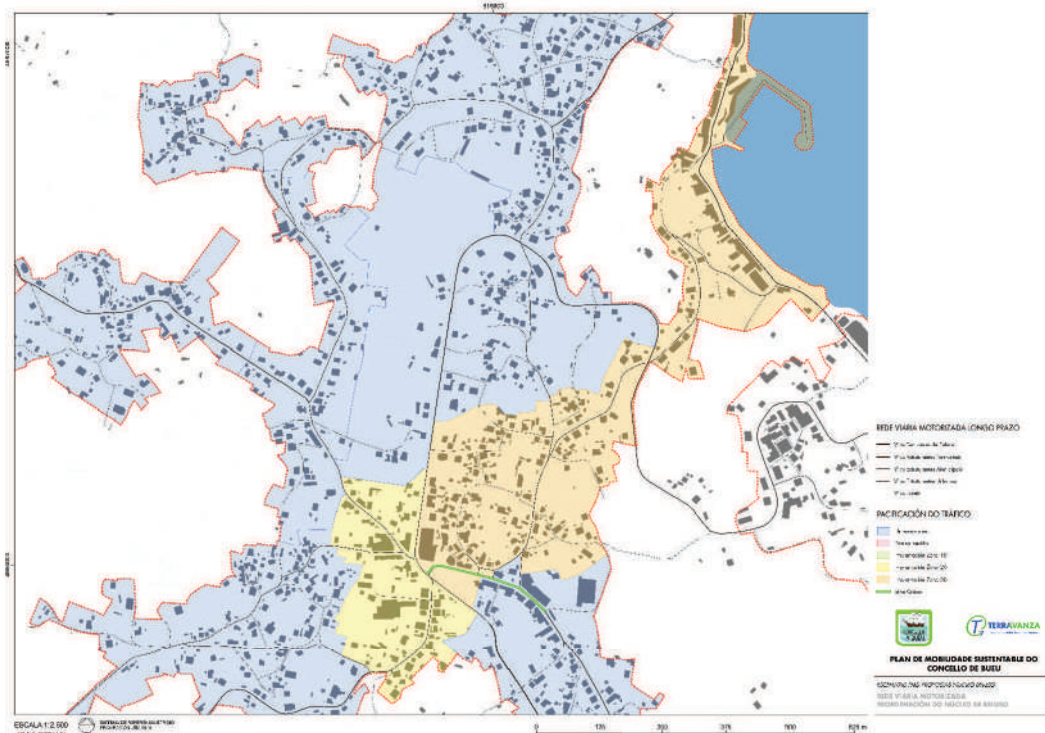


Figura 5.41. Proposta de reordenación do tráfico en Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

### E3.L4.M5. Sinalización

A sinalización é unha medida que mellora a fluidez do tráfico e facilita a orientación aos condutores e peóns non familiarizados co entorno. Trátase dun sistema de comunicación que responde á necesidade de información da cidadanía para interactuar coa vía pública. Esta medida consistirá en instaurar unha sinalización orientativa que estableza as pautas da mobilidade, co fin de proporcionar seguridade, comodidade e eficacia nos desprazamentos. Despois de analizar as zonas que precisan de melloras de sinalización, procederase á instalación de sinais e paneis orientativos.

De cara á mobilidade sustentable, é preciso que os itinerarios peonís e ciclistas dispoñan da sinalización orientativa adecuada, favorecendo o uso destes modos de desprazamento.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E3.L4.M5.A Mellora da Sinalización orientativa do concello de Bueu.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Mellora da Sinalización Orientativa.

## f. Medidas de Control e Regulación do Tráfico

As Medidas de Control e Regulación do Tráfico están integradas na Estratexia E3. RACIONALIZAR O USO DO AUTOMÓBIL e desenvolven a Liña Estratéxica E3.L2. CONTROL E REGULACIÓN DO TRÁFICO.

As medidas de Control e Regulación do Tráfico están orientadas a reequilibrar a circulación viaria nos núcleos urbanos, compatibilizando a función de accesibilidade terminal á vivenda e outras actividades con outras funcións urbanas, baixo o criterio de prioridade dos modos non motorizados e o temperado do tráfico. As medidas de Control e Regulación do Tráfico contemplan medidas orientadas á peonalización, humanización das rúas e o temperado do tráfico.

As Medidas de Control e Regulación do Tráfico desenvolven os seguintes Obxectivos Estratéxicos e Operativos:

- OE 3.1.1. Reducir a participación do vehículo privado no reparto modal do concello de Bueu.
  - o OP 3.1.1.1 Racionalizar a estrutura viaria do concello de Bueu, integrando os seus enlaces coas grandes vías territoriais e artellando a comunicación entre os principais núcleos urbanos e centros de actividade mediante itinerarios alternativos e máis equilibrados.
  - o OP 3.1.1.2 Racionalizar a estrutura viaria dos núcleos urbanos (Bueu, Beluso e as travesías das estradas PO551 e PO315), evitando o tráfico de paso e establecendo itinerarios claros entre as diferentes áreas ambientais.
- OE 3.1.2 Reducir a ocupación do espazo público polo vehículo privado.
  - o OP 3.1.2.1 Integrar a rede viaria no tecido urbano (Bueu, Beluso e as travesías das estradas PO551 e PO315) e nos núcleos rurais.
- OE 5.1.1 Garantir o Dereito á Mobilidade de todos os cidadáns e visitantes do concello de Bueu.
  - o OP 5.1.1.3 Facilitar a mobilidade de colectivos especialmente vulnerables (anciáns, nenos, persoas con diversidade funcional,...).



- OE 5.2.1 Garantir a seguridade dos desprazamentos no concello de Bueu.
  - o OP 5.2.1.1 Facilitar o acceso seguro aos Centros Educativos e aos Equipamentos municipais.
  - o OP 5.2.1.2 Reducir os puntos críticos con inseguridade viaria na rede viaria do concello de Bueu.
  - o OP 5.2.1.3 Moderar a velocidade dos vehículos nos entornos urbanos.
- OE 5.3.1 Mitigar o impacto sobre o Cambio Climático da Mobilidade.
  - o OP 5.3.1.1 Fomentar os modos de desprazamento sen emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI).
  - o OP 5.3.1.3 Introducir infraestruturas verdes no entorno urbano.
- OE 5.3.2 Reducir os efectos da urbanización e da mobilidade sobre os espazos ambientais e urbanos.
  - o OP 5.3.2.1 Reducir a contaminación atmosférica e acústica no entorno urbano.
  - o OP 5.3.2.2 Mellorar a habitabilidade do espazo urbano.

A continuación, en cada unha das medidas contempladas sinálanse os obxectivos específicos de cada unha delas, aparte da súa definición e descrición, xunto co seu impacto previsible no modelo de mobilidade futuro, o Escenario PMS, naqueles casos pertinentes.

### E3.L2.M1. Zonas de Prioridade Peonil

A prioridade peonil é unha das medidas máis empregadas para protexer certas zonas, fundamentalmente céntricas ou históricas, do deterioro que sofren debido ao tráfico de vehículos, e para recuperar espazos públicos para o uso dos cidadáns, para actividade comercial e de ocio. As medidas de prioridade peonil consistirán en levar a cabo actuacións para gañar espazo peonil, fundamentalmente nas rúas con elevada actividade comercial e social, rúas que forman parte dos principais itinerarios peonís, e rúas con sección da calzada menor de 6 metros.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E3.L2.M1.A Delimitar e regular espazos de alto grao de prioridade peonil no núcleo urbano de Bueu – Beluso.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Zona de Prioridade Peonil de Bueu (centro urbano e Banda do Río).
- Zona de Prioridade Peonil (Zona 20) – Zona Escolar de Bueu.
- Zona 30 de Bueu.
- Zona de Prioridade Peonil de Beluso.

As actuacións definidas nesta medida consisten na regulación e restrición da circulación do automóbil en ámbitos urbanos especialmente sensibles mediante a implantación de distintos graos de prioridade peonil.

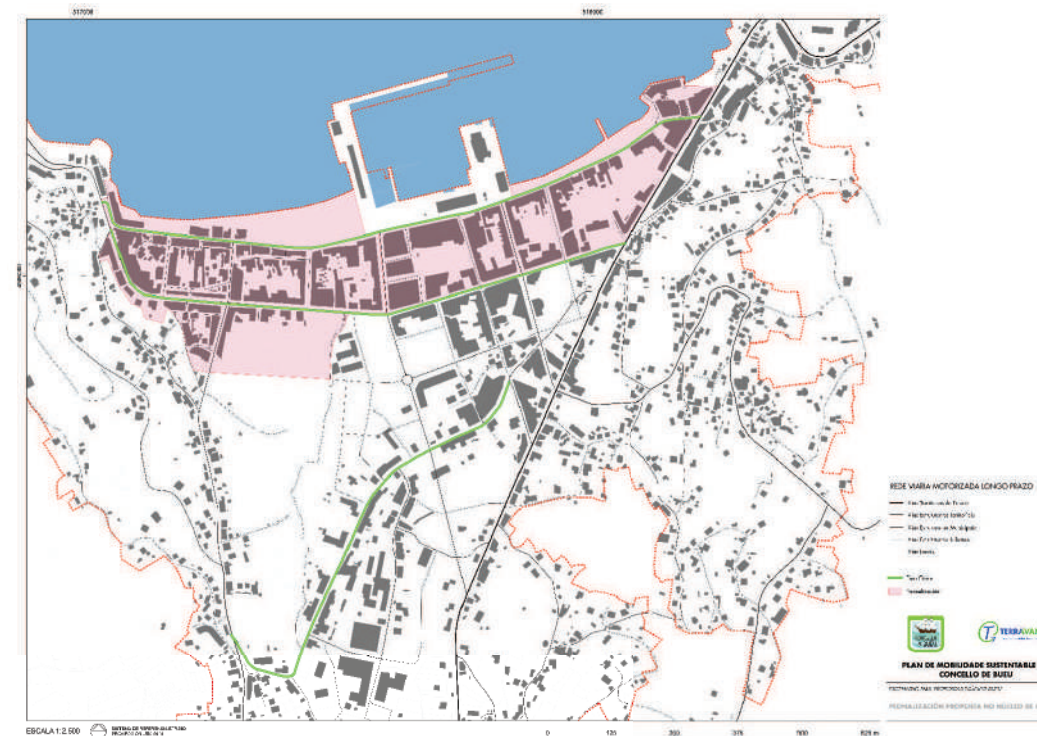


Figura 5.42. Proposta de Zonas de Peonalización en Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

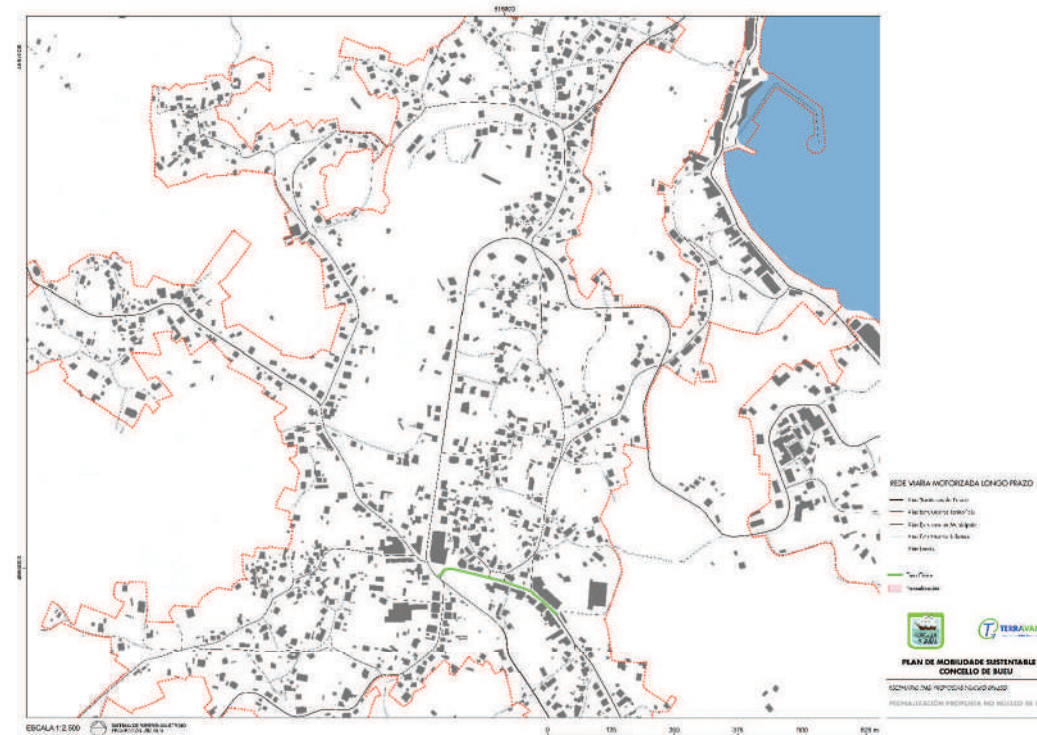
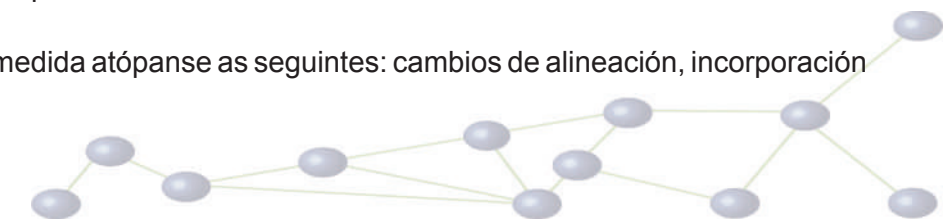


Figura 5.43. Proposta de Zonas de Peonalización en Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

### E3.L2.M2. Zonas de Temperado de Tráfico

O Temperado de Tráfico é unha medida enfocada á diminución da velocidade media dos vehículos e da intensidade do tráfico. Isto redonda nunha utilización da vía e do espazo público por parte dos peóns máis segura e comfortable. Esta medida consistirá en incorporar medidas para reducir a velocidade dos vehículos, mellorando a calidade de vida en zonas principalmente residenciais e comerciais.

Entre as actuacións contempladas por esta medida atópanse as seguintes: cambios de alineación, incorporación





de elementos de temperado do tráfico como badéns e outros obstáculos, elevacións da calzada, estreitamentos, desprazamento do eixo (chicana) ou cambios de material e cor da pavimentación.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E3.L2.M2.A Establecer zonas de tráfico calmo nos núcleos urbanos.
- E3.L2.M2.B Compatibilizar a circulación de acceso terminal á vivenda coa prioridade do modo peonil nos núcleos urbanos.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Programa de Temperado de Tráfico.

A actuación contemplada nesta medida consiste na redacción dun plan plurianual que defina, planifique e executa accións de temperado do tráfico nas área delimitadas dos núcleos urbanos.

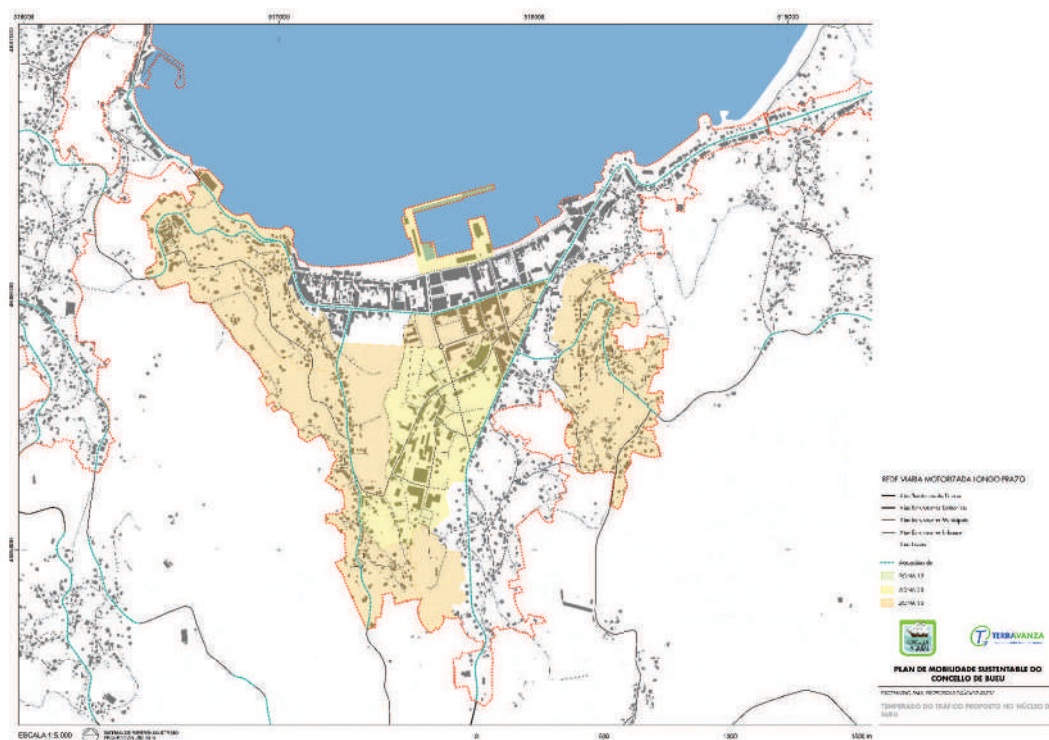


Figura 5.44. Proposta de zonas de Temperado de Tráfico en Bueu - Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

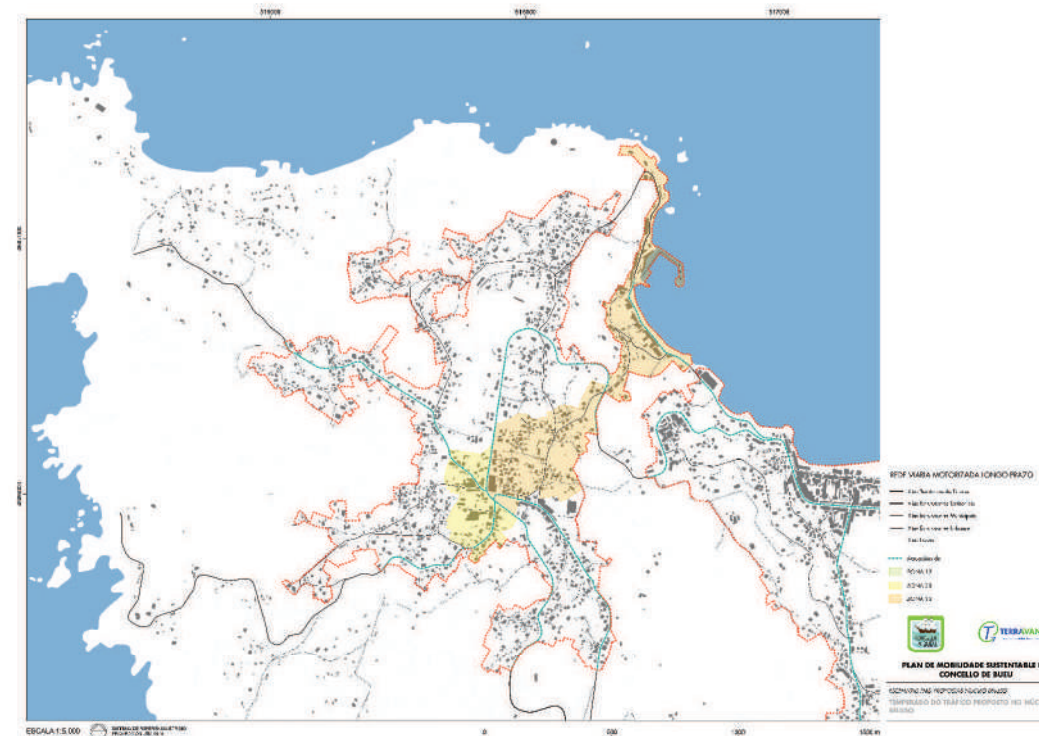


Figura 5.45. Proposta de zonas de Temperado de Tráfico en Bueu - Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

### E3.L2.M3. Regulación das Interseccións con Prioridade Transporte Público

Para fomentar o uso do transporte público é moi necesario mellorar as súas prestacións, e ademais as vantaxes fronte ao vehículo privado. Neste senso, reducir o tempo medio das viaxes en transporte público faino máis competitivo. A regulación das interseccións con prioridade para o transporte público é unha medida moi interesante de cara a diminuír o tempo medio das viaxes.

Entre as actuacións contempladas por esta medida atópase o sistema de detección de proximidade de autobuses, que permite darlles prioridade no ciclo semaforico.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E3.L2.M3.A Dar prioridade ao transporte público nos principais cruces do concello de Bueu.
- E3.L2.M3.B Reducir o tempo de percorrido dos autobuses.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Prioridade do Transporte Público na intersección PO551 – Montero Ríos.
- Prioridade do Transporte Público na intersección Montero Ríos – Johan Carballeira.
- Prioridade do Transporte Público na intersección Pazos Fontenla – Johan Carballeira.

As actuacións consideradas nesta medida contemplan a renovación dos cruces sinalados coa finalidade de proporcionar prioridade ao transporte público, facilitando a súa circulación fronte ao tráfico rodado.



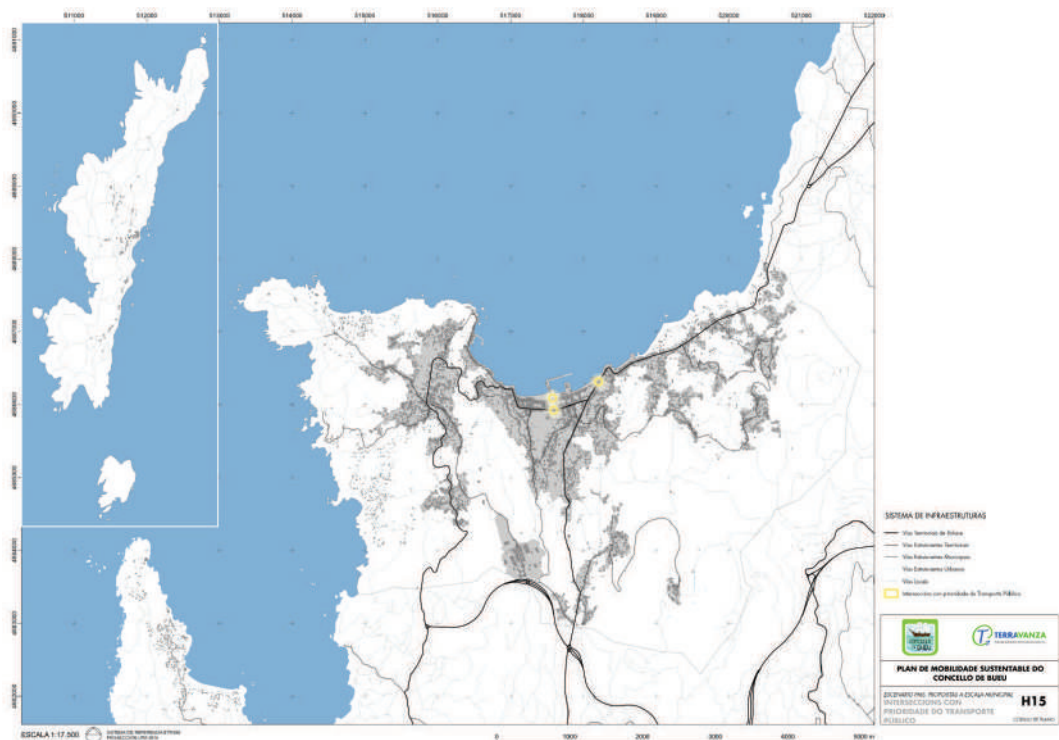


Figura 5.46. Proposta de interseccións con prioridade do transporte público. (Fonte: TERRAVANZA)

#### E3.L2.M4. Sistemas de Información do Tráfico en Tempo Real

Está medida consiste na instalación de sensores, que poden ser infravermellos ou radar, que miden a cantidade de vehículos e o tempo que estes tardan en pasar polo sensor, de maneira que se estima a densidade do tráfico. Instalando dous sensores nun carril pódense medir velocidades de paso e clasificar o tipo de vehículos que pasan pola vía.

Está información reflexarase en paneis de información en tempo real, nos que os cidadáns recibirán información relevante en ruta e poderán tomar decisións mentres están circulando para evitar tráfico denso ou posibles riscos mellorando a seguridade viaria. Ademais de dar información de tempos de percorrido, pódense usar estes paneis para dar mensaxes de incidencias de tráfico ou obras. Con isto, conseguirase unha maior efectividade dos desprazamentos, a mellora de eficiencia enerxética e unha redución da contaminación ambiental.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E3.L2.M4.A Proporcionar información do tráfico aos condutores.
- E3.L2.M4.B Indicar as rutas recomendadas para o acceso aos núcleos urbanos e as zonas de atracción turística.
- E3.L2.M4.C Indicar as alternativas existentes no caso de conxestión nas vías de acceso aos núcleos urbanos.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Paneis de Información en Tempo Real.

A actuación contemplada nesta medida consiste na implantación de Paneis de Información nas principais vías de acceso aos núcleos urbanos e centros de atracción indicando a situación do tráfico e os itinerarios recomendables.



Figura 5.47. Panel de Información nunha estrada indicando itinerarios recomendados (Fonte: www.lavozdeg Galicia.es)

#### E3.L2.M5. Espazos Compartidos en Núcleos Rurais

As tipoloxías viarias nos núcleos rurais soen diferir das zonas máis urbanas. Polo xeral o viario rural non dispón de calzada diferenciada para peóns e ciclistas. Do mesmo xeito, polas características das vías nos núcleos rurais, non teñen unha velocidade media de circulación alta. Esta medida establece o desenvolvemento de actuacións destinadas a incrementar o espazo orientado ao peón no espazo público dos núcleos rurais e a súa compatibilidade co tránsito rodado baixo criterios de prioridade peonil e medidas de temperado do tráfico.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E3.L2.M5. Implantar espazos de tráfico calmo en núcleos rurais.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Programa de Espazos Compartidos en Núcleos Rurais.

A actuación contemplada nesta medida consiste na planificación e programación da humanización e creación de espazos compartidos e de tráfico calmo nos núcleos rurais, en particular arredor dos principais equipamentos e elementos patrimoniais.



Figura 5.48. Intervención en Núcleos Rurais (Fonte: Guía de boas prácticas para a intervención en núcleos rurais, Xunta de Galicia)



## g. Medidas para o Futuro Desenvolvemento do Viario

As Medidas para o Futuro Desenvolvemento do Viario están integradas na Estratexia E3. *RACIONALIZAR O USO DO AUTOMÓBIL* e desenvolven a Liña Estratéxica E3.L3. FUTURO DESENVOLVEMENTO DO VIARIO.

As medidas para o Futuro Desenvolvemento do Viario contemplan actuacións de carácter director e normativo orientadas á definición das actuacións futuras en materia viaria, formulando criterios respecto da morfoloxía e tipoloxía dos novos viarios.

As Medidas para o Futuro Desenvolvemento do Viario desenvolven os seguintes Obxectivos Estratéxicos e Operativos:

- OE 3.1.1. Reducir a participación do vehículo privado no reparto modal do concello de Bueu.
  - o OP 3.1.1.1 Racionalizar a estrutura viaria do concello de Bueu, integrando os seus enlaces coas grandes vías territoriais e artellando a comunicación entre os principais núcleos urbanos e centros de actividade mediante itinerarios alternativos e máis equilibrados.
  - o OP 3.1.1.2 Racionalizar a estrutura viaria dos núcleos urbanos (Bueu, Beluso e as travesías das estradas PO551 e PO315), evitando o tráfico de paso e establecendo itinerarios claros entre as diferentes áreas ambientais.
- OE 3.1.2 Reducir a ocupación do espazo público polo vehículo privado.
  - o OP 3.1.2.1 Integrar a rede viaria no tecido urbano (Bueu, Beluso e as travesías das estradas PO551 e PO315) e nos núcleos rurais.
  - o OP 3.1.2.2 Establecer unha política racionalizada de estacionamento nos núcleos urbanos.
  - o OP 3.1.2.3 Reducir o número de estacionamento en vía pública nos núcleos urbanos.
  - o OP 3.1.2.4 Implantar unha rede de estacionamento públicos nos núcleos urbanos coa finalidade de mellorar o seu balance e evitar a ocupación do viario existente.

A continuación, en cada unha das medidas contempladas sinálanse os obxectivos específicos de cada unha delas, aparte da súa definición e descrición, xunto co seu impacto previsible no modelo de mobilidade futuro, o Escenario PMS, naqueles casos pertinentes.

### E3.L3.M1. Criterios de Desenvolvemento do Viario Futuro

Un dos inconvenientes da implantación da mobilidade sustentable é a limitación á hora de intervir no espazo público existente, xa que en moitos casos requírese de obra civil. Pola contra, a definición de criterios xeométricos e funcionais que marquen as pautas do desenvolvemento do viario futuro é chave se se quere camiñar cara a unha mobilidade sustentable.

Esta medida consistirá na redacción dun Plan e instrución municipal para o desenvolvemento do viario futuro no que se establezan os criterios mínimos a cumprir en deseño, proxecto e execución, en termos de ancho da calzada, ancho da beirarrúa, sección tipo, etc.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E3.L3.M1.A Establecer os criterios mínimos a cumprir polo viario de titularidade municipal.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Plan Director do Viario Municipal.
- Revisión do Plan Director do Viario Municipal.

As actuacións contempladas nesta medida consisten na redacción dun Plan Director do Viario Municipal e a súa posible revisión, no que se establezan os criterios mínimos a cumprir no desenvolvemento de novo viario de titularidade municipal.

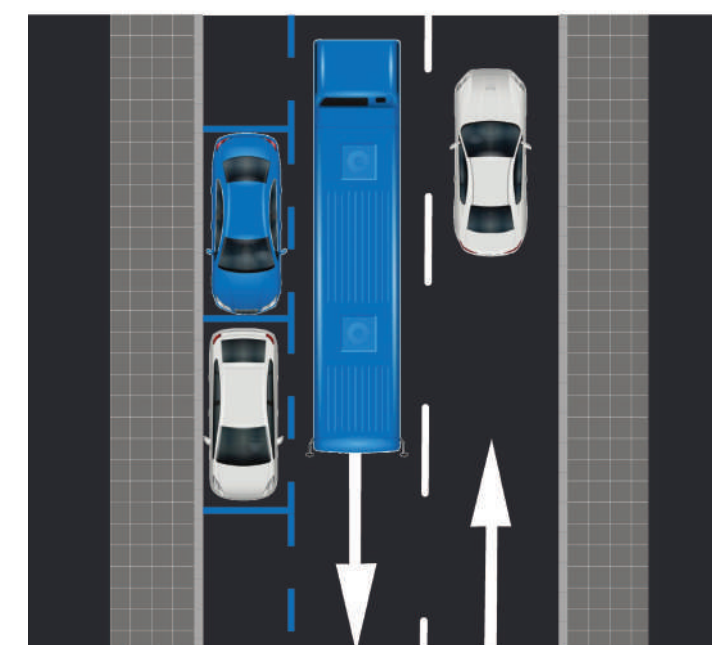
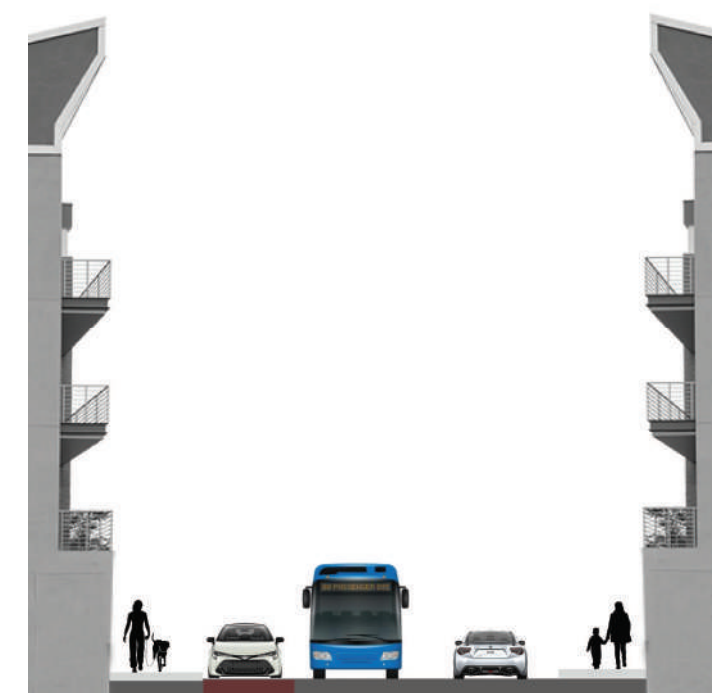


Figura 5.49. Exemplo de sección transversal tipo (Fonte:TERRAVANZA)



### E3.L3.M2. Integración de Novas Conexións Viarias

Ademais de definir como será o viario futuro, é importante definir como se desenvolverán as futuras conexións do devandito viario municipal, así como as conexións con vías dependentes doutras administracións públicas.

Esta medida consistirá na definición e redacción dunha Instrución que marque as directrices para as futuras conexións do viario, tendo sempre en conta a xerarquización viaria establecida.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E3.L3.M2.A Establecer os criterios para a integración de novas conexións co viario urbano.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Integración de Novas Conexións Viarias.

A actuación contemplada consistirá na redacción dunha instrución técnica coas directrices para a integración dos viarios de nova conexión coas vías urbanas de titularidade municipal.

## h. Medidas para mellorar a Xestión dos Aparcamentos

As Medidas para mellorar a Xestión dos Aparcamentos están integradas na Estratexia E3. RACIONALIZAR O USO DO AUTOMÓBIL e desenvolven a Liña Estratéxica E3.L4. XESTIÓN DE APARCAMENTOS.

As medidas para mellorar a Xestión dos Aparcamentos contemplan todas aquelas actuacións destinadas a planificar e regular o estacionamento nos núcleos urbanos e, no seu caso, en centros de atracción de desprazamentos, asegurando a dotación de prazas para responder á demanda residencial e foránea.

As Medidas para mellorar a Xestión dos Aparcamentos desenvolven os seguintes Obxectivos Estratéxicos e Operativos:

- OE 3.1.2 Reducir a ocupación do espazo público polo vehículo privado.
  - o OP 3.1.2.2 Establecer unha política racionalizada de estacionamentos nos núcleos urbanos.
  - o OP 3.1.2.3 Reducir o número de estacionamentos en vía pública nos núcleos urbanos.
  - o OP 3.1.2.4 Implantar unha rede de estacionamentos públicos nos núcleos urbanos coa finalidade de mellorar o seu balance e evitar a ocupación do viario existente.

A continuación, en cada unha das medidas contempladas sinálanse os obxectivos específicos de cada unha delas, aparte da súa definición e descrición, xunto co seu impacto previsible no modelo de mobilidade futuro, o Escenario PMS, naqueles casos pertinentes.

### E3.L4.M1. Política de Aparcamentos

O aparcamento do vehículo motorizado é unha ferramenta fundamental no cambio do modo de desprazamento, xa que a falta ou dificultade de aparcamento é decisivo en moitos casos para decidir o modo de transporte. A Política de Aparcamentos irá encamiñada a xestionar o estacionamento viario, e incluso á regulación de aparcamentos fóra da rede viaria, para regular e/ou limitar a oferta de aparcamento de cara a non fomentar o uso dos vehículos privados. Dentro das competencias municipais, a xestión do aparcamento pode tamén incluír

a intervención sobre a dotación de prazas de aparcamento en edificios e parcelas esixidas en Planeamento.

Entre as actuacións máis usuais contempladas por esta medida atópanse a regulación de Zona Azul e os aparcamentos reservados para residentes. Tamén será moi importante revisar as reservas de aparcamento para persoas con diversidade funcional, para garantir o acceso ao seu destino final, fundamentalmente nos polos de actividade.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E3.L4.M1.A Regular os aparcamentos nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso, así como nas travesías das estradas PO551 e PO315.
- E3.L4.M1.B Eliminar o aparcamento irregular no viario público.
- E3.L4.M1.C Incrementar a rotación do estacionamento en calzada nos núcleos urbanos.
- E3.L4.M1.D Regular o estacionamento nas zonas de atracción nas parroquias.

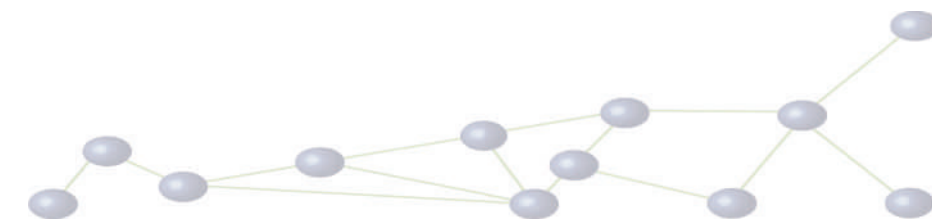
Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Plan de Aparcamentos Disuasorios.
- Regulación de Aparcamentos en Bueu.
- Regulación de Aparcamentos en Beluso.
- Regulación de Aparcamentos nas travesías das estradas PO551 e PO315.
- Regulación de Aparcamentos nos núcleos das parroquias.

As actuacións contempladas nesta medida consisten na redacción dun Plan de Aparcamentos Disuasorios e na implantación de distintas regulacións nos núcleos urbanos, procurando a efectividade da Zona Azul para incrementar a rotación nos aparcamentos en calzada.



Figura 5.50. Zonas de Regulación do Estacionamento nos núcleos urbanos (Fontes: www.farodevigo.es, www.lne.es)



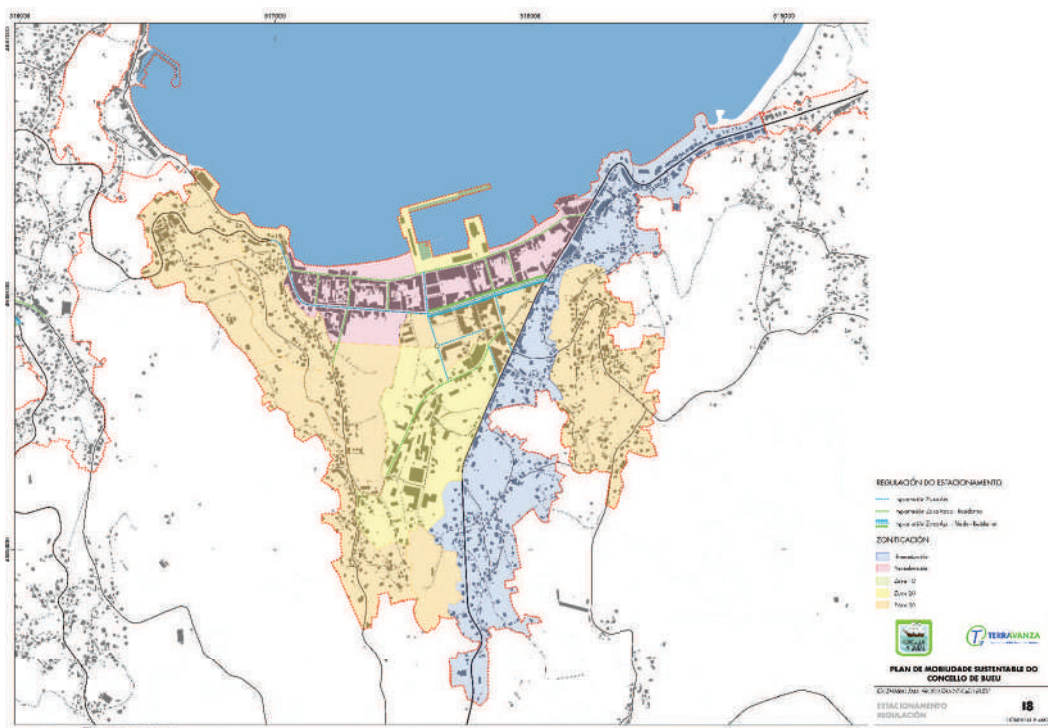


Figura 5.51. Zonas de Regulación do Estacionamento no núcleo de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

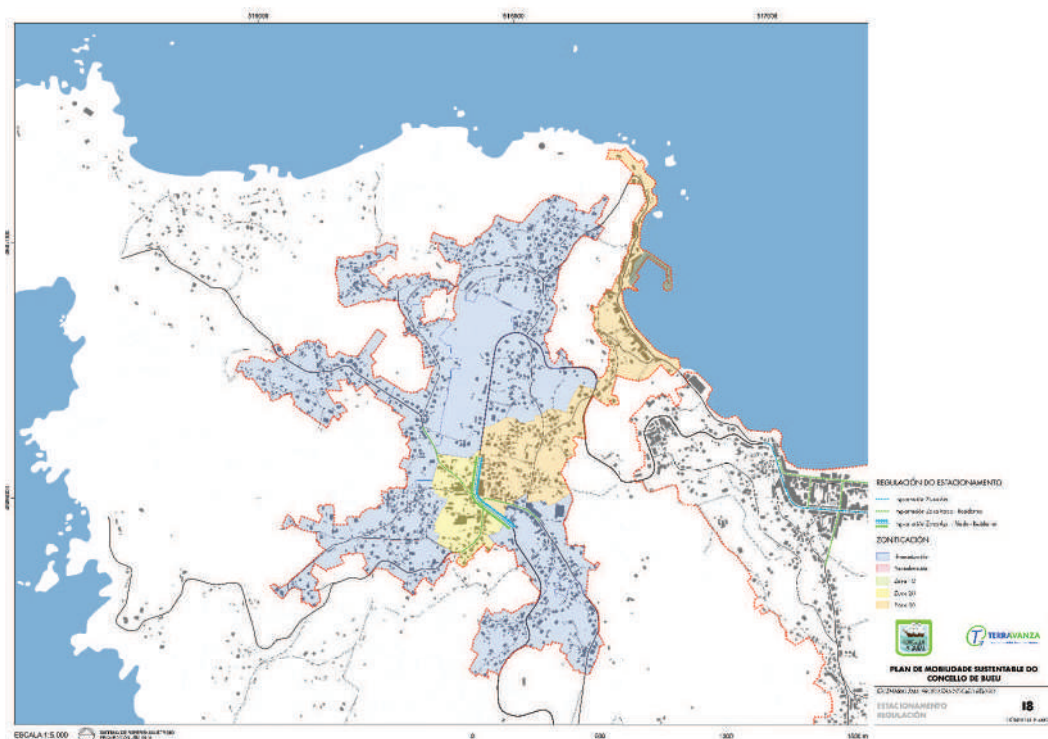


Figura 5.52. Zonas de Regulación do Estacionamento no núcleo de Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

### E3.L4.M2. Aparcamentos Disuasorios para Residentes

A medida de instaurar aparcamentos disuasorios para residentes ten o obxectivo de reducir o número de vehículos aparcados na rúa, coa conseguinte ocupación do espazo público e redución da oferta de aparcamento. Estes aparcamentos disuasorios para residentes deberán localizarse preto das zonas residenciais e estar comunicados pola rede peonil. Con esta medida conseguirase recuperar espazo público actualmente ocupado por prazas de aparcamento na calzada, e reubicalas de forma concentrada en parcelas.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E3.L4.M2.A Eliminar aparcamentos en calzada e aparcamentos irregulares do viario público nas zonas máis sensibles dos núcleos urbanos.
- E3.L4.M2.B Proporcionar alternativas de estacionamento fóra de calzada para residentes a distancias inferiores a 300 m ou 5 minutos camiñando.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Aparcamentos Disuasorios para Residentes.

A actuación contempla o desenvolvemento e execución do Plan de Aparcamentos Disuasorios para residentes mediante distintas actuacións de acondicionamento de parcelas municipais para este fin.

Entre os aparcamentos disuasorios previstos e analizados atópanse os seguintes:

Aparcamento Disuasorio	Tipo Aparcamento	Titular	Xestión	Prazas Actuais	Prazas Curto Prazo	Prazas Medio Prazo	Prazas Longo Prazo	Actuación
Avenida Montero Ríos (Pescadoira)	Residentes	Privada	Autorización - Convenio	90	90	90	90	Non
Castelao	Residentes	Privada	Autorización - Convenio	20	20	20	20	Medio
Banda do Río (Avenida Montero Ríos)	Residentes + Visitantes	Portos de Galicia	Autorización	25	0	0	0	Eliminación
As Lagoas	Residentes + Visitantes	Municipal	Directa	77	77	77	0	Ampliación longo prazo*
Rúa Santán	Residentes	Municipal	Directa	30	30	30	30	Medio
Rúa Pazos Fontela (Colexio Virxe Milagrosa)	Residentes + Visitantes	Privada	Autorización	36	36	36	0	Ampliación longo prazo*
Pazos Fontenla (Fiorentina)	Residentes + Visitantes	Privada	Convenio	58	58	58	58	Medio
Casa do Mar	Residentes + Visitantes	Portos de Galicia	Convenio - Concesión	65	65	65	65	Non
Centro Social do Mar	Residentes + Visitantes	Portos de Galicia	Convenio - Concesión	52	52	52	52	Non
Rúa Nova (Beluso)	Residentes + Visitantes	Privada	Convenio	32	32	32	32	Curto
Rúa Ramorta	Residentes + Visitantes	Privada	Convenio - Concesión	85	85	85	85	Curto
As Lagoas - Pazos Fontenla	Residentes + Visitantes	Municipal	Directa - Concesión	275	0	0	550	Longo*
Rúa da Pedra	Residentes + Visitantes	Municipal	Directa	52	100	100	100	Non

\*A execución do Aparcamento de As Lagoas - Pazos Fontenla integra os aparcamentos actuais de Pazos Fontenla e As Lagoas

Táboa 5.8. Táboa de aparcamentos Disuasorios para Residentes. (Fonte: TERRAVANZA)



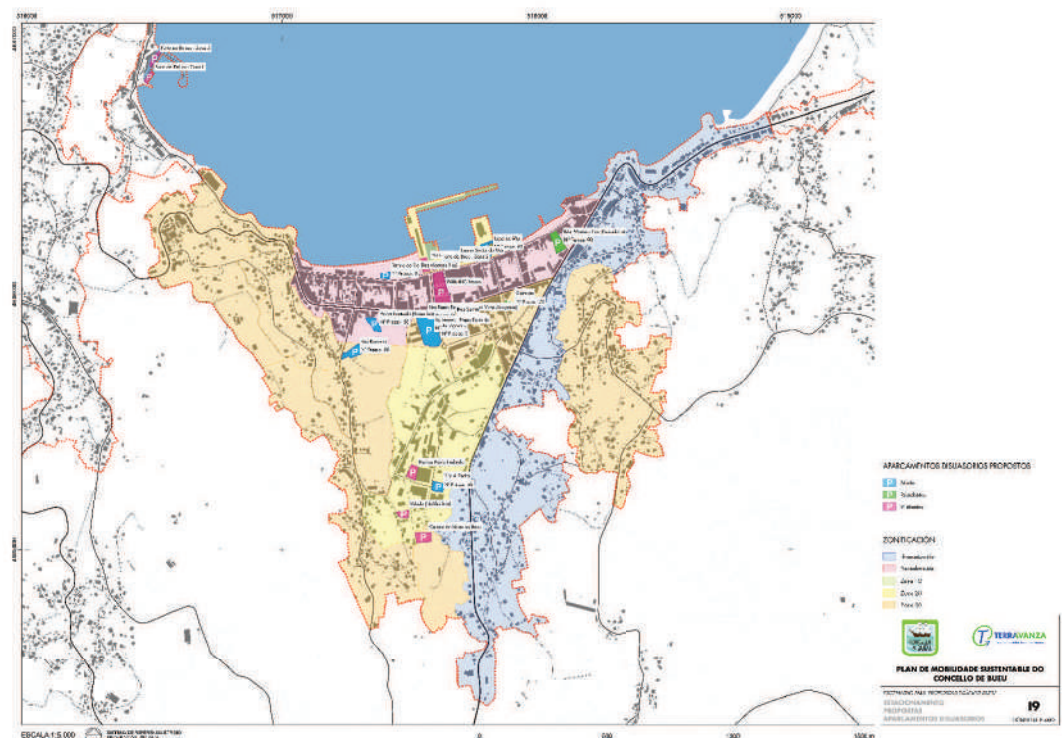


Figura 5.53. Aparcamentos Disuasorios en Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

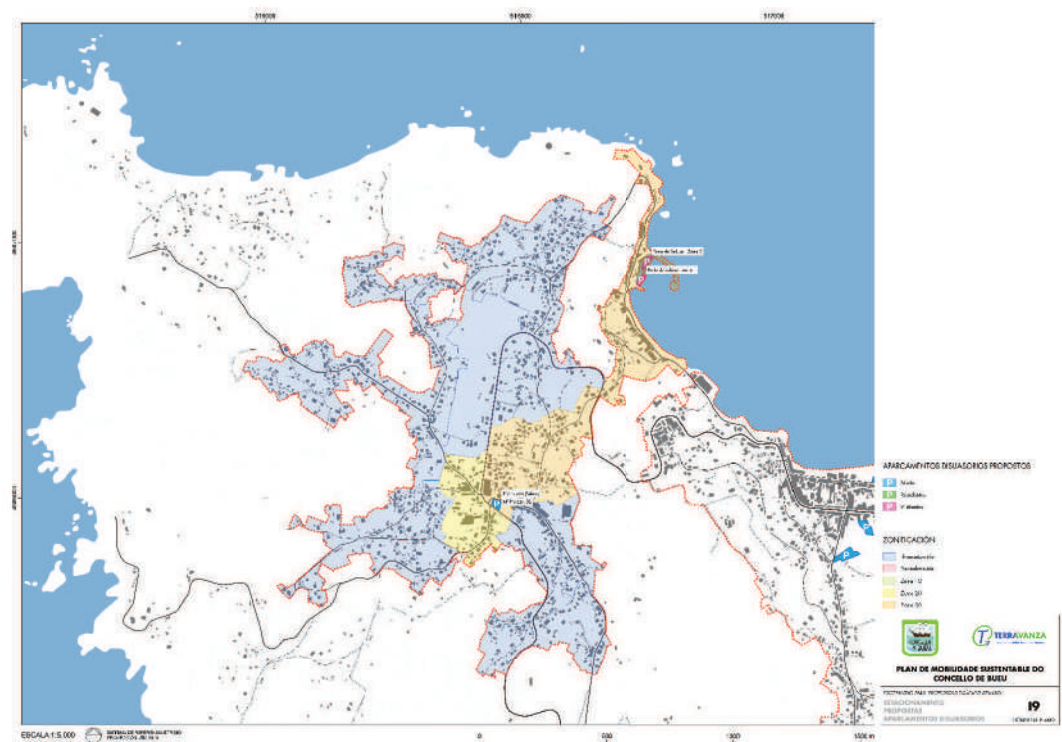


Figura 5.54. Aparcamentos Disuasorios en Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

**E3.L4.M3. Aparcamentos Disuasorios para Visitantes**

Os aparcamentos disuasorios para turistas teñen a función de favorecer a intermodalidade, a conexión entre o automóbil e o transporte público, evitando a entrada dos vehículos privados no interior das áreas urbanas e articulando as zonas dispersas da rede de transporte público. No caso do concello de Bueu, é de vital importancia a redución dos vehículos privados relacionados co turismo que conxestionan o núcleo urbano nos meses centrais do ano. Esta medida consistirá na ubicación de aparcamentos na periferia da área urbana,

que permitan aos visitantes aparcarse con facilidade, e facilitar os desprazamentos mediante outros modos de transporte cara ao centro. Os aparcamentos disuasorios estarán sinalizados dende as principais vías de acceso ao concello de Bueu, e deberán incluír indicacións do tempo de recorrido a pé os puntos máis singulares de atracción.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E3.L4.M3.A Eliminar aparcamentos en calzada e aparcamentos irregulares do viario público nas zonas máis sensibles dos núcleos urbanos.
- E3.L4.M3.B Proporcionar alternativas de estacionamento fóra de calzada para turistas con bos accesos peonís e en transporte público ao centros urbanos.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Aparcamentos Disuasorios para Visitantes.

A actuación contemplada neste medida consiste no desenvolvemento de Aparcamentos Disuasorios para Visitantes, procurando que poidan estacionar con facilidade e non teñan necesidade de circular polo centro dos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.

Entre os aparcamentos disuasorios previstos e analizados atópanse os seguintes:

Aparcamento Disuasorio	Tipo Aparcamento	Titular	Xestión	Prazas Actuais	Prazas Curto Prazo	Prazas Medio Prazo	Prazas Longo Prazo	Actuación
Valado (Galiña Azul)	Visitantes	Municipal	Directa	36	36	36	36	Inmediata
Pavillón Pablo Herbelo	Visitantes	Municipal	Directa - Concesión	58	58	58	115	Longo
Aparcamento Massó	Visitantes	Privado	Convenio - Concesión	600	305	305	305	Non
Campo de Fútbol de Bueu	Visitantes	Municipal	Directa	75	75	75	75	Curto
Porto de Beluso - Zona 1	Visitantes	Portos de Galicia	Convenio - Concesión	24	24	24	24	Non
Porto de Beluso - Zona 2	Visitantes	Portos de Galicia	Convenio - Concesión	45	45	45	45	Non
Porto de Bueu - Zona 1	Visitantes	Portos de Galicia	Convenio - Concesión	60	60	0	0	Eliminación - Centro mobilidade*
Porto de Bueu - Zona 2	Visitantes	Portos de Galicia	Convenio - Concesión	25	25	0	0	Eliminación - Centro mobilidade*

\* Na zona na que se sitúan propónse a execución do Centro de Mobilidade no porto de Bueu  
 Táboa 5.9. Táboa de aparcamentos Disuasorios para Visitantes. (Fonte: TERRAVANZA)

A inclusión de novos aparcamentos disuasorios, xunto co estacionamento para turistas de longa duración (descrito noutras medidas) permitirá eliminar prazas de aparcamento en calzada, humanizando o viario, e satisfacer a demanda existente.

Empregando os datos anteriores referidos ao déficit residencial, xunto cos datos de demanda de estacionamento fóra, avalíase por Área Ambiental o impacto dos aparcamentos disuasorios para residentes e turistas no núcleo de Bueu - Beluso. Para iso, avalíase o déficit global a partir dos datos anteriormente obtidos.





ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento solares (Fóra de calzada) Existentes			Aparcamentos Disuasorios Residentes			Aparcamentos Disuasorios Turistas			Total
	Prazas Curto Prazo	Prazas Medio Prazo	Prazas Longo Prazo	Prazas Curto Prazo	Prazas Medio Prazo	Prazas Longo Prazo	Prazas Curto Prazo	Prazas Medio Prazo	Prazas Longo Prazo	
A Achadiza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A Banda do Río	58	58	58	58	58	58	0	0	0	348
A Carrasqueira	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A Graña - Trasouto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A Ramorta	85	85	85	85	85	85	0	0	0	510
As Lagoas - Os Galos	163	163	600	163	163	600	50	50	50	2.002
Bueu - Pescadoira	395	395	395	90	90	90	305	305	305	2.370
Loureiro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
O Enleito	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
O Norte - A Cividá	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
O Norte - Soutelo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
O Valado - Campo de fútbol	75	75	75	0	0	0	75	75	75	450
Petís - As Meáns	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Porto de Bueu	202	117	117	117	117	117	85	0	0	872
Ramón Bares - O Valado	204	204	261	0	0	0	152	152	209	1.182
<b>Total</b>	<b>1.182</b>	<b>1.097</b>	<b>1.591</b>	<b>513</b>	<b>513</b>	<b>950</b>	<b>667</b>	<b>582</b>	<b>639</b>	<b>7.734</b>

Táboa 5.10. Táboa de nova oferta de estacionamento fóra de calzada en Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento solares (Fóra de calzada) Existentes			Aparcamentos Disuasorios Residentes			Aparcamentos Disuasorios Turistas			Total
	Prazas Curto Prazo	Prazas Medio Prazo	Prazas Longo Prazo	Prazas Curto Prazo	Prazas Medio Prazo	Prazas Longo Prazo	Prazas Curto Prazo	Prazas Medio Prazo	Prazas Longo Prazo	
A Costa de Figueirón	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A Rúa Nova de Abaixo	32	32	32	32	32	32	0	0	0	192
A Rúa Nova de Arriba	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A Roza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Beluso - Montemogos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chan de Piñeiro	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Montemogos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
O Cabalo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PO315 - Beluso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Porto de Beluso	69	69	69	0	0	0	69	69	69	414
Sar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vilar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>101</b>	<b>101</b>	<b>101</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>69</b>	<b>69</b>	<b>69</b>	<b>606</b>

Táboa 5.11. Táboa de nova oferta de estacionamento fóra de calzada en Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

Na consideración da oferta de estacionamento considerase tamén os aparcamentos a longo prazo dos desenvolvementos urbanísticos, tanto nas vivendas como en calzada, e que incrementan en 1.655 prazas, das cales considerase que corresponden 1.305 prazas ao núcleo de Bueu e 350 prazas ao núcleo de Beluso.

ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas e solares existentes	Estacionamento Aparcamentos Disuasorios (Fóra de calzada)	Estacionamento en Calzada	Prazas de Aparcamento en Calzada a Retirar	Total
A Achadiza	60	0	19	0	79
A Banda do Río	530	58	165	60	813
A Carrasqueira	33	0	16	0	49
A Graña - Trasouto	82	0	0	0	82
A Ramorta	745	85	10	0	840
As Lagoas - Os Galos	580	600	149	0	1.329
Bueu - Pescadoira	935	395	180	35	1.545
Loureiro	160	0	136	0	296
O Enleito	39	0	0	0	39
O Norte - A Cividá	131	0	0	0	131
O Norte - Soutelo	67	0	62	0	129
O Valado - Campo de fútbol	189	75	0	0	264
Petís - As Meáns	286	0	57	0	343
Porto de Bueu	0	117	8	0	125
Ramón Bares - O Valado	490	261	135	35	921
<b>Total</b>	<b>4.327</b>	<b>1.591</b>	<b>937</b>	<b>130</b>	<b>6.985</b>

Táboa 5.12. Táboa de nova oferta de estacionamento total e retirada de prazas de aparcamento en calzada en Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas e fóra de calzada	Demanda Residencial		Déficit Residencial Infraestrutural	
		Inverno	Verán	Inverno	Verán
A Achadiza	60	168	280	-108	-220
A Banda do Río	588	685	877	-97	-289
A Carrasqueira	33	85	128	-52	-95
A Graña - Trasouto	82	146	221	-64	-139
A Ramorta	830	467	644	363	186
As Lagoas - Os Galos	1.180	880	1.079	300	101
Bueu - Pescadoira	1.330	946	1.150	384	200
Loureiro	160	156	211	4	-51
O Enleito	39	75	113	-36	-74
O Norte - A Cividá	131	153	235	-22	-104
O Norte - Soutelo	67	98	140	-31	-73
O Valado - Campo de fútbol	264	14	19	250	245
Petís - As Meáns	286	333	437	-47	-151
Porto de Bueu	117	0	0	117	117
Ramón Bares - O Valado	751	464	618	287	133
<b>Total</b>	<b>5.918</b>	<b>4.670</b>	<b>6.152</b>	<b>1.248</b>	<b>-214</b>

Táboa 5.13. Déficit Infraestrutural Residencial en Bueu (Fonte: TERRAVANZA)





ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas e solares existentes	Estacionamento Aparcamentos Disuasorios (Fóra de calzada)	Estacionamento en Calzada	Prazas de Aparcamento en Calzada a Retirar	Total
A Costa de Figueirón	39	0	0	0	39
A Rúa Nova de Abaixo	155	32	24	0	211
A Rúa Nova de Arriba	51	0	0	0	51
A Roza	34	0	10	0	44
Beluso - Montemogos	69	0	19	0	88
Chan de Piñeiro	102	0	11	0	113
Montemogos	52	0	0	0	52
O Cabalo	106	0	31	0	137
PO315 - Beluso	285	0	39	0	324
Porto de Beluso	116	69	9	0	194
Sar	17	0	0	0	17
Vilar	69	0	3	0	72
<b>Total</b>	<b>1.095</b>	<b>101</b>	<b>146</b>	<b>0</b>	<b>1.342</b>

Táboa 5.14 Táboa de nova oferta de estacionamento total e retirada de prazas de aparcamento en calzada en Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas e fora de calzada	Demanda Residencial		Déficit Residencial Infraestrutural	
		Inverno	Verán	Inverno	Verán
A Costa de Figueirón	39	59	106	-20	-67
A Rúa Nova de Abaixo	187	163	276	24	-89
A Rúa Nova de Arriba	51	79	140	-28	-89
A Roza	34	76	138	-42	-104
Beluso - Montemogos	69	145	239	-76	-170
Chan de Piñeiro	102	131	217	-29	-115
Montemogos	52	24	43	28	9
O Cabalo	106	202	364	-96	-258
PO315 - Beluso	285	257	428	28	-143
Porto de Beluso	185	229	386	-44	-201
Sar	17	41	75	-24	-58
Vilar	69	19	35	50	34
<b>Total</b>	<b>1.196</b>	<b>1.425</b>	<b>2.447</b>	<b>-229</b>	<b>-1.251</b>

Táboa 5.15. Déficit Infraestrutural Residencial en Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

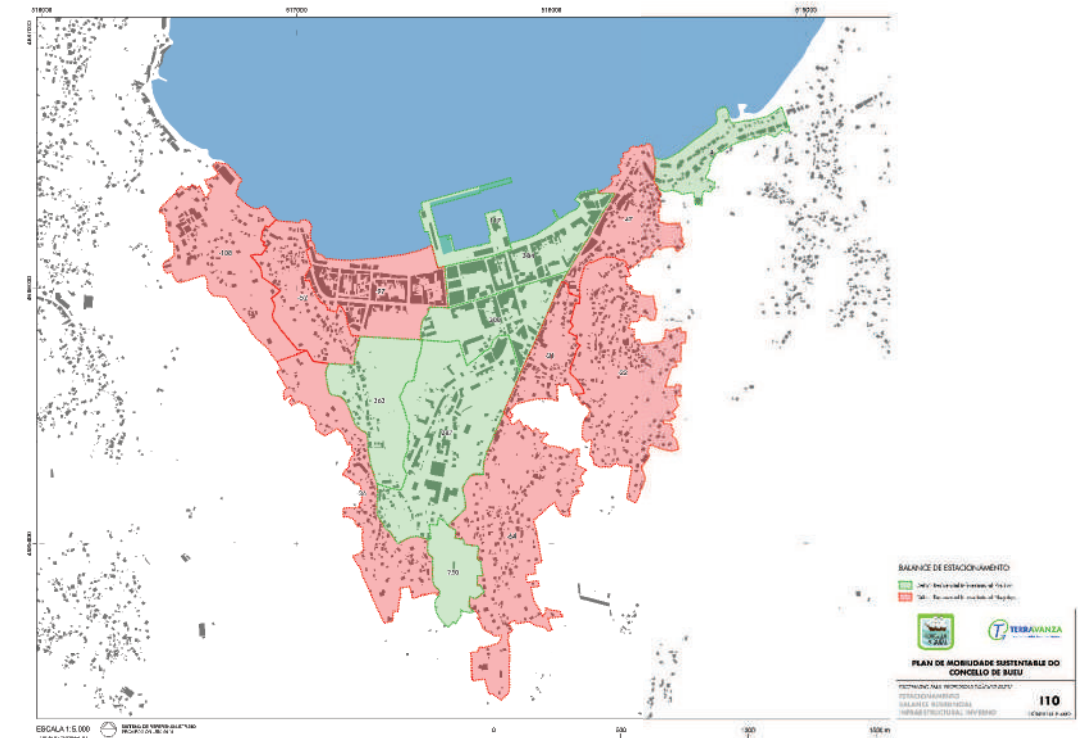


Figura 5.55. Déficit Infraestrutural Residencial Áreas Ambientais de Bueu inverno. Escenario 2030. (Fonte: TERRAVANZA)

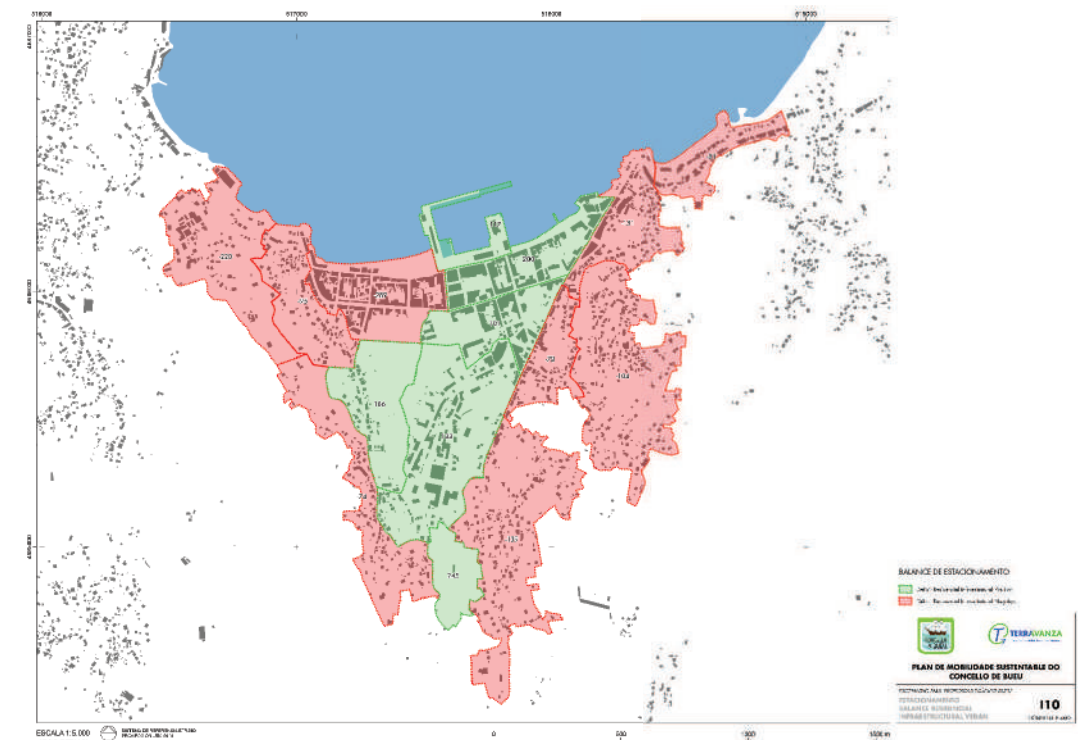


Figura 5.56. Déficit Infraestrutural Residencial Áreas Ambientais de Bueu verán. Escenario 2030. (Fonte: TERRAVANZA)



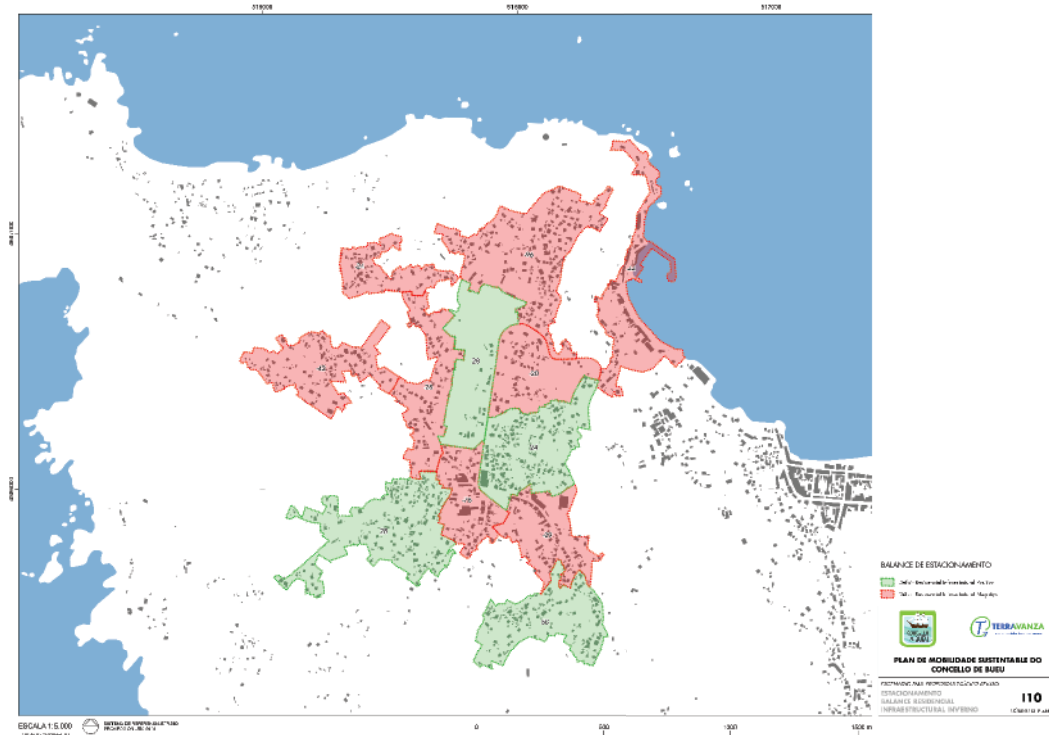


Figura 5.57. Déficit Infraestrutural Residencial Áreas Ambientais de Beluso inverno. Escenario 2030. (Fonte: TERRAVANZA)

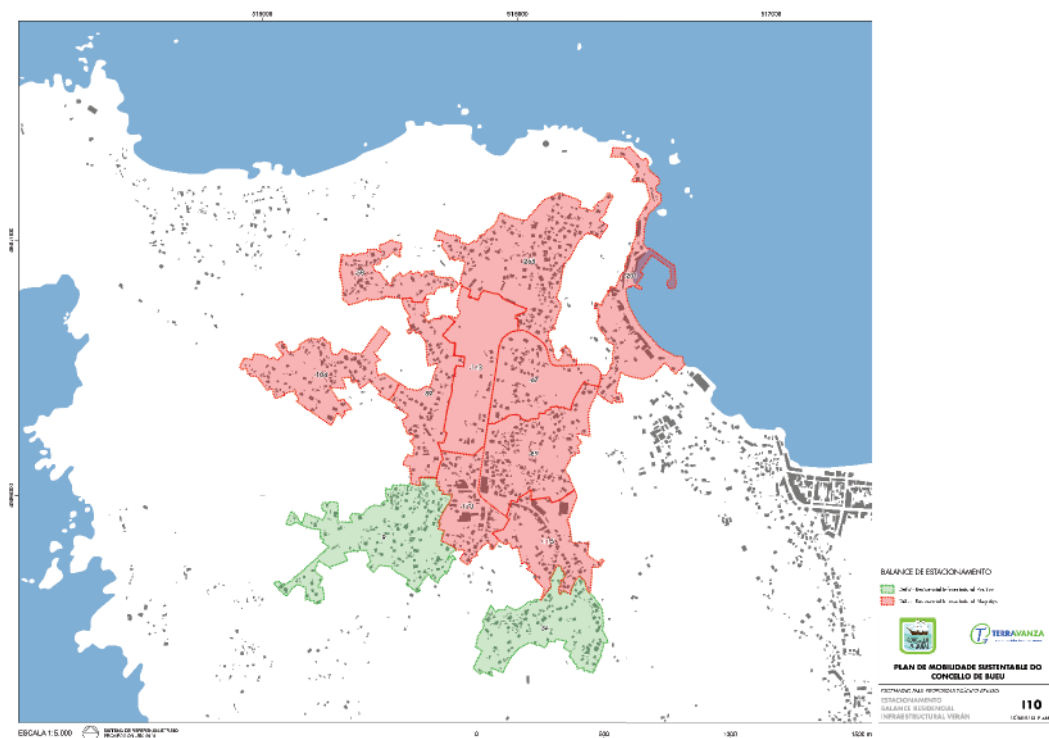


Figura 5.58. Déficit Infraestrutural Residencial Áreas Ambientais de Beluso verán. Escenario 2030. (Fonte: TERRAVANZA)

ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas, fóra de calzada e calzada	Demanda Residencial		Déficit Residencial Global	
		Inverno	Verán	Inverno	Verán
A Achadiza	79	168	280	-89	-201
A Banda do Río	753	685	877	68	-124
A Carrasqueira	49	85	128	-36	-79
A Graña - Trasouto	82	146	221	-64	-139
A Ramorta	840	467	644	373	196
As Lagoas - Os Galos	1.329	880	1.079	449	250
Bueu - Pescadoira	1.510	946	1.150	564	360
Loureiro	296	156	211	140	85
O Enleito	39	75	113	-36	-74
O Norte - A Cividá	131	153	235	-22	-104
O Norte - Soutelo	129	98	140	31	-11
O Valado - Campo de fútbol	264	14	19	250	245
Petís - As Meáns	343	333	437	10	-94
Porto de Bueu	125	0	0	125	125
Ramón Bares - O Valado	886	464	618	422	268
<b>Total</b>	<b>6.855</b>	<b>4.670</b>	<b>6.152</b>	<b>2.185</b>	<b>703</b>

Táboa 5.16. Déficit Residencial Global en Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas, fóra de calzada e calzada	Demanda Residencial		Déficit Residencial Global	
		Inverno	Verán	Inverno	Verán
A Costa de Figueirón	39	59	106	-20	-67
A Rúa Nova de Abaixo	211	163	276	48	-65
A Rúa Nova de Arriba	51	79	140	-28	-89
A Roza	44	76	138	-32	-94
Beluso - Montemogos	88	145	239	-57	-151
Chan de Piñeiro	113	131	217	-18	-104
Montemogos	52	24	43	28	9
O Cabalo	137	202	364	-65	-227
PO315 - Beluso	324	257	428	67	-104
Porto de Beluso	194	229	386	-35	-192
Sar	17	41	75	-24	-58
Vilar	72	19	35	53	37
<b>Total</b>	<b>1.342</b>	<b>1.425</b>	<b>2.447</b>	<b>-83</b>	<b>-1.105</b>

Táboa 5.17. Déficit Residencial Global en Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)



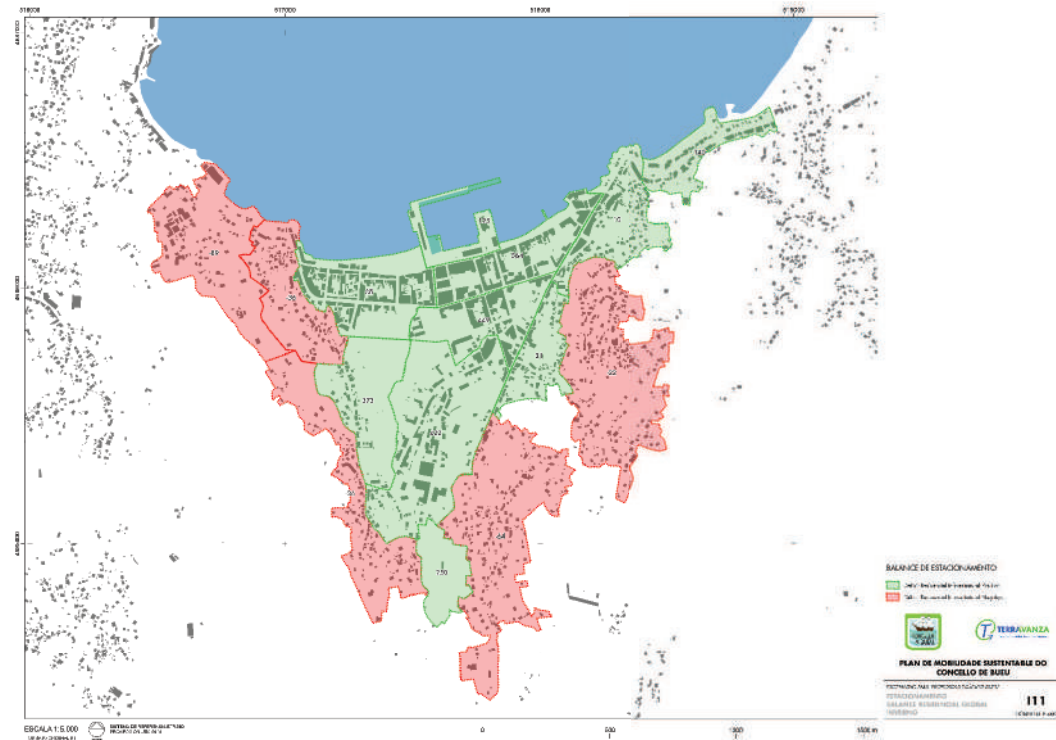


Figura 5.591. Déficit Residencial Global Áreas Ambientais de Bueu inverno. Escenario 2030. (Fonte: TERRAVANZA)

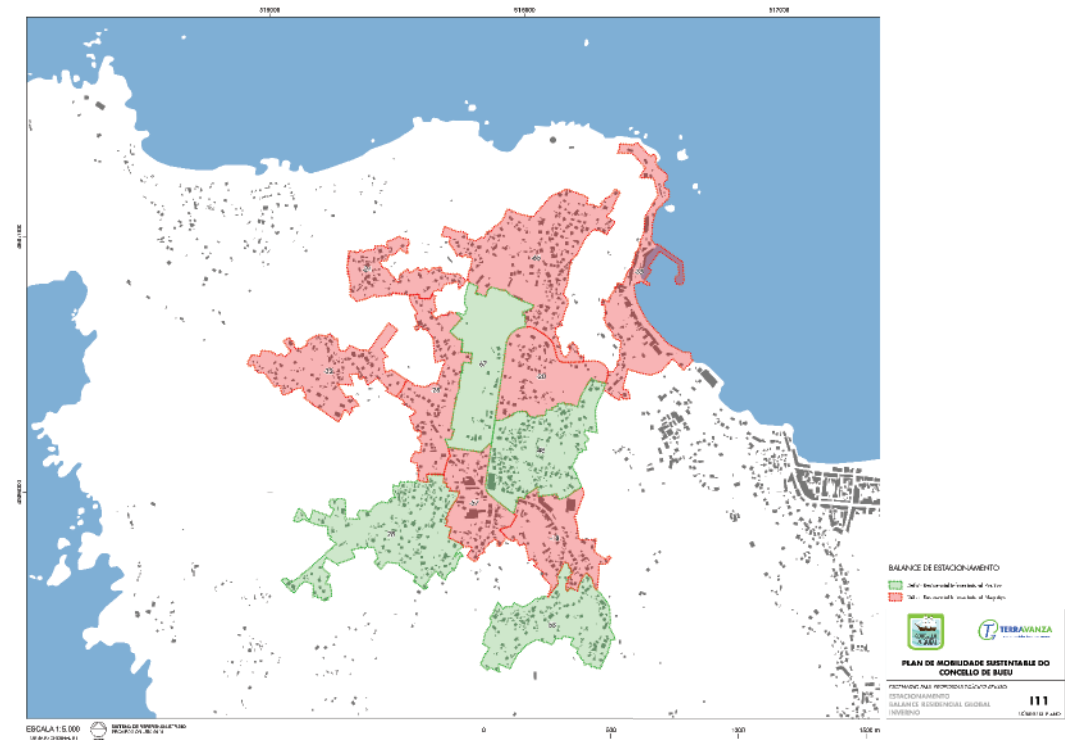


Figura 5.61. Déficit Residencial Global Áreas Ambientais de Beluso inverno. Escenario 2030. (Fonte: TERRAVANZA)

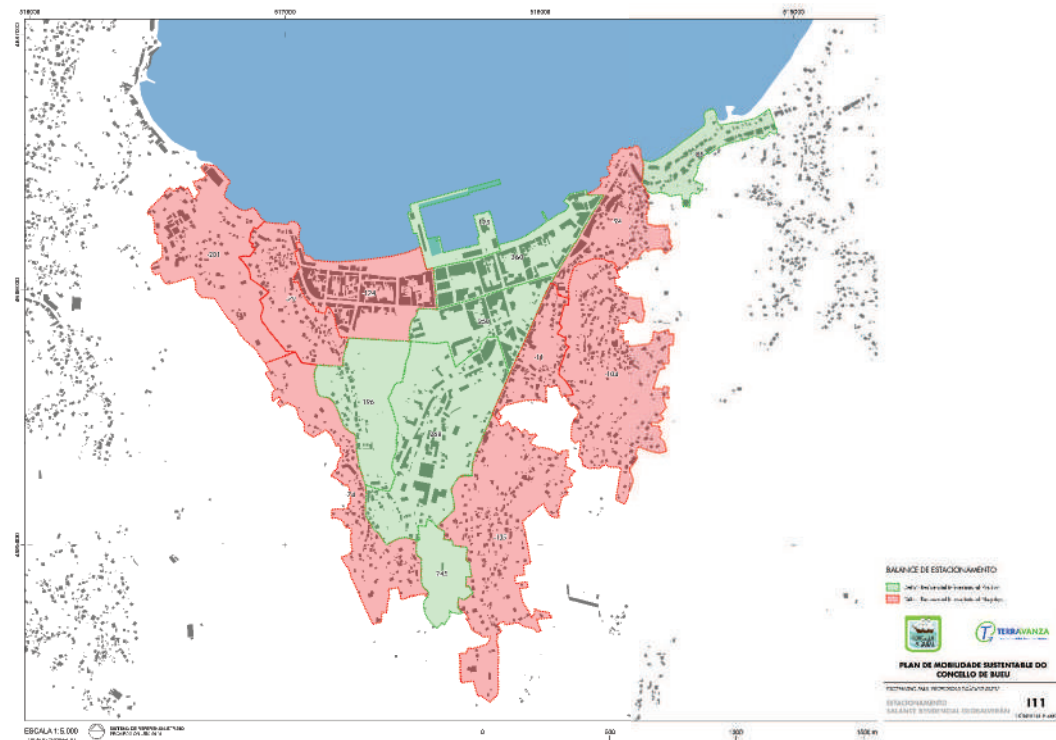


Figura 5.60. Déficit Residencial Global Áreas Ambientais de Bueu verán. Escenario 2030. (Fonte: TERRAVANZA)

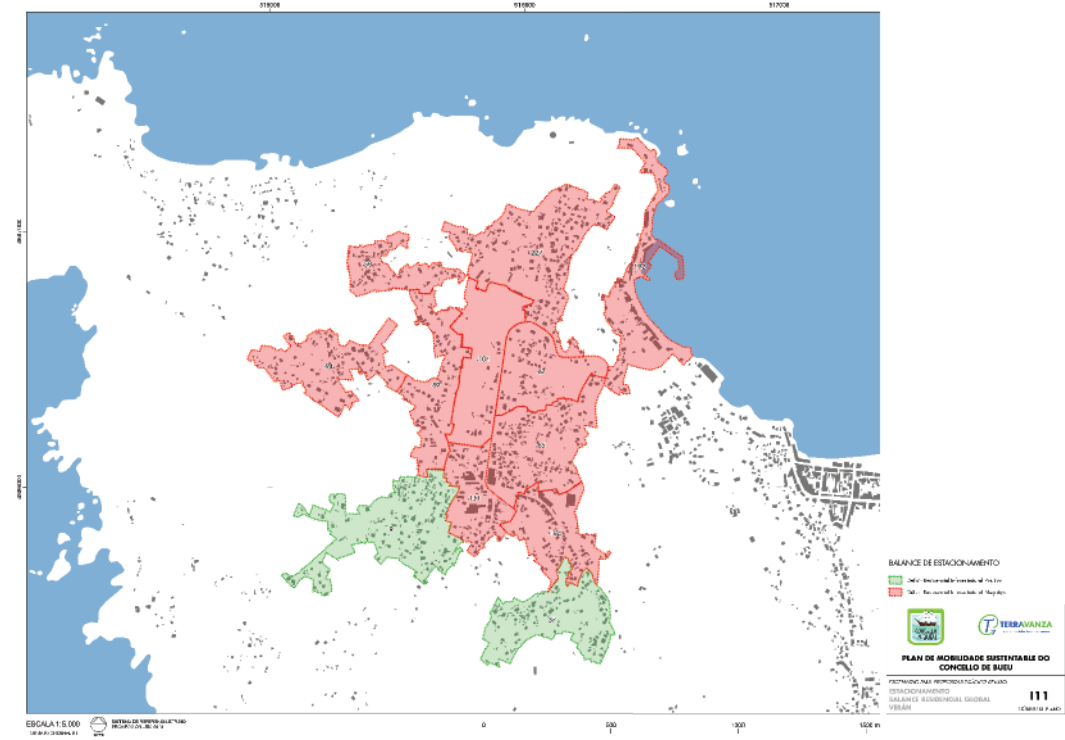
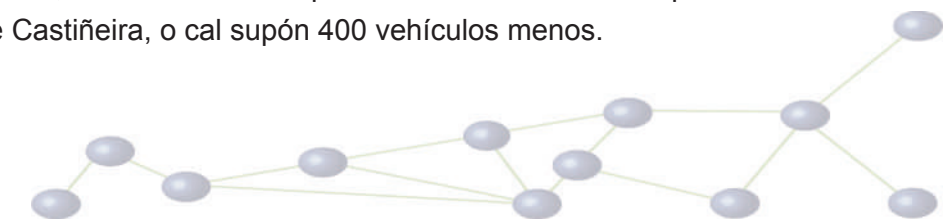


Figura 5.62. Déficit Residencial Global Áreas Ambientais de Beluso verán. Escenario 2030. (Fonte: TERRAVANZA)

Tendo en conta o déficit residencial global, a nivel agregado existe un superávit, con zonas ou áreas ambientais claramente ben dotadas de estacionamento, mentres que outros casos, en particular o centro de Bueu e a Banda do Río presentan un claro déficit, que non se pode solucionar sinxelamente cunha transferencia da demanda a zonas lindoiras, xa que os espazos de maior dotación atópanse máis alonxados.

A continuación considérase a demanda foránea, a cal redúcese respecto da actual debido ao aparcamento de longa duración para turistas no Polígono de Castiñeira, o cal supón 400 vehículos menos.



ÁREA AMBIENTAL	Demanda Comercio	Demanda hospedaxe		Demanda Ocio/Hostalaría	Demanda Oficinas	Demanda Dotacións	Demanda Foránea Total	
		Inverno	Verán				Inverno	Verán
A Achadiza	1	1	15	5	0	0	168	280
A Banda do Río	86	1	95	53	8	5	685	877
A Carrasqueira	4	1	13	0	0	0	85	128
A Graña - Trasouto	7	1	10	3	0	0	146	221
A Ramorta	0	1	50	0	0	0	467	644
As Lagoas - Os Galos	96	1	13	21	39	33	880	1.079
Bueu - Pescadoira	211	1	64	33	22	18	946	1.150
Loureiro	5	1	98	21	0	0	156	211
O Enleito	2	1	33	0	0	4	75	113
O Norte - A Cividá	1	1	8	0	0	4	153	235
O Norte - Soutelo	6	1	3	0	0	0	98	140
O Valado - Campo de fútbol	0	1	3	0	0	7	14	19
Petís - As Meáns	18	1	30	0	0	0	333	437
Porto de Bueu	23	1	0	0	15	45	0	0
Ramón Bares - O Valado	24	1	28	2	0	162	464	618
<b>Total</b>	<b>484</b>	<b>15</b>	<b>463</b>	<b>138</b>	<b>84</b>	<b>278</b>	<b>4.670</b>	<b>6.152</b>

Táboa 5.18. Demanda foránea para o núcleo de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

Polo que o déficit global será o sinalado na seguinte táboa.

ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas, fóra de calzada e calzada	Demanda Residencial		Demanda Foránea Total		Déficit Global	
		Inverno	Verán	Inverno	Verán	Inverno	Verán
A Achadiza	79	168	280	168	280	-81	-207
A Banda do Río	753	685	877	685	877	-74	-356
A Carrasqueira	49	85	128	85	128	-25	-81
A Graña - Trasouto	82	146	221	146	221	-59	-144
A Ramorta	840	467	644	467	644	383	161
As Lagoas - Os Galos	1.329	880	1.079	880	1.079	274	63
Bueu - Pescadoira	1.510	946	1.150	946	1.150	292	27
Loureiro	296	156	211	156	211	120	-24
O Enleito	39	75	113	75	113	-29	-98
O Norte - A Cividá	131	153	235	153	235	-12	-102
O Norte - Soutelo	129	98	140	98	140	40	-5
O Valado - Campo de fútbol	264	14	19	14	19	257	250
Petís - As Meáns	343	333	437	333	437	6	-127
Porto de Bueu	125	0	0	0	0	57	57
Ramón Bares - O Valado	886	464	618	464	618	246	67
<b>Total</b>	<b>6.855</b>	<b>4.670</b>	<b>6.152</b>	<b>4.670</b>	<b>6.152</b>	<b>1.395</b>	<b>-519</b>

Táboa 5.19. Déficit Global en Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

ÁREA AMBIENTAL	Demanda Comercio	Demanda hospedaxe		Demanda Ocio/Hostalaría	Demanda Oficinas	Demanda Dotacións	Demanda Foránea Total	
		Inverno	Verán				Inverno	Verán
A Costa de Figueirón	0	1	0	0	0	0	59	106
A Rúa Nova de Abaixo	10	1	10	1	1	9	163	276
A Rúa Nova de Arriba	5	1	0	0	0	6	79	140
A Roza	1	1	0	0	0	0	76	138
Beluso - Montemogos	10	1	3	2	4	19	145	239
Chan de Piñeiro	6	1	18	3	0	9	131	217
Montemogos	0	1	18	0	0	0	24	43
O Cabalo	1	1	0	5	0	14	202	364
PO315 - Beluso	2	1	20	0	0	0	257	428
Porto de Beluso	0	1	5	22	2	0	229	386
Sar	0	1	0	0	0	0	41	75
Vilar	0	1	15	0	1	0	19	35
<b>Total</b>	<b>35</b>	<b>12</b>	<b>89</b>	<b>33</b>	<b>8</b>	<b>57</b>	<b>1.425</b>	<b>2.447</b>

Táboa 5.20. Demanda foránea para o núcleo de Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)

Polo que o déficit global será o sinalado na seguinte táboa.

ÁREA AMBIENTAL	Estacionamento vivendas, fóra de calzada e calzada	Demanda Residencial		Demanda Foránea Total		Déficit Global	
		Inverno	Verán	Inverno	Verán	Inverno	Verán
A Costa de Figueirón	39	59	106	0	0	59	106
A Rúa Nova de Abaixo	211	163	276	21	29	163	276
A Rúa Nova de Arriba	51	79	140	11	11	79	140
A Roza	44	76	138	1	1	76	138
Beluso - Montemogos	88	145	239	35	35	145	239
Chan de Piñeiro	113	131	217	18	31	131	217
Montemogos	52	24	43	0	18	24	43
O Cabalo	137	202	364	20	20	202	364
PO315 - Beluso	324	257	428	2	2	257	428
Porto de Beluso	194	229	386	24	24	229	386
Sar	17	41	75	0	0	41	75
Vilar	72	19	35	1	16	19	35
<b>Total</b>	<b>1.342</b>	<b>1.425</b>	<b>2.447</b>	<b>133</b>	<b>187</b>	<b>1.425</b>	<b>2.447</b>

Táboa 5.21. Déficit Global en Bueu en Beluso. (Fonte: TERRAVANZA)



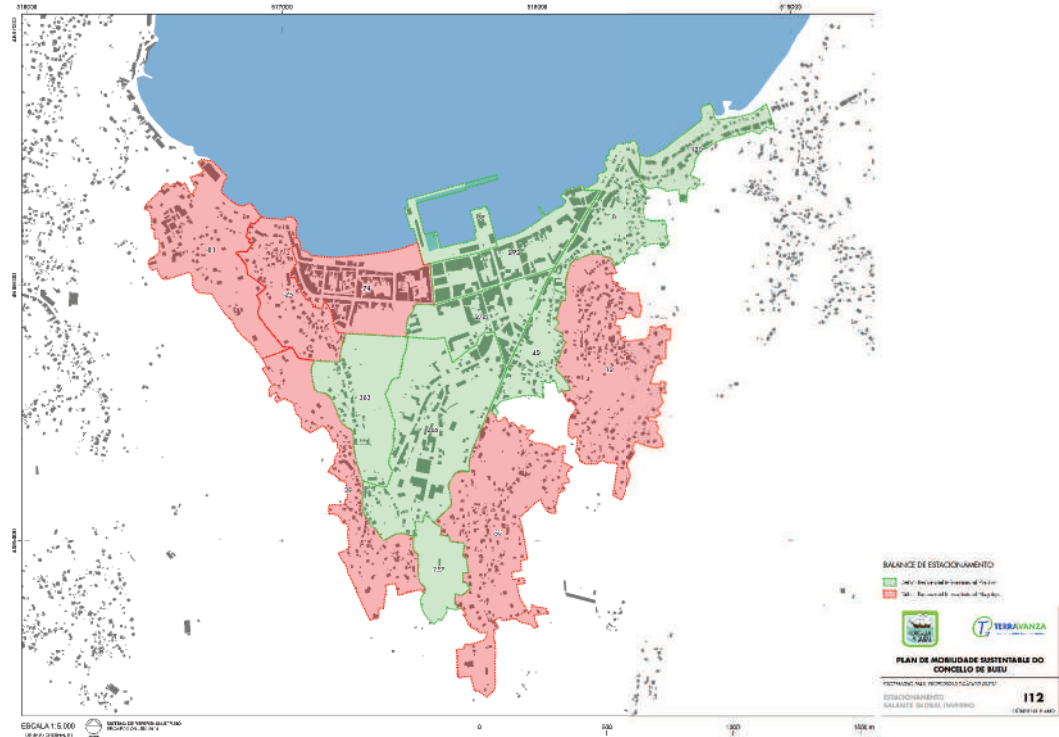


Figura 5.63. Déficit Global nas Áreas Ambientais de Bueu inverno. Escenario 2030. (Fonte: TERRAVANZA)

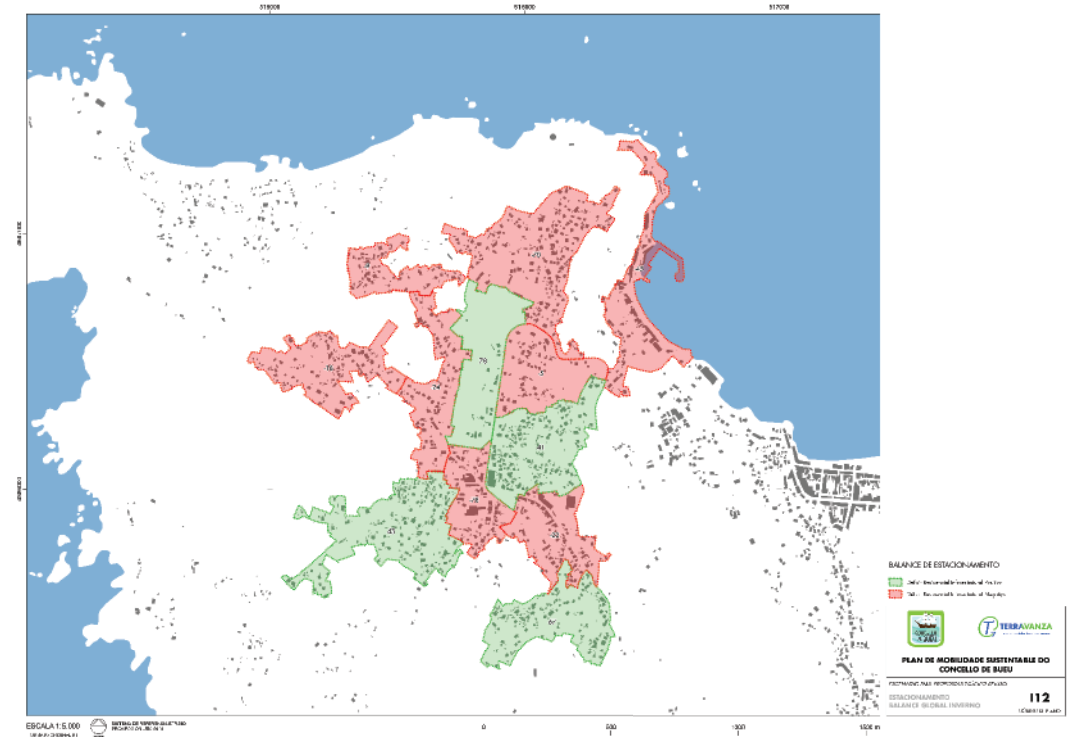


Figura 5.65. Déficit Global nas Áreas Ambientais de Beluso inverno. Escenario 2030. (Fonte: TERRAVANZA)

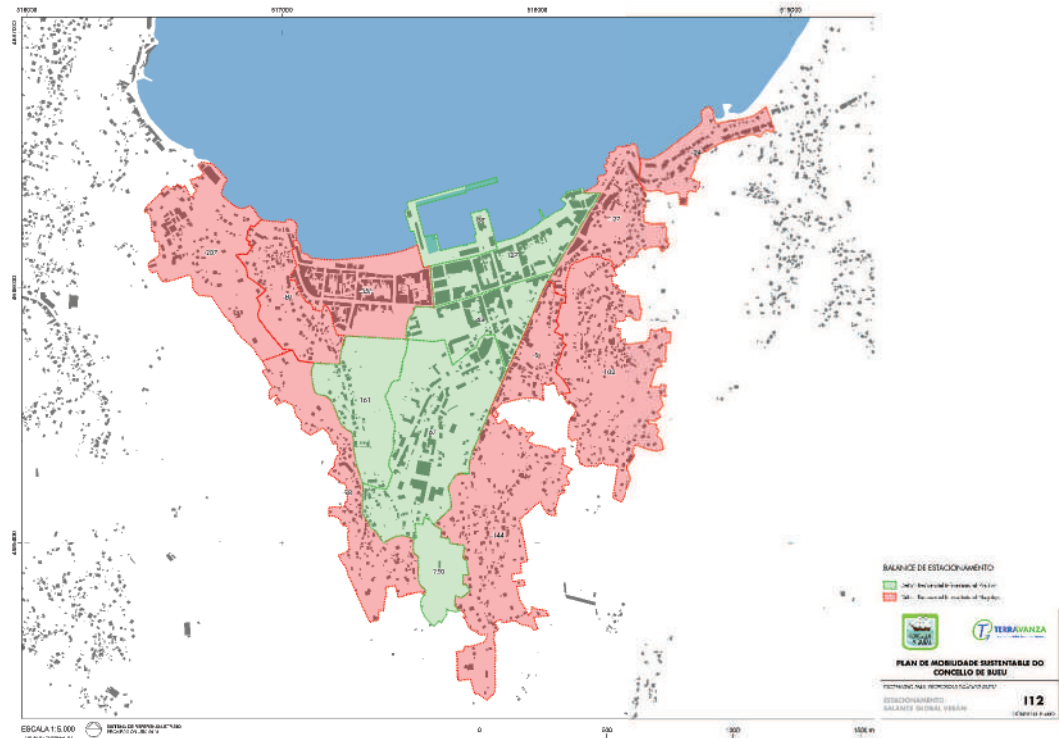


Figura 5.64. Déficit Global nas Áreas Ambientais de Bueu verán. Escenario 2030. (Fonte: TERRAVANZA)

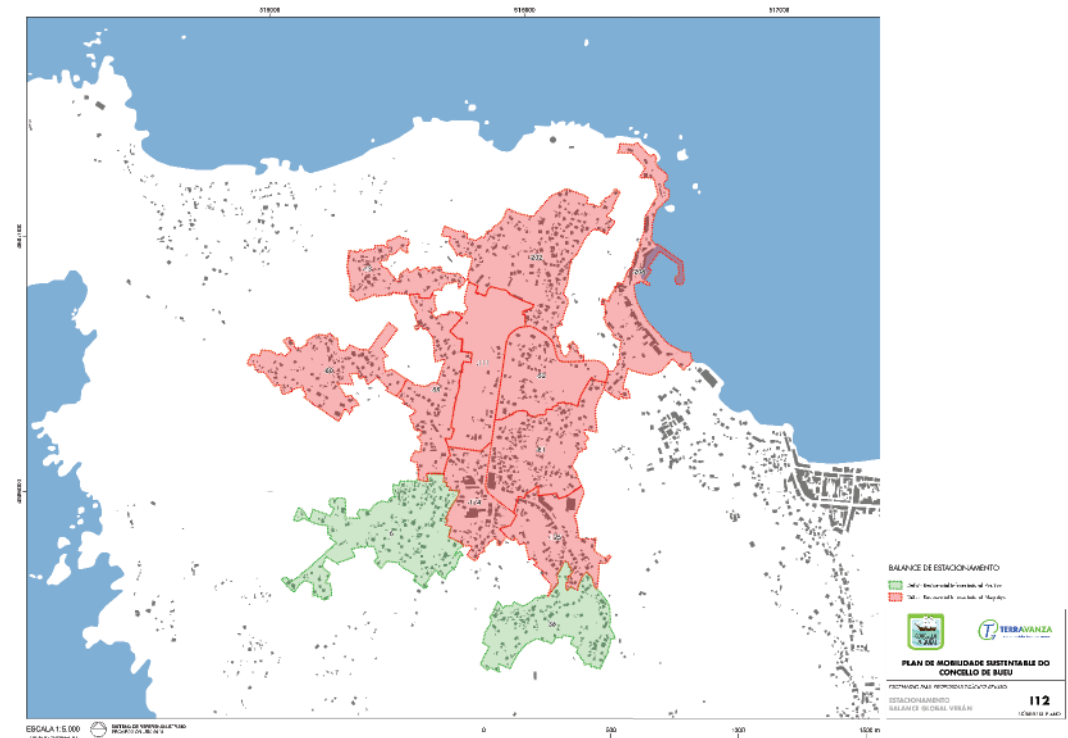
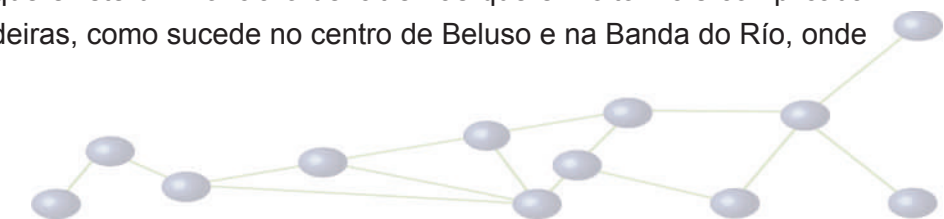


Figura 5.66. Déficit Global nas Áreas Ambientais de Beluso verán. Escenario 2030. (Fonte: TERRAVANZA)

Segundo o sinalado anteriormente, a nivel agregado existe un claro superávit a nivel de núcleo, sobre todo nalgũa zona central debido á presenza dunha notable oferta en vivendas. Sen embargo, hai zonas que posúen un déficit, existindo dúas situacións particulares. Aquelas zonas que a través dunha transferencia ás zonas lindeiras con superávit, por concentrarse nelas os principais estacionamentos fóra de calzada de carácter disuasorio. E aquelas zonas nas que existe un moi claro déficit e nas que é moito máis complicada esta transferencia da demanda a zonas lindeiras, como sucede no centro de Beluso e na Banda do Río, onde



sería recomendable algún outro tipo de actuación de dotación de aparcamento tanto no seu ámbito como nas zonas máis próximas.

A pesar das actuacións propostas de incremento das prazas en aparcamentos disuasorios, o balance de estacionamento no núcleo urbano de Bueu e no de Beluso sinala a existencia de zonas claramente deficitarias, tanto para residentes como de xeito global. Unha situación que, agás nas zonas centrais e de maior consolidación urbana, é matizable, xa que en moitos casos a demanda satisfácese nas vivendas unifamiliares, aínda que non consten prazas de estacionamento ou garaxes nas mesmas. Por outra banda, nas zonas centrais existen algunhas cun claro déficit, que, non obstante, pode ser compensado co superávit das zonas lindeiras, sobre todo aquelas nas que se concentran os aparcamentos disuasorios.

Noutra orde, a estimación da demanda futura realizouse cos parámetros actuais, sen considerar posibles reducións da mesma por un reparto modal máis equilibrado ou unha maior ocupación dos vehículos. A razón pola que non se estimou unha redución da demanda está relacionada con considerar un factor de seguridade no longo prazo e na posibilidade de ir tomando medidas na política de aparcamentos dun xeito dinámico, a través do seguimento anual dos parámetros, coa finalidade de non sobreestimar a oferta existente. Neste senso, a existencia dun déficit nalgúns zonas centrais debería considerarse tamén como unha medida de disuasión do emprego do automóbil na mobilidade cotiá.

Por último, hai que ter en conta que gran parte dos déficit que aparecen están asociados ao pico de demanda estival, para o que se considerou, tal e como se sinalou, a concurrencia de todas as demandas previstas, aínda que isto non sexa, por lóxica, así. Ao mesmo tempo, hai que considerar que non se pode dimensionar para o pico de demanda, xa que durante a época invernal, moito máis longa existiría un claro sobredimensionamento que redundaría nunha superficie sen uso no viario, que podería ser empregado para os peóns e a bicicleta.

Así, e para intentar satisfacer a demanda residencial considerouse axeitado establecer de xeito complementario unha regulación para residentes (Zona Verde) naqueles ámbitos centrais con balances negativos.

#### E3.L5.M4. Sistemas de Xestión de Aparcamentos

Para mellorar a efectividade na xestión do aparcamento é necesario contar coa información en tempo real. Coñecer en que rúas hai prazas libres de aparcamento ou en cal dos aparcamentos se dispón de máis espazo libre consegue diminuír o tempo e o número dos desprazamentos producidos pola busca de aparcamento. Un dos métodos de xestión de aparcamento que máis creceu nos últimos anos é o coñecido como *Smart Parking*. O sistema de *Smart Parking* é un sistema de información de *Smart City* que permite coñecer o número de prazas de aparcamento libres en tempo real e en varias zonas do núcleo urbano. Funciona mediante sensores de aparcamento colocados nas prazas que detectan cando un vehículo está ocupando a praza, e transmiten a información en tempo real aos paneis informativos colocados normalmente nos accesos á zona urbana. Cando un condutor chega ata un panel informativo pode escoller a ruta máis corta ata o lugar onde hai prazas de aparcamento libres. O sistema *Smart Parking* evita que os vehículos circulen polo núcleo urbano realizando desprazamentos innecesarios mentres buscan unha praza libre.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E3.L5.M4.A Reducir o número de vehículos na procura de estacionamento nos núcleos urbanos.
- E3.L5.M4.B Indicar a existencia de prazas de estacionamento antes da entrada nos núcleos urbanos

nos principais aparcamentos fóra de calzada orientados aos visitantes, sinalando as alternativas de estacionamento existentes.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Implantación do Sistema *Smart Parking*.

A actuación contemplada nesta medida consiste na implantación dun sistema de *Smart Parking* que permita informar nos principais accesos aos núcleos urbanos das prazas de aparcamento libres e da súa localización, coa finalidade de reducir a circulación de vehículos polo centro urbano na procura de estacionamento.



Figura 5.67. Exemplo de Panel con indicacións sobre o Aparcamento á entrada dunha cidade. (Fonte: <http://www.cuma.es>)

### i. Medidas de Distribución e Control de Accesos

As Medidas de Distribución e Control de Accesos están integradas na Estratexia E3. RACIONALIZAR O USO DO AUTOMÓBIL e desenvolven a Liña Estratéxica E3.L5. DISTRIBUCIÓN E CONTROL DE ACCESOS.

As medidas de Distribución e Control de Accesos contemplan todas aquelas actuacións destinadas á regulación e organización da distribución de mercadorías e da loxística nos núcleos urbanos, facilitando a súa compatibilidade cos demais usos urbanos, en particular nos ámbitos de prioridade peonil.

As Medidas de Distribución e Control de Accesos desenvolven os seguintes Obxectivos Estratéxicos e Operativos:

- OE 3.2.1 Mellorar a loxística urbana de distribución de mercadorías reducindo a circulación de última milla nos núcleos urbanos.
  - o OP 3.2.1.1 Limitar a circulación nos espazos urbanos centrais dos vehículos de distribución de mercadorías.
  - o OP 3.2.1.2 Establecer unha rede de plataformas urbanas de carga e descarga de mercadorías nos núcleos urbanos do concello de Bueu.
- OE 5.3.1 Mitigar o impacto sobre o Cambio Climático da Mobilidade.
  - o OP 5.3.1.2 Facilitar a transición cara a vehículos de menor emisión de GEI.
  - o OP 5.3.1.3 Introducir infraestruturas verdes no entorno urbano.
- OE 5.3.2 Reducir os efectos da urbanización e da mobilidade sobre os espazos ambientais e urbanos.



- OP 5.3.2.1 Reducir a contaminación atmosférica e acústica no entorno urbano.

A continuación, en cada unha das medidas contempladas sinálanse os obxectivos específicos de cada unha delas, aparte da súa definición e descrición, xunto co seu impacto previsible no modelo de mobilidade futuro, o Escenario PMS, naqueles casos pertinentes.

### E3.L5.M1. Plan de Distribución de Mercadorías

A distribución de mercadoría é unha das causas da conxestión do tráfico en zonas urbanas. É necesario identificar as rutas principais para os vehículos pesados ou de maior tamaño, e restrinxir o seu acceso ao casco urbano, establecendo o uso sempre que sexa posible do viario exterior. Ademais, é preciso analizar a oferta de prazas de carga e descarga, localizándoas nos puntos de maior concentración de actividade, facilitando as operacións de carga e descarga sen que obstaculicen o tráfico. O obxectivo final do Plan será a mellora da loxística urbana da distribución de mercadorías.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E3.L5.M1.A Organizar e optimizar a distribución de mercadorías nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Plan de Distribución de Mercadorías.
- Revisión do Plan de Distribución de Mercadorías.

As actuacións contempladas nesta medida consisten na redacción dun Plan de Distribución de Mercadorías, e a súa posterior revisión, no cal se sinalen os principais aspectos respecto desta cuestión, tales como puntos de acceso, rutas, zonas de tráfico conflitivo, aparcamentos, limitacións horarias, zonas de carga e descarga, etc.



Figura 5.68. Exemplo de Plan de Distribución de Mercadorías en Córdoba (Fonte: www.pmus.cordoba.es)

### E3.L5.M2. Control de Accesos

Esta medida consistirá na restrición da circulación dos vehículos pesados dentro da área urbana, establecendo un perímetro a partir do cal non poidan circular, e se repartan as cargas en vehículos de menor gálibo. Establecendo itinerarios para os vehículos pesados, restrinxindo a súa circulación por certas zonas e vías dos núcleos urbanos, permitirá canalizar o tráfico sen que supoñan unha afección significativa.

Ademais da propia circulación, é importante establecer zonas de aparcamento, para evitar que os vehículos pesados estacionen en calquera lugar, fundamentalmente en zonas urbanas residenciais e comerciais.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E3.L5.M2.A Reducir a circulación de vehículos pesados polos núcleos urbanos para a distribución de mercadorías.
- E3.L5.M2.B Facilitar un punto de aparcamento de vehículos pesados.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Ordenanza de Control de Acceso de Vehículos Pesados.
- Aparcamento de Vehículos Pesados.

As actuacións contempladas nesta medida están relacionadas, por unha parte, co control de acceso de vehículos pesados aos núcleos urbanos, procurando reducir o tráfico ao acceso terminal a puntos de carga e descarga, singularmente ao porto de Bueu, e a localización dun aparcamento específico para vehículos pesados, xa que actualmente estacionan tanto no porto de Bueu como no viario público. Unha localización axeitada, aínda que temporal, poden ser os terreos da futura cidade deportiva mentres que non se desenvolve.



Figura 5.69. Exemplo de aparcamento para vehículos pesados. (Fonte: www.transporteprofesional.es)

### E3.L5.M3. Limitación de Horarios

Para controlar a carga e descarga de mercadorías nas zonas urbanas é fundamental limitar os horarios nos que se permitan estas actividades. En moitos casos as operacións de carga e descarga de mercadorías coinciden con horas puntas de tráfico, empeorando a situación deste, e entorpecendo o paso doutros vehículos, principalmente dos de maior envergadura como os autobuses. Establecendo uns horarios razoables de carga e descarga que non coincidan coas horas puntas de tráfico evítanse as interferencias de distintas actividades.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E3.L5.M3.A Reducir a circulación de vehículos pesados polos núcleos urbanos debido á distribución de mercadorías e a súa interferencia co tráfico nas horas punta.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Ordenanza de Regulación de Horarios de Carga e Descarga.





- Revisión da Ordenanza de Regulación de Horarios de Carga e Descarga.

A actuación contemplada nesta medida consiste na redacción dunha Ordenanza que regule os horarios de carga e descarga nas diferentes zonas do concello de Bueu, en particular naquelas zonas máis sensibles ou naquelas que precisan dunha determinada operativa, os portos de Bueu e Beluso, ou as zonas comerciais do centro de Bueu.



Figura 5.70. Exemplo de limitación de horarios para a distribución de mercadorías (Fonte: [www.elidealgallego.com](http://www.elidealgallego.com))

### E3.L5.M4. Rede de Puntos de Entrega de Proximidade

Na análise da distribución de mercadorías terase en conta o aumento do comercio electrónico e outros servizos que levan vencellado o reparto de paquetería a domicilio. Isto supón que non existen puntos de atracción, xa que o cliente último é o propio cidadán. Co aumento do número de repartos a domicilio aumenta tamén o tráfico e a necesidade de espazo para estacionamento de curta duración. Para intentar reducir o impacto deste tipo de servizos, propónse a localización de pequenos puntos de entrega de proximidade ou de autorecollida, o que permitirá localizar as zonas nas que se producirá ese tráfico de reparto e a necesidade de prazas para estacionamento de carga e descarga, facilitando os desprazamentos dos repartidores e posibilitando un servizo de recollida 24 h aos usuarios.



Figura 5.71. Punto de entrega de paquetes en proximidade (Fonte: [www.correos.es](http://www.correos.es))

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E3.L5.M4.A Reducir a circulación de vehículos de reparto nas zonas centrais dos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Implantación de Rede de Puntos de Entrega de Proximidade.

A actuación considerada nesta medida contempla a localización de puntos de entrega de proximidade para reducir o tráfico de distribución de paquetes polas zonas centrais dos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.

### E3.L5.M5. Reordenación dos Accesos aos Portos.

Os portos de Bueu e de Beluso son dous dos principais motores económicos e de actividade do concello de Bueu, precisando facilitar a distribución das mercadorías, singularmente peixe fresco. Sen embargo, a súa localización e posición central nas tramas urbanas supón unha problemática dual: as dificultades para o acceso dos vehículos pesados, por unha banda, e a perda de calidade urbana e ambiental, por outra. Neste senso, a compatibilidade entre a accesibilidade aos espazos portuarios e o mantemento da calidade e habitabilidade urbana debe ser unha prioridade para o PMS do concello de Bueu.

Esta medida consistirá na planificación, análise e reordenación dos accesos aos portos de Bueu e de Beluso coa finalidade de facilitar e de regular a circulación dos vehículos pesados e dos traballadores e usuarios destas instalacións.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E3.L5.M5.A. Mellorar a accesibilidade e conectividade dos portos de Bueu e Beluso.
- E3.L5.M5.B Integrar os accesos portuarios de Bueu e Beluso nas súas tramas urbanas.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Reordenación dos accesos ao porto de Bueu.
- Reordenación dos accesos ao porto de Beluso.



Figura 5.72. Propostas de Reordenación accesos ao porto de Bueu a curto e longo prazo. (Fonte: TERRAVANZA)



As actuacións contempladas nesta medida consisten na planificación e reordenación do acceso dos vehículos aos portos de Bueu e de Beluso, coa finalidade de facilitar tanto as operacións dos vehículos de mercadorías e usuarios das instalacións, como a súa integración no entramado urbano.

## j. Medidas de Xestión da Mobilidade Turística

As Medidas de Xestión da Mobilidade Turística están integradas na Estratexia *E4. MOBILIDADE TURÍSTICA SUSTENTABLE* e desenvolven as Liñas Estratéxicas E4.L1. SERVIZOS PARA A MOBILIDADE TURÍSTICA, E4.L2. MOBILIDADE TURÍSTICA e E4.L3. XESTIÓN DA MOBILIDADE TURÍSTICA.

As Medidas de Xestión da Mobilidade Turística contemplan todas aquelas actuacións orientadas a reducir o impacto na conxestión viaria dos turistas e visitantes, facilitando a súa mobilidade a través de servizos de transporte turístico, do fomento dos modos non motorizados para os seus desprazamentos durante a súa estancia e de proporcionar unha maior e máis clara información sobre as súas alternativas de mobilidade no concello de Bueu.

As Medidas de Xestión da Mobilidade Turística desenvolven os seguintes Obxectivos Estratéxicos e Operativos:

- OE 4.1.1 Facilitar a mobilidade de turistas e visitantes sen depender do vehículo privado.
  - o OP 4.1.1.1 Fomentar a mobilidade sustentable dos turistas e visitantes.
  - o OP 4.1.1.2 Proporcionar servizos de mobilidade sustentable en bicicleta e transporte público orientados aos turistas e visitantes.
- OE 4.1.2 Fomentar a mobilidade peonil e ciclista como valor de atracción turística.
  - o OP 4.1.2.1 Establecer unha rede de itinerarios peonís turísticos e paisaxísticos.
  - o OP 4.1.2.2 Implantar unha rede cicloturística no concello de Bueu coordinada cos concellos limítrofes.
- OE 6.2.2. Proporcionar ferramentas técnicas e administrativas para a xestión da mobilidade.
  - o OP 6.2.2.2 Proporcionar información para facilitar a xestión da mobilidade por parte dos cidadáns.

A continuación, en cada unha das medidas contempladas sinálanse os obxectivos específicos de cada unha delas, aparte da súa definición e descrición, xunto co seu impacto previsible no modelo de mobilidade futuro, o Escenario PMS, naqueles casos pertinentes.

### E4.L1.M1. Aparcamento Disuasorio para Turistas

A oferta de aparcamento do concello de Bueu é suficiente respecto a poboación residente no municipio e non presenta problemas a maior parte do ano, pero esta situación cambia de cara ao verán, cando os aparcamentos vense completamente saturados. Gran parte dos vehículos que ocupan o aparcamento nos meses de verán son de visitantes de longa duración, e moitos deles ocupan a praza durante varios días, imposibilitando a rotación do aparcamento.

Esta medida consistirá no establecemento de parcelas na periferia dos núcleos urbanos nos que se poidan ocupar as prazas durante un período relativamente longo de tempo, fundamentalmente enfocado ao turismo.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E4.L1.M1.A Evitar o acceso dos turistas en vehículo privado aos núcleos urbanos de Bueu e Beluso.
- E4.L1.M1.B Reducir a ocupación de longa duración e a falta de rotación do estacionamento regulado nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso debido a vehículos dos turistas.
- E4.L1.M1.C Facilitar a accesibilidade sen dependencia do automóbil dos turistas de longa duración.
- E4.L1.M1.D Fomentar o uso de modos non motorizados e o transporte público entre os turistas .

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Aparcamentos Disuasorios para Turistas de Longa Duración – Polígono de Castiñeira.

A actuación contemplada dentro desta medida consiste na implantación dun estacionamento para os turistas de longa duración (máis de 3 días de estancia) no Polígono de Castiñeira, facilitando o seu acceso aos establecementos de estancia para carga e descarga da equipaxe ben no seu vehículo ou ben mediante o transporte público ou o taxi.

Estímase que este aparcamento disuasorio tería unha superficie de 14.000 m<sup>2</sup> e 400 prazas de estacionamento. Este aparcamento disuasorio podería executarse por fases segundo a evolución da demanda observada.

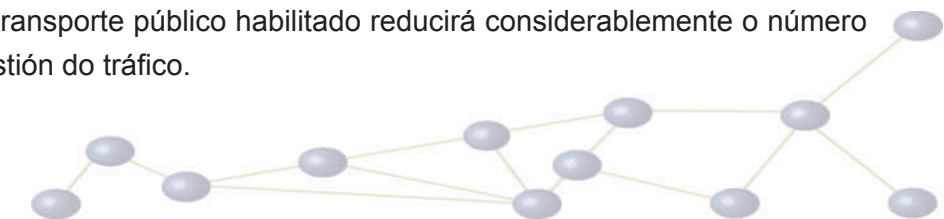


Figura 5.73. Exemplo dun Aparcamento Disuasorio para Turistas de Longa Duración nun aeroporto (Fonte: www.elcorreogallego.es)

Coa finalidade de facilitar o uso deste aparcamento disuasorio de turistas durante a época estival considérase que o servizo de bus turístico terá unha parada no Polígono de Castiñeira. Outra alternativa sería chegar a un acordo co taxi baixo demanda.

### E4.L1.M2. Servizo de Bus en Tempada Turística

Os meses de verán tamén se caracterizan pola conxestión do tráfico debido á concentración de visitantes, os cales realizan os desprazamentos en vehículo privado, moitos entre os lugares de estadía e os puntos de atracción turísticos do concello de Bueu e outros concellos limítrofes. O servizo ordinario de autobús non disuade aos visitantes de empregar o vehículo privado para os seus desprazamentos, debido a que os horarios e paradas establecidas non se corresponden cos puntos de orixe e destino demandados polos turistas, pero tampouco tería sentido adaptar o servizo de transporte público ordinario á época estival. Esta medida consiste en implementar un servizo de Bus para a tempada turística que conecte as principais zonas hostaleiras dos núcleos urbanos e os puntos de atracción turística, como as praias. Fomentar que os desprazamentos relacionados co turismo se realicen mediante o servizo de transporte público habilitado reducirá considerablemente o número de vehículos privados e polo tanto a conxestión do tráfico.



Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E4.L1.M2.A Reducir o número de vehículos circulando no concello de Bueu na tempada estival.
- E4.L1.M2.B Facilitar o emprego do transporte público en tempada estival .

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Servizo de Bus Turístico.

A actuación contemplada nesta medida consiste na implantación dun servizo de bus específico en tempada estival orientado ao uso turístico conectando os principais puntos de atracción cos núcleos urbanos e os establecementos hoteleiros e residenciais, xunto cos distintos aparcamentos disuasorios, e cun horario e frecuencia axeitados.



Figura 5.74. Servizo de bus turístico en Vigo. (Fonte: www.atlantico.net)

#### E4.L1.M3. Regulación de Autobuses Turísticos

Ademais da instauración dun servizo de bus en tempada turística, hai que ter en conta a influencia tanto no tráfico como no estacionamento dos autobuses turísticos de compañías privadas. Estes autobuses transportan visitantes aos hotéis, e tamén recollen pasaxeiros para rutas e excursións organizadas. Isto supón que un considerable número de vehículos pesados circulen polo núcleo urbano, coa considerable afección ao tráfico, e ocupen un espazo público destinado ao estacionamento de vehículos privados mentres esperan para iniciar de novo a súa ruta.

Esta medida consistirá na regulación dos autobuses turísticos, do mesmo xeito que se regulan o resto de vehículos pesados, restrinxido a súa circulación por zonas residenciais ou de alta actividade comercial, e establecendo uns horarios de acceso.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E4.L1.M3.A Regular o acceso de autobuses turísticos nos núcleos urbanos e nos espazos máis sensibles.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Regulación de Autobuses Turísticos Bueu.
- Regulación de Autobuses Turísticos Cabo Udra.

As actuacións consideradas nesta medida consisten na elaboración dunha ordenanza para a regulación do acceso dos autobuses turísticos nas zonas sinaladas e a súa sinalización.

#### E4.L1.M4. Aparcamento Autobuses Turísticos

Na actualidade, moitos autobuses turísticos circulan polo concello de Bueu realizando excursións programadas e transportando aos visitantes dos lugares de estancia a puntos de interese e viceversa. Isto non só conxestiona o tráfico no núcleo urbano senón que supón un problema de estacionamento, xa que a maioría destes vehículos de gran tamaño non teñen un estacionamento apropiado e aparcan na rúa ocupando varias prazas.

Esta medida consistirá en habilitar espazos apropiados para o estacionamento destes vehículos nos lugares de maior interese turístico, impedindo que ocupen as prazas de aparcamento dos vehículos privados. Estes espazos servirán tamén para recoller e deixar pasaxeiros, evitando que se entorpeza o tráfico.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E4.L1.M4.A Limitar a ocupación do espazo público polo autobuses turísticos nas zonas de aparcamento en calzada.
- E4.L1.M4.B Facilitar o estacionamento de autobuses turísticos durante a visita aos lugares de maior interese turístico.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Aparcamento para Autobuses Turísticos Cabo Udra.
- Aparcamento para Autobuses Turísticos en Bueu.

As actuacións contempladas nesta medida consisten na delimitación e acondicionamento de espazos destinados para o estacionamento de autobuses turísticos. A localización máis axeitada para o aparcamento de Autobuses Turísticos considérase que é no entorno da Zona Escolar, en particular no novo aparcamento do Campo de Fútbol ou no da Rúa da Pedra

#### E4.L1.M5. Aparcamento para Autocaravanas

As autocaravanas son unha tipoloxía de turismo en auge, que ademais de empregar a autocaravana como modo de desprazamento o utiliza como lugar de estadía. Isto supón que durante a súa estancia necesita un espazo de estacionamento. Esta medida consiste na creación dun aparcamento para autocaravanas, lonxe das zonas urbanas pero preto de lugares de interese ambiental e turístico, como na zona do Cabo Udra. Isto permitirá fomentar este tipo de turismo sen afectar as zonas máis conxestionadas do núcleo urbano.

Se ben na actualidade existen zonas de aparcamento para autocaravanas no concello de Bueu, considérase preciso reforzar esta oferta mediante a implantación dunha zona para estancias de corta duración (1 – 2 noites) nas proximidades do Cabo Udra para evitar a ocupación dos estacionamentos existentes.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E4.L1.M5.A Reducir a ocupación dos estacionamentos en zonas de atracción turística por autocaravanas.
- E4.L1.M5.B Facilitar un espazo para o aparcamento de autocaravanas para estancias de corta duración.



Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Aparcamento para Autocaravanas no Cabo Udra.

A actuación contemplada nesta medida considera a delimitación e execución dun aparcamento para autocaravanas no entorno do Cabo Udra para estancias de corta e moi corta duración coa finalidade de reducir a ocupación dos estacionamentos para turismos por parte destes vehículos.



Figura 5.75. Aparcamento de Autocaravanas (Fonte: <http://elviajerosinprisa.blogspot.com>)

#### E4.L1.M6. Aparcamentos Turísticos de Tempada

A pesar de que a oferta de estacionamento no concello de Bueu é suficiente, existen zonas de atracción turística, como as situadas preto das praias que son insuficientes na tempada de verán. En moitos lugares, chegada a tempada turística empréganse parcelas e espazos con diversos usos para ampliar o número de prazas de aparcamento en zonas de interese. Son espazos que fóra da tempada turística están destinados a outros usos. Esta medida consiste na localización de espazos de este tipo, tanto municipais como mediante convenios con privados, que permitan aumentar a oferta de aparcamento na tempada de máis demanda.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E4.L1.M6.A Aumentar a oferta de estacionamento nos principais puntos de atracción turística durante a tempada estival.
- E4.L1.M6.B Reducir a ocupación irregular do viario público polo estacionamento durante a tempada estival.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Programa de Aparcamentos Turísticos.



Figura 5.76. Exemplo de Aparcamento Turístico de tempada en Bayas (Fonte: [www.elcomercio.es](http://www.elcomercio.es))

A actuación contemplada nesta medida consiste na redacción dun programa de aparcamentos turísticos de tempada nos puntos de maior atracción turística mediante convenios con propietarios para o uso das súas parcelas para tal fin, avaliando a posibilidade dunha tarifa simbólica.

#### E4.L2.M1. Sendas Peonís Turísticas e Paisaxísticas

A mobilidade pode funcionar tamén como un recurso turístico, xa que o camiñar pola natureza e por camiños rurais é unha actividade física pero tamén unha forma de coñecer o patrimonio cultural e natural do territorio. Neste senso, cada vez máis existe un turismo que busca unha relación cos espazos rurais e co patrimonio mediante o sendeirismo.

Esta medida consistirá na definición de sendas turísticas e paisaxísticas con potencialidade para un turismo baseado no camiñar, na natureza e na paisaxe.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E4.L2.M1.A Incrementar o atractivo turístico do interior do concello de Bueu.
- E4.L2.M1.B Crear rutas turísticas e paisaxísticas relacionadas coa actividade de camiñar.

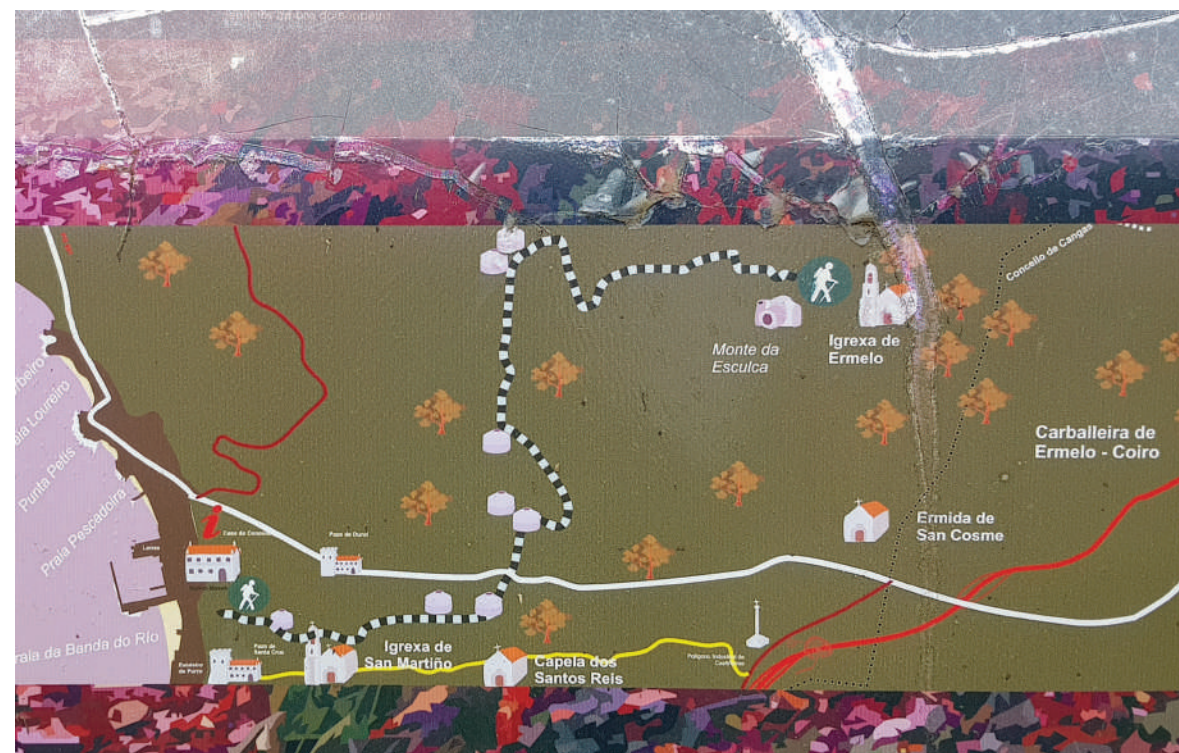
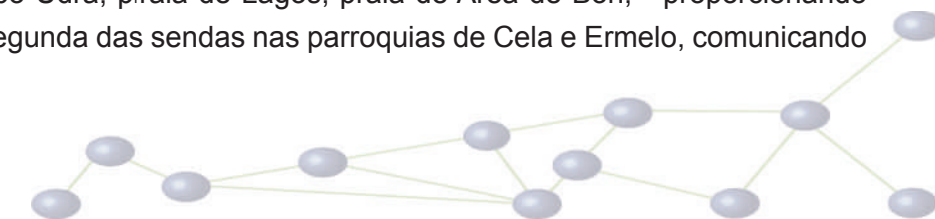


Figura 5.77. Sendeiro do Río Bispo no concello de Bueu (Foto: TERRAVANZA)

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Senda Litoral.
- Sendas Peonís nas parroquias de Cela e Ermelo.

As actuacións contempladas nesta medida consisten na definición e implantación de sendas turísticas. A primeira delas unha Senda Litoral cos seguintes tramos: praias de Lapamán, Agrelo e Petís, Banda do Río - Porto de Besuso, porto de Beluso - Cabo Udra, Cabo Udra, praia de Lagos, praia de Area de Bon, proporcionando comunicación peonil ao longo da costa. A segunda das sendas nas parroquias de Cela e Ermelo, comunicando





os principais lugares de interese patrimonial e paisaxístico.

#### E4.L2.M2. Rutas Cicloturísticas

Do mesmo xeito que coa actividade de camiñar, cada vez máis existe un turismo que se apoia na bicicleta como modo de coñecer e relacionarse co territorio, co seu patrimonio e coa paisaxe, e que busca rutas seguras e con interese.

Esta medida consistirá en establecer unha ruta cicloturística no concello de Bueu, apoiada nunha ruta moito máis ampla mediante a colaboración cos concellos da Península do Morrazo baseada no patrimonio cultural e natural.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E4.L2.M2.A Incrementar o atractivo do concello de Bueu para novos perfís de turistas.
- E4.L2.M2.B Crear unha ruta cicloturística que aproveite o potencial turístico da bicicleta.

Como actuación contemplada por esta medida atópase a seguinte:

- Ruta Cicloturística do Morrazo.

Esta medida consistirá na definición e promoción conxunta con outros concellos da Península do Morrazo dunha ruta cicloturística baseada no patrimonio cultural e natural.

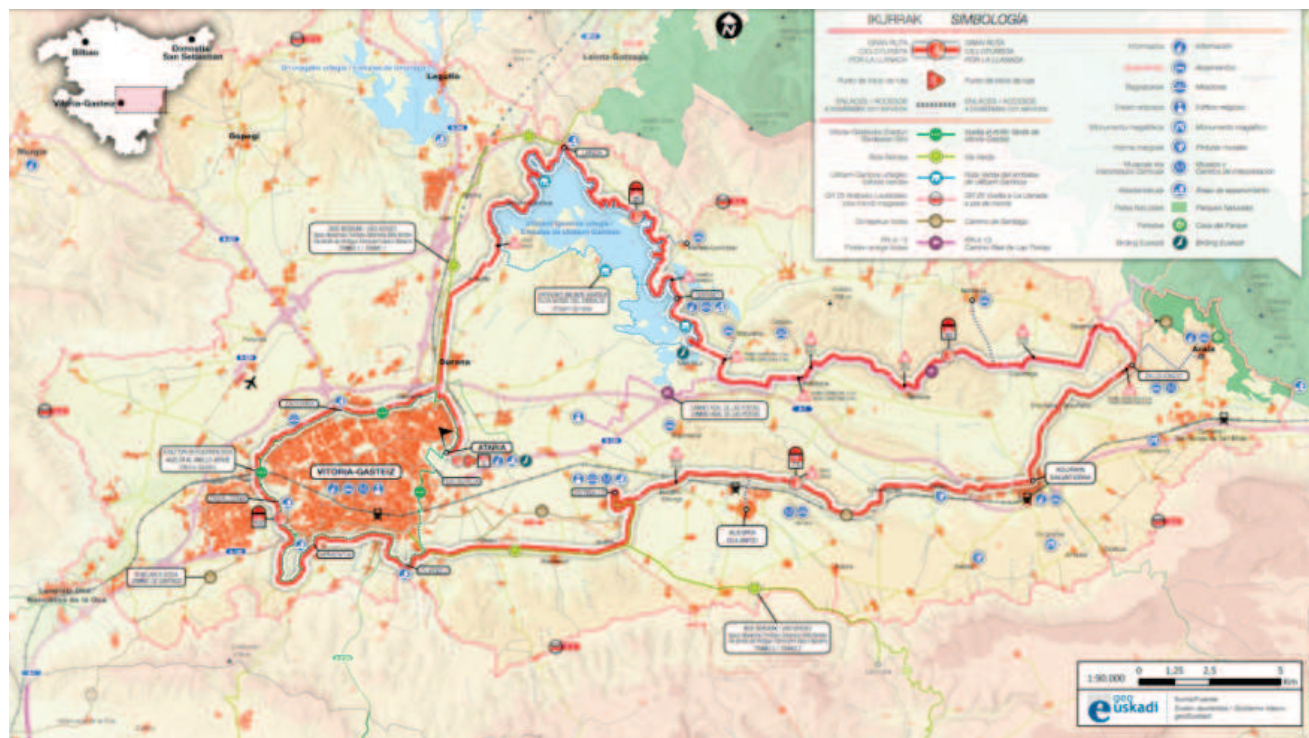


Figura 5.78. Ruta cicloturística en Vitoria. (Fonte: www.gasteizhoy.com)

#### E4.L2.M3. Rutas BTT

A bicicleta, aparte de permitir os desprazamentos cotiás e tamén os turísticos, posúe tamén unha forte compoñente deportiva, en particular a BTT, e que tamén pode incrementar o atractivo turístico.

Esta medida consistirá na definición de rutas BTT de carácter deportivo nas zonas máis axeitadas para esta práctica deportiva.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E4.L2.M3.A Crear rutas BTT para a práctica deportiva.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Rutas BTT nas Parroquias de Cela e Ermelo.
- Rutas BTT apoiadas na Senda Litoral na Parroquia de Beluso.

As actuacións contempladas nesta medida consisten na definición e sinalización de rutas BTT no concello de Bueu nas parroquias de Cela, Ermelo e Beluso.



Figura 5.79. Ruta BTT para a práctica deportiva coa bicicleta (Fonte: <http://bikefriendlytracks.bike>)

#### E4.L2.M4. Accesos as Praias

O concello de Bueu dispón de 35 praias, incluídas as oito na Illa de Ons e as dúas da Illa de Onza, de gran valor ambiental, paisaxístico e, por suposto, turístico. Dentro da política pública de accesibilidade universal debe garantirse que calquera usuario que o desexe poida acceder á praia sen atoparse con obstáculos nin impedimentos.

Esta medida consistirá en analizar a accesibilidade das praias do concello de Bueu, e realizar de ser necesarias as accións que garantan a accesibilidade universal ás mesmas, como a instalación de ramplas de acceso dende o aparcamento, habilitar prazas de aparcamento reservadas para persoas con diversidade funcional, habilitar accesos peonís, etc.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E4.L2.M4.A Facilitar a accesibilidade ás praias do concello de Bueu.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Programa de Mellora do Acceso Peonil ás Praias.

A actuación contempla a definición dun programa plurianual de mellora do acceso peonil ás praias, en particular



desde os itinerarios peonís e ciclistas prioritarios, xunto coa colaboración co Organismo responsable das actuacións de accesibilidade na costa (Demarcación de Costas de Pontevedra).



Figura 5.80. Acceso Peonil á Praia Loureiro (Fonte: TERRAVANZA)

#### E4.L3.M1. Guía de Mobilidade Sustentable para Turistas

Cofecendo o impacto que supón a tempada de verán no concello de Bueu debido ao alto número de visitantes, é imprescindible concienciar e informar aos turistas acerca da mobilidade sustentable, e as opcións das que dispoñen no Concello para evitar o uso do vehículo privado como modo de transporte maioritario.

Entre as actuacións contempladas por esta medida atópanse as seguintes: deseño dunha guía de mobilidade sustentable para turistas, difusión da guía facilitándoa aos hoteis, hostais e apartamentos turísticos, así como en puntos turísticos do concello de Bueu.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E4.L3.M1.A Difundir aos turistas as alternativas de desprazamento en modos non motorizados e en transporte público existentes no concello de Bueu.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Guía de Mobilidade Sustentable para Turistas.
- Actualización (periódica) da Guía de Mobilidade Sustentable para Turistas.

Esta medida contempla a redacción dunha guía ou documento orientado aos turistas, e en diferentes idiomas, no que se detallan as diferentes alternativas existentes no concello de Bueu para os desprazamentos mediante modos non motorizados e o transporte público, indicando tamén os principais itinerarios, entre eles o Metrominuto e o Ciclominuto, e os servizos existentes, ademais das rutas de carácter turístico.

#### E4.L3.M2. Formación de Profesionais do Turismo en Mobilidade Sustentable

O sector do Turismo é un dos máis importantes no concello de Bueu e pode xogar un papel fundamental na concienciación e información da mobilidade sustentable. Esta medida consistirá en organizar cursos de formación sobre mobilidade sustentable enfocados aos profesionais do turismo.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E4.L3.M2.A Formar aos profesionais do turismo en Mobilidade Sustentable para que poidan aconsellar aos turistas e facilitar os seus desprazamentos con independencia do automóbil.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Formación en Mobilidade Sustentable



Figura 5.81. Formación a profesionais do turismo en mobilidade sustentable en Antwerp, Bélxica (Fonte: <https://civitas.eu>)

#### E4.L3.M3. Fomento da Mobilidade Sustentable a Turistas

Unha das mellores formas de concienciar e sensibilizar aos turistas acerca da necesidade de cambiar o modelo de mobilidade actual por outro moito máis sustentable é a través da realización de campañas orientadas aos turistas, coa finalidade de explicar o impacto e os efectos negativos do modelo actual e as vantaxes do formulado polo PMS.

Esta medida consistirá no desenvolvemento de distintas Campañas de Mobilidade Sustentable na tempada estival en zonas turísticas do concello de Bueu, de carácter anual, para o fomento da Mobilidade Sustentable.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E4.L3.M3.A. Realizar campañas de concienciación e sensibilización sobre a Mobilidade Sustentable con turistas.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Accións de Fomento da Mobilidade Sustentable a Turistas.

A actuación contemplada consistirá na realización dunha campaña de fomento da Mobilidade Sustentable con turistas, ben mediante xornadas e actividades demostrativas ou ben a través de folletos, dípticos e a difusión de información na materia.

#### E4.L3.M4. Tarxeta Mobilidade Sustentable Turística

As tarxetas turísticas son un método de integración de servizos e método de pagamento que se facilita aos turistas. Esta tipoloxía de tarxeta, normalmente vai asociada a descontos ou sistemas tarifarios específicos.

Esta medida consistirá en facilitar unha tarxeta aos turistas e visitantes do concello de Bueu para acceder aos servizos relacionados coa mobilidade sustentable, como o transporte público, o aluguer de bicicletas municipais, estacionamentos, taxis, etc. Asociar a Tarxeta Turística de Mobilidade Sustentable a un sistema tarifario reducido axudará a fomentar o seu uso por parte dos turistas e a facilitar o seu funcionamento.

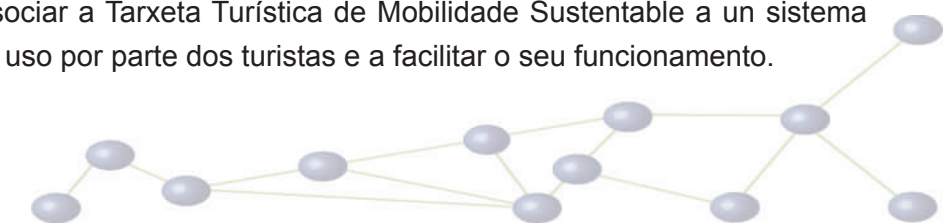




Figura 5.82. Exemplo de campaña de fomento da mobilidade sustentable para turistas en Funchal (Fonte: [www.seemore-project.eu](http://www.seemore-project.eu))

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E4.L3.M4.A. Facilitar aos turistas o acceso aos servizos municipais orientados á Mobilidade Sustentable.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Tarxeta de Mobilidade Sustentable para Turistas.

Esta actuación consistirá na implantación dunha tarxeta turística para que os visitantes accedan aos distintos servizos, mediante o pago dunha tarifa reducida.



Figura 5.83. Exemplo de tarxeta turística en A Coruña. (Fonte: <http://www.turismocoruna.com>)

#### E4.L3.M5. Coordinación e Fomento da Mobilidade Sustentable con Axencias Turísticas

Parte do turismo no concello de Bueu procede da actividade de Axencias Turísticas, que organizan tanto estancias como excursións. Esta medida consistirá en coordinarse coas Axencias Turísticas que operen no concello para fomentar a mobilidade sustentable entre os visitantes mediante propostas de aluguer de bicicletas, uso dos autobuses turísticos, sendas turísticas peonís e ciclistas, difusión dos aparcadoiros disuasorios e públicos, etc.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E4.L3.M5.A Integrar nos paquetes turísticos alternativas baseadas na mobilidade sustentable.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Programa de Coordinación con Operadores Turísticos.

A actuación contemplada nesta medida consiste en realizar acordos cos operadores turísticos para que inclúan nos seus paquetes e ofertas información sobre Mobilidade Sustentable e alternativas de desprazamento ao automóbil, tanto para o acceso ao concello de Bueu como durante a estancia.



Camino Portugués en bicicleta desde Oporto

Figura 5.84 Exemplo de paquete turístico baseado en actividade de Mobilidade Sustentable (Fonte: [www.pilgrim.es/experiencias/](http://www.pilgrim.es/experiencias/))

#### k. Medidas de Accesibilidade Universal e Inclusión Social

As Medidas de Accesibilidade Universal e Inclusión Social están integradas na Estratexia E5. MOBILIDADE INCLUSIVA, SEGURA E AMBIENTAL e desenvolven a Liña Estratéxica E5.L1. ACCESIBILIDAD UNIVERSAL E INCLUSIÓN SOCIAL.

As Medidas de Accesibilidade Universal e Inclusión Social contemplan actuacións orientadas a facilitar o Dereito á Mobilidade de todos os cidadáns con independencia das súas condicións particulares, suprimindo as barreiras arquitectónicas en rúas e no transporte, e no acceso aos equipamentos comunitarios.

As Medidas de Accesibilidade Universal e Inclusión Social desenvolven os seguintes Obxectivos Estratéxicos e Operativos:



- OE 5.1.1 Garantir o Dereito á Mobilidade de todos os cidadáns e visitantes do concello de Bueu.
  - o OP 5.1.1.1 Integrar o Dereito á Mobilidade nas Políticas Públicas do concello de Bueu.
  - o OP 5.1.1.2 Incorporar a Accesibilidade Universal como principio reitor transversal da Mobilidade Sustentable no concello de Bueu.
  - o OP 5.1.1.3 Facilitar a mobilidade de colectivos especialmente vulnerables (anciáns, nenos, persoas con diversidade funcional,...).

A continuación, en cada unha das medidas contempladas sinálanse os obxectivos específicos de cada unha delas, aparte da súa definición e descrición, xunto co seu impacto previsible no modelo de mobilidade futuro, o Escenario PMS, naqueles casos pertinentes.

#### E5.L1.M1 Incorporar a Accesibilidade ás Políticas Públicas

Esta medida consistirá en integrar o dereito á mobilidade nas Políticas Públicas do concello de Bueu e facilitar a mobilidade de colectivos especialmente vulnerables (anciáns, nenos, persoas con diversidade funcional,...). A incorporación da accesibilidade nas Políticas Públicas teñen como obxectivo garantir o dereito a mobilidade de todos os cidadáns de Bueu. O Plan Municipal de Accesibilidade redactarase para favorecer a Accesibilidade Universal, establecendo melloras da accesibilidade en rúas e equipamentos, e incorporando accións de concienciación á poboación a cerca da Accesibilidade Universal.

Esta medida consiste na realización de estudos e análises sobre a Accesibilidade Universal e a súa implantación nos distintos ámbitos municipais, tanto en aqueles relacionados directamente coa supresión de barreiras arquitectónicas no espazo público como nos equipamentos municipais, e noutras áreas transversais como na educación ou nos deportes coa finalidade de facilitar a integración das persoas con diversidade funcional.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E5.L1.M1.A Desenvolver estudos e análises municipais sobre a implantación da Accesibilidade Universal.
- E5.L1.M1.B Integrar a Accesibilidade Universal na actividade municipal.



Figura 5.85. Mellora da Accesibilidade nun equipamento comunitario (Fonte:Manual de Accesibilidade Municipal)

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Auditoría de Accesibilidade.
- Plan de Accesibilidade.

- Ordenanza sobre Accesibilidade e Supresión de Barreiras Arquitectónicas.

As actuacións sinaladas contemplan a realización dunha Auditoría de Accesibilidade e dun Plan de Accesibilidade, que poden realizarse de xeito conxunto, e a redacción dunha Ordenanza municipal sobre Accesibilidade e Supresión de Barreiras Arquitectónicas, traspoñendo a normativa vixente.

#### E5.L1.M2. Rúas Accesibles

A incorporación da Accesibilidade Universal ás políticas de mobilidade, a través das actuacións descritas no punto anterior, implicará a acción directa sobre a infraestrutura física mediante a supresión de barreiras arquitectónicas no espazo público, adaptando as rúas e o espazo público.

Esta medida consistirá na implementación de melloras nas rúas para o cumprimento da accesibilidade universal do espazo público. Entre as actuacións contempladas por esta medida atópanse as seguintes: adecuación de beirarrúas, execución de pasarelas e ramplas, adecuación de pasos de peóns, reparación de pavimentos, etc.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E5.L1.M2.A Adaptación das rúas e o viario público aos condicionantes da Accesibilidade Universal.
- E5.L1.M2.B Supresión de barreiras arquitectónicas nas rúas e no viario público.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Programa de Supresión de Barreiras Arquitectónicas.

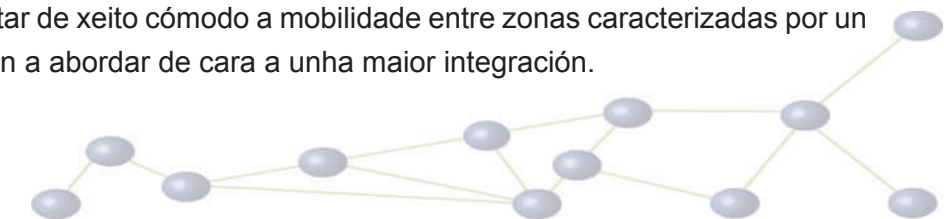
A actuación contemplada nesta medida consiste na redacción dun Programa de Supresión de Barreiras Arquitectónicas de carácter plurianual que planifique e execute a progresiva eliminación das mesmas e a mellora da accesibilidade no viario público.



Figura 5.86. Supresión de barreiras arquitectónicas e mellora da accesibilidade nun rúa mediante un paso peonil elevado (Fonte: TERRAVANZA)

#### E5.L1.M3. Accesibilidade vertical

A existencia dunha topografía con forte pendente nalgún punto dos núcleos de Bueu e Beluso, con importantes desniveis salvados na actualidade por tramos de escaleiras máis ou menos longos, supón un condicionante respecto da accesibilidade das persoas a diferentes zonas dos mesmos, e incluso para o acceso a distintos equipamentos e centros de atracción. Facilitar de xeito cómodo a mobilidade entre zonas caracterizadas por un significativo desnivel debe ser unha cuestión a abordar de cara a unha maior integración.





Esta medida consistirá na implantación de elementos de comunicación vertical (escaleiras mecánicas e ascensor) en zonas de escaleiras dos núcleos de Bueu e Beluso coa finalidade de facilitar a accesibilidade entre zonas nas que existe un significativo desnivel e as alternativas presentan unha elevada pendente.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E5.L1.M3.A Facilitar a comunicación vertical directa en zonas de elevada pendente sen alternativas.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Escaleiras Mecánicas entre Montero Ríos e a PO551.
- Mellora da accesibilidade vertical en A Ramorta.
- Mellora da accesibilidade vertical en A Graña.
- Mellora da accesibilidade vertical en O Outeiriño.

As actuacións contempladas nesta medida consisten na implantación de elementos de comunicación vertical nos puntos sinalados.



Figura 5.87. Exemplo de escaleiras mecánicas para facilitar a accesibilidade vertical (Fonte: www.lavozdegalicia.es)

Figura 5.88. Escaleiras entre Montero Ríos e a PO551. (Fonte: TERRAVANZA)

#### E5.L1.M4. Transporte Público Accesible

Un segmento a ter en conta da poboación posúe algún tipo de discapacidade física que dificulta o uso do transporte público, xa que non poden acceder aos vehículos. Por iso, é precisa a incorporación de elementos que faciliten a accesibilidade aos mesmos.

Esta medida consistirá na mellora da accesibilidade e a supresión de barreiras no entorno dos paradas e nodos de transporte, de xeito complementario á actuación xa recollida na liña estratéxica correspondente, xunto coa mellora da accesibilidade aos vehículos de transporte público mediante a instalación de ramplas nos mesmos ou a incorporación de sistemas acústicos e luminosos de aviso para persoas con déficits visuais ou auditivos.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E5.L1.M3.A Facilitar o acceso aos vehículos de transporte público.
- E5.L1.M3.B Asegurar que os vehículos de transporte público (autobuses e taxis) sexan accesibles.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Mellora da Accesibilidade nos Vehículos de Transporte Público.

A actuación contemplada nesta medida consiste no fomento da incorporación de vehículos accesibles no transporte público, tanto autobuses como taxis.



Figura 5.89 Rampla que facilita o acceso a un vehículo de transporte público (Fonte: www.rehatrans.com)

#### E5.L1.M5. Equipamentos Accesibles

A accesibilidade aos equipamentos comunitarios é un dos factores máis importantes á hora de incrementar a inclusión social e facilitar o desenvolvemento das persoas con diversidade funcional, de tal xeito que a supresión de barreiras arquitectónicas que dificultan o seu acceso e uso trátase dunha cuestión fundamental para a integración de todos os cidadáns.

Esta medida consistirá na supresión de barreiras arquitectónicas nos equipamentos comunitarios municipais, instalando ramplas e outros elementos para facilitar o acceso de todas as persoas.



Figura 5.90. Rampla no Centro de Saúde de Bueu para facilitar o acceso (FonteTERRAVANZA)

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E5.L1.M5.A Facilitar o acceso de todos os cidadáns aos equipamentos comunitarios.
- E5.L1.M5.B Suprimir as barreiras arquitectónicas nos equipamentos municipais.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:





- Programa de Mellora da Accesibilidade nos Equipamentos Municipais.

A actuación contemplada nesta medida consiste na redacción dun Programa de Mellora da Accesibilidade nos Equipamentos Municipais de carácter plurianual que planifique e execute a progresiva eliminación das barreiras arquitectónicas e a mellora da accesibilidade nos mesmos.

#### E5.L1.M6. Aparcamentos Accesibles

As persoas con diversidade funcional para exercer a súa mobilidade cotiá non só precisan de vehículos adaptados, senón que tamén de prazas de estacionamento axeitadas e próximas aos principais puntos de atracción de viaxes e os equipamentos comunitarios, de tal xeito que é preciso a implantación de aparcamentos PMR (para Persoas con Mobilidade Reducida).

Esta medida consistirá na implantación progresiva de prazas de aparcamento PMR nos equipamentos comunitarios e no viario público, coa finalidade de garantir o acceso ao seu destino final ás persoas con diversidade funcional.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E5.L1.M6.A Asegurar a correcta dotación de prazas de aparcamento PMR nos equipamentos públicos.
- E5.L1.M6.B Asegurar a correcta dotación de prazas de aparcamento PMR no viario público e nos principais centros de atracción.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Programa de Aparcamentos PMR.

A actuación contemplada nesta medida consiste na redacción dun Programa de Aparcamentos PMR de carácter plurianual que planifique e execute a progresiva implantación deste tipo de estacionamento, tanto nos equipamentos públicos como no viario, asegurando a dotación suficiente.



Figura 5.91. Aparcamento PMR no concello de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

## I. Medidas de Seguridade Viaria

As Medidas de Seguridade Viaria están integradas na Estratexia E5. MOBILIDADE INCLUSIVA, SEGURA E AMBIENTAL e desenvolven a Liña Estratéxica E5.L2. SEGURIDADE VIAL.

As Medidas de Seguridade Viaria contemplan actuacións encamiñadas a incrementar a seguridade nos desprazamentos, fundamentalmente nos peonís e ciclistas, tanto no entorno urbano como no rural, mediante a execución de proxectos de Camiños Escolares e a implantación de elementos de redución e moderación da

velocidade do tráfico.

As Medidas de Seguridade Viaria desenvolven os seguintes Obxectivos Estratéxicos e Operativos:

- OE 5.2.1 Garantir a seguridade dos desprazamentos no concello de Bueu.
  - o OP 5.2.1.1 Facilitar o acceso seguro aos Centros Educativos e aos Equipamentos municipais.
  - o OP 5.2.1.2 Reducir os puntos críticos con inseguridade viaria na rede viaria do concello de Bueu.
  - o OP 5.2.1.3 Moderar a velocidade dos vehículos nos entornos urbanos.

A continuación, en cada unha das medidas contempladas sinálanse os obxectivos específicos de cada unha delas, aparte da súa definición e descrición, xunto co seu impacto previsible no modelo de mobilidade futuro, o Escenario PMS, naqueles casos pertinentes.

#### E5.L2.M1. Camiños Escolares

Tan importante como coidar a localización e a contorna dos centros educativos, é coidar e mellorar os itinerarios escolares. Esta medida consistirá en garantir a accesibilidade e a seguridade dos desprazamento dos escolares a pé e en bicicleta nos principais itinerarios de acceso as escolas.

Entre as actuacións contempladas por esta medida atópanse as seguintes: análise da accesibilidade e a seguridade na contorna dos centros educativos, análise dos itinerarios peonís e ciclistas de acceso aos centros educativos dende os núcleos de poboación próximos e proposta de melloras, coa finalidade de planificar e executar un programa de Camiños Escolares.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E5.L2.M1.A Aumentar a seguridade no entorno dos Centros Educativos.
- E5.L2.M1.B Facilitar a independencia dos escolares.

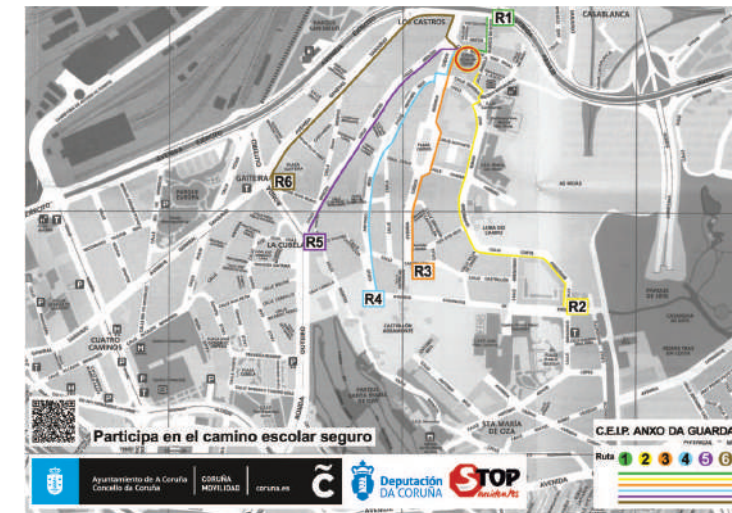


Figura 5.92. Exemplo de Camiños Escolares CEIP Anxo da Garda. A Coruña(Fonte: www.stopaccidentes.org)

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Programa de Camiños Escolares.

O Programa de Camiños Escolares terá como obxectivo garantir a seguridade de todos os escolares nun radio mínimo de 600 m e máximo de 2 km no acceso a todos os Centros Educativos do concello de Bueu.

### E5.L2.M2. Camiños Seguros

Dentro da medida de camiños seguros levaranse a cabo actuacións que melloren a seguridade para os viandantes nos principais itinerarios peonís do concello de Bueu, e do mesmo xeito, proporanse camiños seguros para desprazamentos a pé nos percorridos onde non existan e sexan necesarios.

Entre as actuacións contempladas por esta medida atópanse as seguintes: ampliación ou construción de beirarrúas na rede peonil principal, mellora dos itinerarios peonís de conexión con zonas comerciais e puntos atractores, melloras de seguridade nas interseccións con vías de tráfico motorizado como elevar os pasos de peóns, melloras de accesibilidade nos itinerarios peonís, melloras da iluminación e a sinalización, etc.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E5.L2.M2.A Mellorar a seguridade no acceso aos principais equipamentos comunitarios municipais.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Programa de Camiños Seguros.

O Programa de Camiños Seguros terá como obxectivo garantir a seguridade de todos os usuarios nun radio mínimo de 600 m e máximo de 2 km no acceso aos Equipamentos Municipais do concello de Bueu, mediante actuacións tanto de proporción da infraestrutura como de mellora da sinalización, moderación da velocidade e temperado do tráfico.



Figura 5.93. Exemplo de Camiño Seguro. (Fonte: TERRAVANZA)

### E5.L2.M3. Calmado da Velocidade

O exceso de velocidade é un dos factores máis importantes de inseguridade viaria e causante de accidentes e atropelos, tanto en entornos urbanos como rurais. Establecer elementos de moderación da velocidade permite aumentar a seguridade viaria.

Esta medida consistirá na implantación de elementos de moderación da velocidade nos entornos urbanos e nas vías de titularidade municipal no ámbito rural coa finalidade de reducir o risco de accidente e de atropelos.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E5.L2.M3.A Moderar a velocidade nos entornos urbanos.
- E5.L2.M3.B Moderar a velocidade nas vías municipais no ámbito rural.

Como actuación contemplada por esta medida atópase a seguinte:

- Programa de Moderación da Velocidade.

A actuación contemplada nesta medida consiste na redacción e execución dun programa plurianual de moderación da velocidade, tanto no entorno urbano como no rural mediante a implantación de elementos destinados a tal fin nas vías de titularidade municipal e a colaboración para a implantación de zonas de moderación da velocidade nas estradas autonómicas e provinciais.

As principais zonas urbanas de moderación da velocidade serán as travesías das estradas PO551 e PO315.



Figura 5.94. Exemplo de elemento de moderación da velocidade (Fonte: TERRAVANZA)

### E5.L2.M4. Cruces Seguros

Os cruces son puntos nos que a inseguridade viaria incrementase debido á existencia de distintas traxectorias nos vehículos e, nalgún caso, debido á redución da visibilidade, sen contar coa interacción cos peóns e bicicletas.

Esta medida consistirá no incremento da seguridade nos cruces que presentan un maior perigo, eliminando puntos negros e priorizando a seguridade de peóns e ciclistas.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E5.L2.M4.A Incrementar a seguridade nos cruces con risco de accidentabilidade.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Programa de Cruces Seguros.
- Mellora da seguridade do cruce de Lapamán – Castelo.
- Mellora da seguridade do cruce de Agrelo – Agromaior.
- Mellora da seguridade viaria do cruce de Pazos Fontenla – PO551.
- Mellora da seguridade viaria do cruce da PO551 en A Graña.
- Mellora da seguridade viaria do cruce da PO315 - Montero Ríos (A Ramorta).
- Mellora integral da seguridade viaria entre A Portela e o Polígono Industrial de A Castiñeira

A actuación contemplada nesta medida consiste na implantación dun programa plurianual de mellora da seguridade en cruces mediante intervencións destinadas a mellorar a seguridade nos cruces.



Dentro deste programa plurianual considerarase a colaboración coa Xunta de Galicia e coa Deputación de Pontevedra para incrementar a seguridade naqueles cruces e tramos da súa competencia



Figura 5.95. Cruce Seguro con iluminación orientativa (Fonte: TERRAVANZA)

#### E5.L2.M5. Sinalización

Unha correcta sinalización orientativa dos principais centros de atracción de viaxes e dos equipamentos comunitarios facilita o tráfico, evitando as distraccións do condutor, polo que a súa mellora favorece a seguridade viaria.

Esta medida consistirá na mellora da sinalización orientativa no concello de Bueu coa finalidade de mellorar a seguridade viaria.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E5.L2.M5.A Mellorar a sinalización orientativa indicadora dos principais centros de atracción de viaxes e turísticos.

Como actuación contemplada por esta medida atópase a seguinte:

- Programa de Mellora da Sinalización Orientativa.



Figura 5.96. Exemplo de sinalización orientativa (Fonte: TERRAVANZA)

A actuación contemplada nesta medida consiste na progresiva implantación e mellora da sinalización orientativa a través dun programa de carácter anual, que vaia analizando e priorizando os puntos nos cales mellorar a sinalización.

### m. Medidas Medioambientais e de Protección Ambiental

As Medidas Medioambientais e de Protección Ambiental están integradas na Estratexia E5. MOBILIDADE INCLUSIVA, SEGURA E AMBIENTAL e desenvolven a Liña Estratéxica E5.L3. MEDIOAMBIENTE E PROTECCIÓN AMBIENTAL.

As Medidas Medioambientais e de Protección Ambiental contemplan actuacións orientadas á mellora do medioambiente urbano e dos espazos de alto valor ambiental, xunto con aquelas destinadas a estratexias de mitigación do Cambio Climático mediante a redución das emisións debidas á Mobilidade.

As Medidas Medioambientais e de Protección Ambiental desenvolven os seguintes Obxectivos Estratéxicos e Operativos:

- OE 5.3.1 Mitigar o impacto sobre o Cambio Climático da Mobilidade.
  - o OP 5.3.1.1 Fomentar os modos de desprazamento sen emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI).
  - o OP 5.3.1.2 Facilitar a transición cara a vehículos de menor emisión de GEI.
  - o OP 5.3.1.3 Introducir infraestruturas verdes no entorno urbano.
- OE 5.3.2 Reducir os efectos da urbanización e da mobilidade sobre os espazos ambientais e urbanos.
  - o OP 5.3.2.1 Reducir a contaminación atmosférica e acústica no entorno urbano.
  - o OP 5.3.2.2 Mellorar a habitabilidade do espazo urbano.
  - o OP 5.3.2.3 Protexer os espazos de alto valor ambiental e paisaxístico do impacto da mobilidade.

A continuación, en cada unha das medidas contempladas sinálanse os obxectivos específicos de cada unha delas, aparte da súa definición e descrición, xunto co seu impacto previsible no modelo de mobilidade futuro, o Escenario PMS, naqueles casos pertinentes.

#### E5.L3.M1. Zonas de Protección Ambiental

As zonas de maior valor ambiental son especialmente sensibles ao impacto da mobilidade, tanto debido á emisión de partículas contaminantes e a xeración de ruído como pola fragmentación dos hábitats polas infraestruturas da mobilidade. Establecer unha estratexia que permita reducir este impacto debe ser un requirimento para elevar a protección destes espazos.

Esta medida consistirá na delimitación dunha Zona de Protección Ambiental no entorno do Cabo Udra e a regulación da mobilidade, priorizando os modos de desprazamento non motorizados e o transporte público.

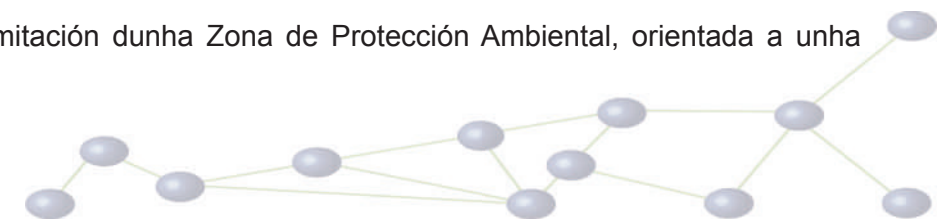
O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E5.L3.M1.A Protexer do impacto da mobilidade das zonas de maior valor ambiental.

Como actuación contemplada por esta medida atópase a seguinte:

- Zona de Protección Ambiental do Cabo Udra.

A actuación contemplada consiste na delimitación dunha Zona de Protección Ambiental, orientada a unha





mobilidade en modos non motorizados e transporte público, complementaria ás figuras de protección ambiental xa existentes.



Figura 5.97. Zona de Especial Conservación do Cabo Udra (Fonte: TERRAVANZA)

### E5.L3.M2. Zonas de Baixas Emisións

A emisión de partículas contaminantes e ruído no entorno urbano ten importantes consecuencias sobre o medioambiente urbano e sobre a saúde dos seus habitantes, en particular naquelas zonas nas que pode existir unha certa saturación derivada doutras actividades. Establecer Zonas de Baixas Emisións nas que está limitado o acceso de vehículos contaminantes é unha medida orientada a reducir a contaminación e ao mesmo tempo favorecer os desprazamentos nos modos non motorizados.

Esta medida consistirá na delimitación de Zonas de Baixas Emisións nos Centros de Bueu coa finalidade de reducir o acceso de vehículos contaminantes e fomentar os modos de desprazamento non motorizados xunto os vehículos de baixas emisións.



Figura 5.98. Exemplo de Área de Baixas Emisións. Sinais de Madrid Central nun dos accesos. (Fonte: www.elpais.com)

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E5.L3.M2.A Reducir a emisión de contaminantes nos centros urbanos de Bueu.
- E5.L3.M2.B Mellorar o medioambiente urbano dos centros urbanos de Bueu.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Zona de Baixas Emisións de Bueu.

A actuación contemplada nesta medida consiste na delimitación dunha zona de Baixas Emisións no centro de Bueu.

### E5.L3.M3. Flotas Municipais de Baixas Emisións

Esta medida consistirá en promover desde o Concello o uso de vehículos de baixas emisións, incorporando progresivamente á flota municipal este tipo de vehículos con modos alternativos de propulsión (eléctricos, gas natural, biodiésel, etc.). Adoptar esta medida na flota municipal e de transporte público supón diminuír as emisións por parte dun gran número de vehículos e ademais serve para dar exemplo e concienciar aos cidadáns.

Esta medida considera a adopción progresiva de vehículos de baixas emisións na flota municipal.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E5.L3.M3.A Fomentar os vehículos de baixas emisións.
- E5.L3.M3.B Reducir as emisións contaminantes da flota municipal de vehículos.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Flota Municipal de Baixas Emisións.

A actuación considerada ten por obxectivo a progresiva adopción de vehículos de baixas emisións na flota municipal.



Figura 5.99. Exemplo de vehículo municipal de baixas emisións (Fonte: www.laopinioncoruna.es)

### E5.L3.M4. Fomento do Vehículo Eléctrico

Ademais da propia flota municipal, é interesante que o Concello promova e fomente o uso dos vehículos eléctricos privados, xa que supoñen o grupo máis numerosos de vehículos e polo tanto o que máis contaminación emite. Esta medida consistirá en combinar actuacións que aumente a competitividade e impulsen o uso deste tipo de vehículos fronte os de gasolina ou diésel. Entre as actuacións contempladas por esta medida atópanse as seguintes: incentivos fiscais aos vehículos eléctricos, biocarburantes ou incluso á renovación do parque móbil, establecer unha rede de recarga de vehículos eléctricos en lugares estratéxicos, establecer zonas urbanas nas



que só se permita a circulación de vehículos de baixas emisións, etc.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E5.L3.M4.A Fomentar o vehículo eléctrico no concello de Bueu, mediante incentivos para o seu emprego.
- E5.L3.M4.B Crear unha rede de puntos de recarga de vehículos eléctricos.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Programa de Rede de Recarga de Vehículos Eléctricos.
- Fomento do Vehículo Eléctrico.

As actuacións consideradas nesta medida son complementarias, por unha parte o fomento do vehículo eléctrico, mediante o establecemento de zonas de baixas emisións, e mediante a creación dunha rede de puntos de recarga eléctrica, por outra.



Figura 5.100. Vehículo eléctrico (Fonte: www.elpais.com)

#### E5.L3.M5. Fomentar o *Carpooling* e o *Carsharing*

Un dos problemas máis graves no uso do vehículo privado é a baixa ocupación por vehículo. Esta baixa ocupación supón un alto consumo de enerxía, un coste económico elevado e unha baixa eficiencia da mobilidade. Unha medida efectiva para reducir os desprazamentos en vehículo privado é concienciar e fomentar o uso compartido do automóbil ou *carpooling*. Esta medida consiste en incentivar e coordinar aos traballadores residentes en zonas próximas entre si para que colaboren e acorden acudir xuntos nun só vehículo ao centro de traballo. Isto permitirá reducir o tráfico e ademais reducirá os custos dos desprazamentos ao dividilos entre varios usuarios. Outra vantaxe é a redución da necesidade de prazas de aparcamento.

Outra modalidade que está gañando notoriedade en moitos países son as entidades de viaxe en coche multiusuario, denominadas *carsharing*, que permiten utilizar un vehículo para os desprazamentos sen necesidade de ser propietario. De cara ao usuario a vantaxe deste servizo é que pode coñecer en todo momento o custo dos seus desprazamentos, e polo tanto, foméntase un uso máis racional do vehículo.

Algunhas das accións que se atopan nesta medida son establecer unha páxina Web e promover grupos dende a Oficina de Mobilidade Sustentable do Concello, facilitar un App para os usuarios e facilitar a posta en contacto entre persoas en función da ruta.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E5.L3.M5.A Reducir o número de automóviles que acceden ao concello de Bueu.
- E5.L3.M5.B Incrementar a ocupación media dos automóviles.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Plataforma de *Carpooling*.
- Plataforma de *Carsharing*.

As actuacións contempladas nesta medida son complementarias e consisten na integración dentro do apartado da Web municipal destinado á Mobilidade Sustentable dunha plataforma que permita aos cidadans do concello de Bueu compartir automóbil nos seus desprazamentos cotiás e no seu caso enlazar con plataformas de *carsharing*.



Figura 5.101. Exemplo de plataforma de *car-sharing*. (Fonte: www.car2go.com)

#### n. Medidas de Fomento e Regulación en Centros Atractores de Actividade

As Medidas de Fomento e Regulación en Centros Atractores de Actividade están integradas na Estratexia E6. XESTIÓN DA MOBILIDADE e desenvolven a Liña Estratéxica E6.L1. FOMENTO E REGULACIÓN EN CENTROS ATRACTORES DE ACTIVIDADES.

As Medidas de Fomento e Regulación en Centros Atractores de Actividade contemplan actuacións de carácter “soft” ou brandas destinadas a fomentar, facilitar e xestionar a mobilidade nos centros atractores de actividades, desde a súa localización a partir da coordinación co Planeamento Urbanístico ata no seu período de funcionamento mediante distintas accións de xestión da demanda.

As Medidas de Fomento e Regulación en Centros Atractores de Actividade desenvolven os seguintes Obxectivos Estratéxicos e Operativos:

- OE 6.2.1 Facilitar a mobilidade a centros atractores de desprazamentos.
  - o OP 6.2.1.1 Coordinación da política de localización de centros de atracción de desprazamento coa mobilidade.
  - o OP 6.2.1.2 Fomentar a Mobilidade Sustentable en centros de atractores de desprazamentos.
- OE 6.2.2. Proporcionar ferramentas técnicas e administrativas para a xestión da mobilidade.

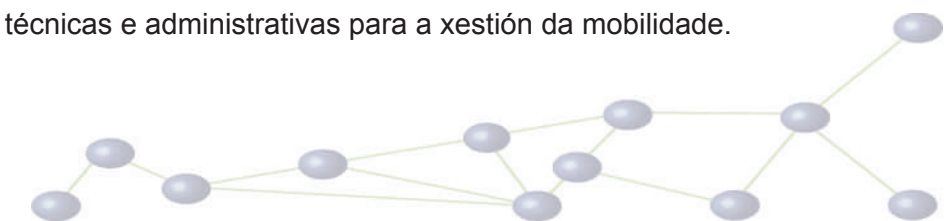










Figura 5.103. Exemplo de Bono de Transporte para traballadores (Fonte: [www.espormadrid.es/2018/12/bonificacion-del-iae-por-pago-de-abono.html](http://www.espormadrid.es/2018/12/bonificacion-del-iae-por-pago-de-abono.html))

### E6.L1.M3. Regulación de Actividades no Espazo Público

O viario, en particular aquel que se localiza nos ámbitos urbanos, supón o principal Espazo Público, no cal se desenvolven distintas actividades e funcións, non só aquelas relacionadas coa mobilidade, senón que tamén outras de estancia, de lecer e tamén deportivas e comerciais. Compatibilizar e regular as distintas actividades é unha esixencia de cara a facilitar un uso máis axeitado do Espazo Público.

Esta medida consistirá na redacción dunha ordenanza de regulación das actividades no viario e no Espazo Público, co obxectivo de compatibilizar as diferentes funcións que poden desenvolverse no mesmo, desde o propio tránsito peonil á circulación dos automóviles, pasando por feiras e mercados, ou calquera outro tipo de actividade.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E6.L1.M3.A Regular as distintas actividades que poden desenvolverse no viario e no Espazo Público.

Como actuación contemplada por esta medida atópase a seguinte:

- Ordenanza de Regulación de Actividades no Viario e no Espazo Público.



Figura 5.140. Desenvolvemento de distintas actividades no Espazo Público (Fonte: [www.lavozdegalicia.es](http://www.lavozdegalicia.es))

A actuación proposta contempla a redacción, ou actualización no seu caso, dunha ordenanza integrada de regulación de actividades no viario e no Espazo Público, considerando o impacto que as diferentes actividades poden ter na mobilidade.

### E6.L1.M4. Fomento da Mobilidade Sustentable en Centros Atractores

Esta medida consistirá no desenvolvemento dunha Xornada de Fomento da Mobilidade Sustentable nos Centros Atractores de desprazamentos do concello de Bueu, de carácter anual no curto prazo e bianual no período de medio e longo prazo, para o fomento dos desprazamentos non motorizados e o transporte público.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E6.L1.M4.A Fomentar a Mobilidade Sustentable, en particular os desprazamentos peonís e ciclistas, xunto o transporte público, nos Centros Atractores de viaxes.

Como actuación contemplada por esta medida atópase a seguinte:

- Xornadas de Fomento da Mobilidade Sustentable en Centros Atractores.

A actuación prevista nesta medida contempla o desenvolvemento anual dunha Xornada sobre Mobilidade Sustentable nos Centros Atractores, ben mediante actividades demostrativas ou ben a través de folletos, dípticos e a difusión de información na materia.



Figura 5.105. Exemplo de Xornada de Fomento da Mobilidade Sustentable na Universidade da Coruña (Fonte: [www.caminos.udc.es](http://www.caminos.udc.es))

### o. Medidas de Sensibilización e Concienciación

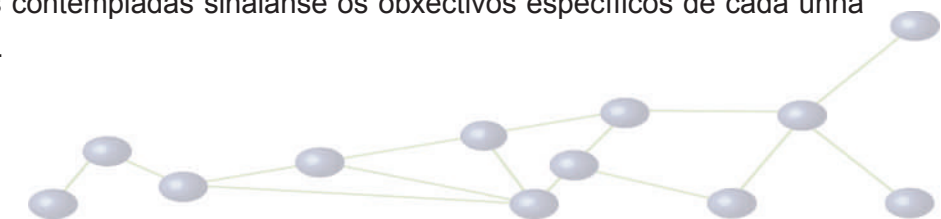
As Medidas de Sensibilización e Concienciación están integradas na Estratexia E6. XESTIÓN DA MOBILIDADE e desenvolven a Liña Estratéxica E6.L2. SENSIBILIZACIÓN E CONCIENCIACIÓN.

As Medidas de Sensibilización e Concienciación contemplan actuacións de difusión e divulgación da Mobilidade Sustentable, coa finalidade de concienciar a poboación, mediante a realización de folletos, xornadas e outras actividades.

As Medidas de Sensibilización e Concienciación desenvolven os seguintes Obxectivos Estratéxicos e Operativos:

- OE 6.1.1 Proporcionar información aos cidadáns para fomentar a Mobilidade Sustentable..
  - o OP 6.1.1.1 Realizar campañas de sensibilización e concienciación sobre a Mobilidade Sustentable co tecido educativo e asociativo do concello de Bueu.
  - o OP 6.1.1.2 Realizar a difusión e divulgación da Mobilidade Sustentable no concello de Bueu.

A continuación, en cada unha das medidas contempladas sinálanse os obxectivos específicos de cada unha delas, aparte da súa definición e descrición.



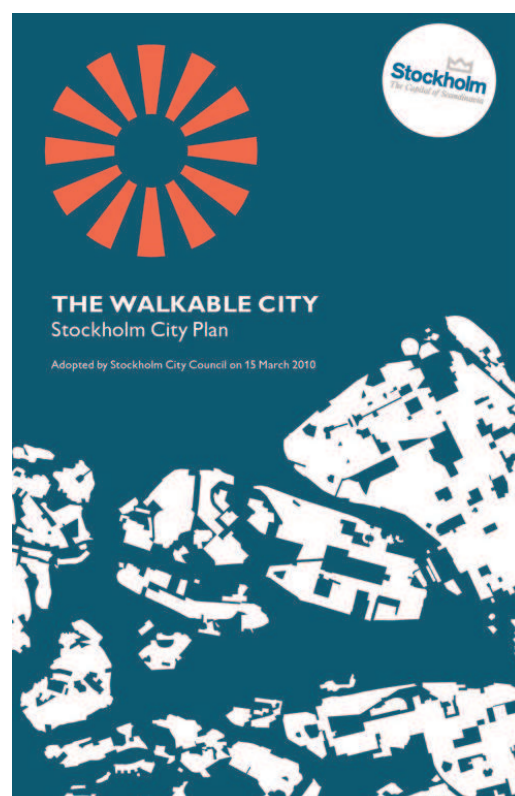


Figura 5.106. Exemplo de Guía Municipal de Mobilidade Sustentable de Estocolmo (Fonte: www.stockholm.se)

#### E6.L2.M1. Guía Municipal de Mobilidade Sustentable

A divulgación da información sobre as alternativas de desprazamento e o coñecemento das mesmas por parte da poboación é fundamental de cara á transformación do modelo de mobilidade, facilitando que todos os cidadáns coñezan os principais itinerarios e os servizos existentes, fomentando ao mesmo tempo o uso dos modos non motorizados.

Esta medida consistirá na elaboración dunha Guía Municipal de Mobilidade Sustentable, na cal se indiquen as alternativas existentes no concello de Bueu para realizar os desprazamentos mediante modos non motorizados e o transporte público.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E6.L1.M1.A Difundir aos cidadáns as alternativas de desprazamento en modos non motorizados e en transporte público existentes no concello de Bueu.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Guía Municipal de Mobilidade Sustentable.

Esta medida contempla a redacción dunha guía ou documento no que se detallan as diferentes alternativas existentes no concello de Bueu para os desprazamentos mediante modos non motorizados e o transporte público, indicando tamén os principais itinerarios, entre eles o Metrominuto e o Ciclominuto.

#### E6.L2.M2. Xornadas de Mobilidade Sustentable

A mobilidade ten un impacto directo no medio ambiente, afectando en diversos aspectos do medio, como a contaminación atmosférica e acústica, a fragmentación do territorio, a destrución de vexetación, a contaminación

das augas e o solo por escorrentía, etc. A educación ambiental é fundamental para acadar un cambio na sociedade de cara á mobilidade sustentable, e para transformar os hábitos de vida e de desprazamento. A concienciación e a sensibilización é primordial na etapa escolar, pero segue sendo necesaria na idade adulta. A organización de xornadas sobre a Mobilidade Sustentable serve para concienciar á opinión pública acerca dos efectos negativos do uso abusivo do vehículo privado e as vantaxes dos modos alternativos.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E6.L2.M2. Realizar xornadas de fomento da Mobilidade Sustentable no concello de Bueu.

Como actuación contemplada por esta medida atópase a seguinte:

- Xornadas de Mobilidade Sustentable.

A actuación prevista nesta medida contempla o desenvolvemento anual dunhas Xornadas sobre Mobilidade Sustentable no concello de Bueu, amosando os avances realizados polo PMS e tamén boas prácticas realizadas noutras cidades e concellos con problemáticas semellantes.



Figura 5.107. Xornadas e actividades na Semana Europea da Mobilidade (Fonte: www.pontevedraviva.com)

#### E6.L2.M3. Campañas de Mobilidade Sustentable en Centros Educativos

Sen dúbida, os escolares son o sector da poboación que, en gran medida, protagonizará o cambio do modelo de mobilidade actual a un moito máis sustentable e orientado cara ao peón e a bicicleta, tanto pola súa



dependencia dos modos non motorizados como da súa maior conciencia ambiental na actualidade. Desenvolver actividades de educación ambiental e sensibilización sobre a Mobilidade Sustentable nos Centros Educativos é fundamental de cara á transformación futura do modelo actual.

Esta medida consistirá no desenvolvemento de distintas Campañas de Mobilidade Sustentable cos Centros Educativos do concello de Bueu, de carácter anual, para o fomento da Mobilidade Sustentable.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E6.L2.M3.A Fomentar a Mobilidade Sustentable en Centros Educativos.
- E6.L2.M3.B Concienciar sobre o impacto ambiental do modelo de mobilidade actual e a necesidade da súa transformación a través dos modos non motorizados.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Campaña de Mobilidade Sustentable en Centros Educativos.

A actuación contemplada consistirá na realización dunha campaña de fomento da Mobilidade Sustentable nos Centros Educativos do concello de Bueu, ben mediante xornadas e actividades demostrativas ou ben a través de folletos, dípticos e a difusión de información na materia.



Figura 5.108. Campaña sobre Mobilidade Sustentable no Centro Educativo CPI José García García (Fonte: www.laregion.es)

#### E6.L2.M4. Campañas de Mobilidade Sustentable en Asociacións

Unha das mellores formas de concienciar e sensibilizar aos cidadáns acerca da necesidade de cambiar o modelo de mobilidade actual por outro moito máis sustentable é a través da realización de campañas con Asociacións Veciñais e entidades sociais, coa finalidade de explicar o impacto e os efectos negativos do modelo actual e as vantaxes do formulado polo PMS.

Esta medida consistirá no desenvolvemento de distintas Campañas de Mobilidade Sustentable coas Asociacións Veciñais e outras entidades sociais do concello de Bueu, de carácter anual no curto prazo e bianual no período de medio e longo prazo, para o fomento da Mobilidade Sustentable.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E6.L2.M4.A. Realizar campañas de concienciación e sensibilización sobre a Mobilidade Sustentable en Asociacións veciñais e entidades sociais do concello de Bueu.

Como actuación contemplada por esta medida atópase a seguinte:

- Campaña de Mobilidade Sustentable en Asociacións.

A actuación contemplada consistirá na realización dunha campaña de fomento da Mobilidade Sustentable coas entidades veciñais e asociacións parroquiais do concello de Bueu, ben mediante xornadas e actividades demostrativas ou ben a través de folletos, dípticos e a difusión de información na materia.



Figura 5.109. Reunión Fomento de Mobilidade Sustentable en Asociación Veciñal (Fonte: www.avvatochasmontealto.wordpress.com)

#### p. Medidas de Xestión e Administración da Mobilidade

As Medidas de Xestión e Administración da Mobilidade están integradas na Estratexia E6. XESTIÓN DA MOBILIDADE e desenvolven as Liñas Estratéxicas E6.L3. XESTIÓN DA MOBILIDADE e E6.L4. FINANCIAMENTO.

As Medidas de Xestión e Administración da Mobilidade están orientadas cara a todas aquelas actividades relacionadas coa xestión administrativa e económica do desenvolvemento do PMS do concello de Bueu e facilitar o soporte técnico para iso, ademais de proporcionar as ferramentas urbanísticas, normativas e informáticas precisas para a xestión da mobilidade tanto das servizos municipais como dos cidadáns.

As Medidas de Xestión e Administración da Mobilidade desenvolven os seguintes Obxectivos Estratéxicos e Operativos:

- OE 6.2.2. Proporcionar ferramentas técnicas e administrativas para a xestión da mobilidade
  - o OP 6.2.2.1 Facilitar soporte técnico e administrativo para o desenvolvemento do PMS.
  - o OP 6.2.2.2 Proporcionar información para facilitar a xestión da mobilidade por parte dos cidadáns.
  - o OP 6.2.2.3 Redactar os instrumentos urbanísticos e normativos que permitan o desenvolvemento das medidas do PMS do concello de Bueu.
- OE 6.3.1. Proporcionar o suficiente financiamento para desenvolver as medidas e actuacións planificadas en materia de Mobilidade Sustentable
  - o OP 6.3.1.1 Diversificar a procedencia dos fondos de financiamento para o desenvolvemento do PMS.
  - o OP 6.3.1.2 Facilitar a integración do tecido asociativo e da iniciativa privada no financiamento



do desenvolvemento do PMS.

A continuación, en cada unha das medidas contempladas sinálanse os obxectivos específicos de cada unha delas, aparte da súa definición e descrición.

### E6.L3.M1. Creación dunha Oficina de Mobilidade Sustentable

Unha cuestión fundamental de cara ao correcto desenvolvemento e execución do PMS do concello de Bueu será a asignación dos recursos técnicos e administrativos suficientes, xunto coa coordinación das diferentes medidas e o deseño e redacción dos diferentes proxectos necesarios. Para iso, considérase a necesidade de crear unha Oficina de Mobilidade Sustentable que se encargue da tarefa de xestionar o desenvolvemento do PMS do concello de Bueu.

Esta medida consistirá na creación dunha Oficina de Mobilidade Sustentable no concello de Bueu, dependente da Concellaría e dos servizos municipais responsable da Mobilidade na organización municipal. Esta Oficina de Mobilidade Sustentable terá por función o apoio técnico e administrativo ao desenvolvemento das distintas medidas do PMS do concello de Bueu e a coordinación daquelas medidas transversais ou nas que estean involucradas distintas áreas municipais.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E6.L3.M1.A Creación dun organismo técnico e administrativo para xestionar o desenvolvemento do PMS do concello de Bueu.
- E6.L3.M1.B Proporcionar os recursos técnicos e administrativos para o desenvolvemento e a execución do PMS do concello de Bueu.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Creación da Oficina de Mobilidade Sustentable do concello de Bueu.

A medida consistirá na creación dunha Oficina de Mobilidade Sustentable no concello de Bueu.



Figura 5.110. Oficina de Mobilidade Sustentable de Tarrasa (Fonte: © Elias Tapiolas)

### E6.L3.M2. Open Data de Mobilidade Sustentable

O *Open Data* de Mobilidade Sustentable pode ser unha ferramenta indirecta que axude a que o PMS acade o seu potencial de transformación do modelo de mobilidade, a través de fomentar a colaboración entre o concello

de Bueu e os cidadáns, o tecido produtivo e as restantes administracións, catalizando solucións innovadoras e de aplicación ao mercado.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E6.L3.M2.A Contar coa información xeorreferenciada e actualizada suficiente para realizar o seguimento do PMS do concello de Bueu.
- E6.L3.M2.B Proporcionar recursos e información para o desenvolvemento de servizos de Mobilidade Sustentable por parte da iniciativa privada no concello de Bueu.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Servizo *Open Data* de Mobilidade Sustentable.
- Actualización (periódica) do Servizo *Open Data* de Mobilidade Sustentable.

As actuacións deseñadas consisten na elaboración dun Sistema de Información Xeográfica, e o seu visor correspondente, para a consulta, tratamento e divulgación da Mobilidade Sustentable no concello de Bueu.

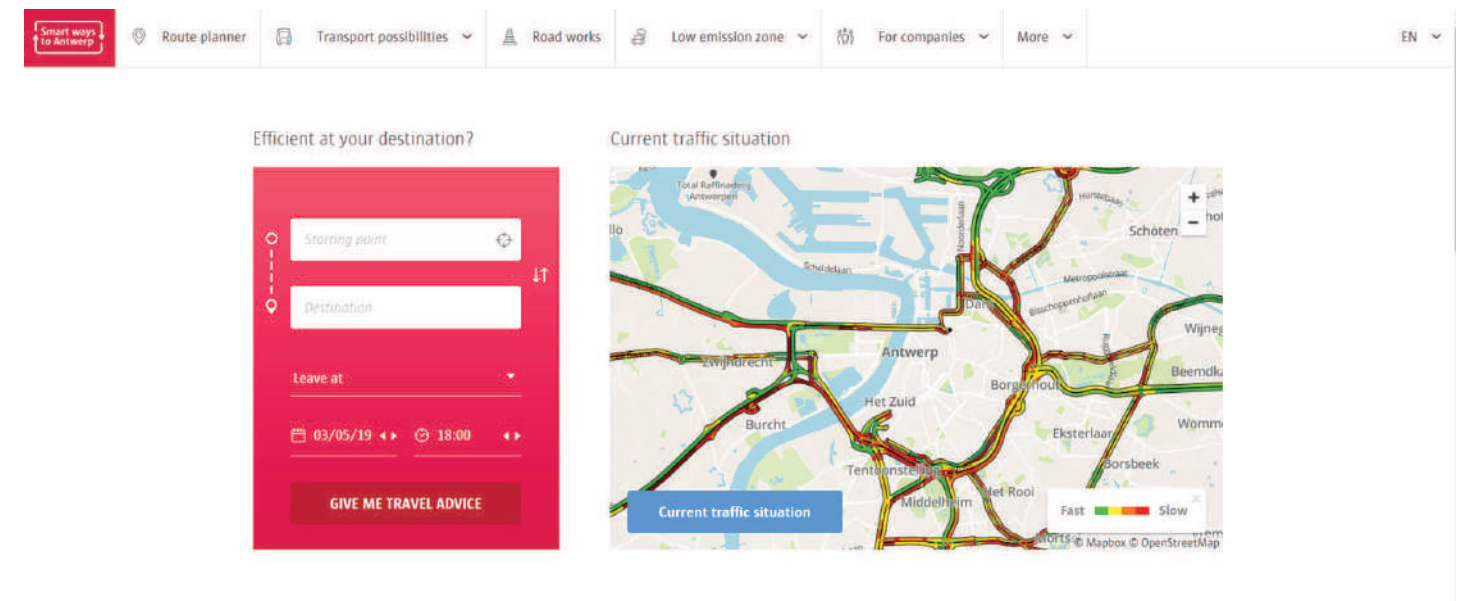


Figura 5.111. Exemplo de Web sobre Mobilidade Sustentable de Amberes. (Fonte: www.slimnaarantwerpen.be)

### E6.L3.M3. App Mobilidade Sustentable

Dentro do desenvolvemento do PMS do concello de Bueu, considérase necesario incorporar as novas tecnoloxías, tanto para a xestión e planificación por parte dos servizos municipais como por parte dos usuarios, aos que se debe atraer cara a un transporte público máis eficiente e que se acomode ás necesidades dos mesmos.

O obxectivo principal é atraer o maior número de viaxeiros, reducindo o uso do automóbil, así como facilitar a mobilidade para todos os cidadáns.

Ademais, a integración no desenvolvemento do PMS das ferramentas tecnolóxicas permitirá realizar unha toma de datos continua, coa finalidade de avaliar de xeito continuo as medidas implantadas e adecuarse ás demandas dos cidadáns.



Deste xeito, considerase o desenvolvemento dunha App Web e móbil na que se publique a tempo real a información precisa, tanto respecto dos autobuses como dos estacionamentos e outras medidas de mobilidade.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E6.L3.M3.A Proporcionar a suficiente información aos cidadáns e usuarios para organizar a súa mobilidade cotiá.

Entre as actuacións contempladas por esta medida atópanse as seguintes:

- App de Mobilidade Sustentable.
- Actualización (periódica) da App de Mobilidade Sustentable.

As actuacións contempladas consisten na programación dunha App de Mobilidade Sustentable no concello de Bueu e a súa actualización periódica.

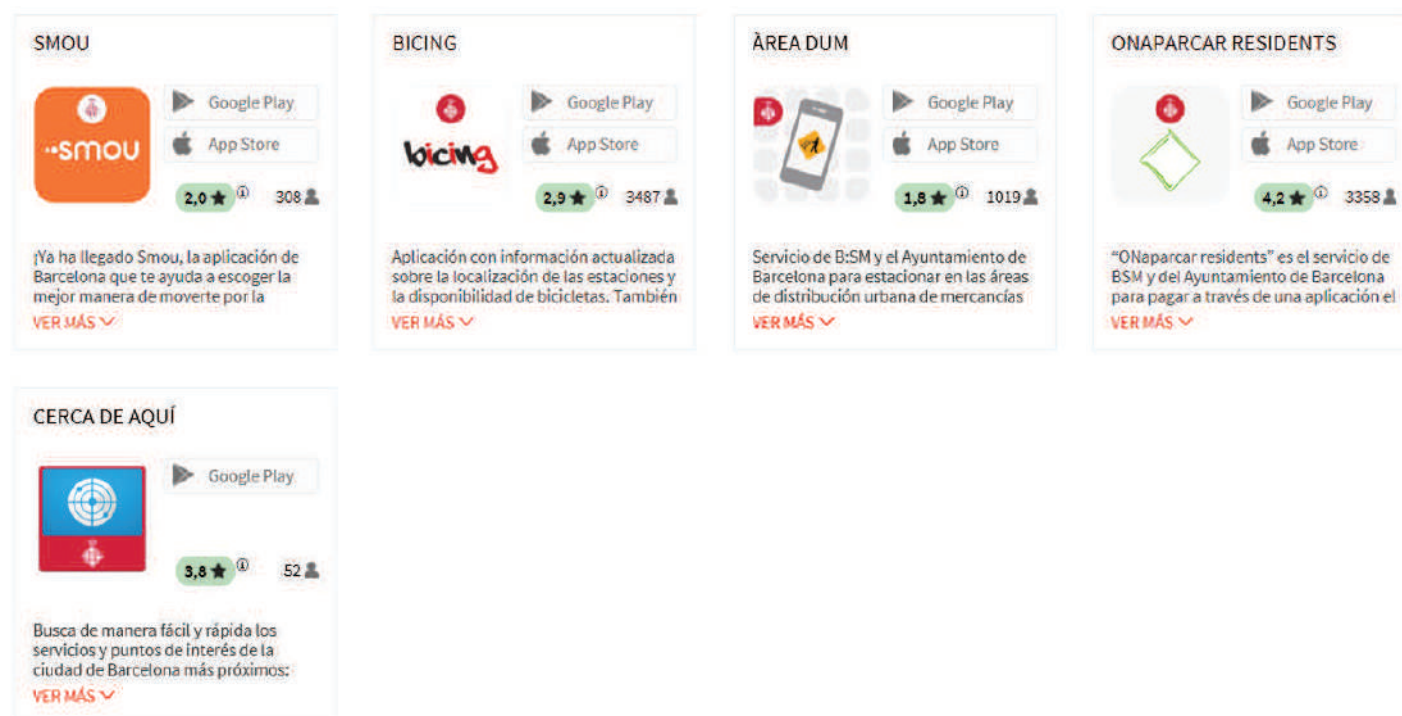


Figura 5.112. Exemplos de App's de Mobilidade de Barcelona. (Fonte: [www.ajuntament.barcelona.cat/apps/es](http://www.ajuntament.barcelona.cat/apps/es))

#### E6.L3.M4. Ordenanza Integrada de Mobilidade

Para regular e organizar a mobilidade no concello de Bueu é necesario dispoñer dunha ordenanza integrada que defina as normas e directrices de todos os modos de transporte, e defina as relacións entre eles, co obxectivo fundamental de acadar unha mobilidade sustentable.

Esta medida consistirá en redactar unha ordenanza que integre a regulación de todos os modos de transporte, actuais, e os que se prevé xurdan nos próximos anos, coa finalidade de compatibilizar o uso do Espazo Público e da rede viaria, evitando conflitos entre os diferentes modos, en particular daqueles que teñen un uso do espazo máis difuso, como os novos elementos de micro-mobilidade (patinetes eléctricos,...).

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E6.L3.M4.A. Regular e organizar os diferentes modos de desprazamento, en particular aqueles que fan un uso concorrente nos espazos peonís e ciclistas, coa finalidade de compatibilizar os diferentes usos e funcións das rúas nos núcleos urbanos.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse as seguintes actuacións:

- Ordenanza Integrada de Mobilidade Sustentable.
- Revisión (periódica) da Ordenanza Integrada de Mobilidade Sustentable.

As actuacións contempladas consisten na redacción da Ordenanza Integrada de Mobilidade e na súa revisión a medio prazo no caso de ser preciso. Esta Ordenanza considerará os seguintes modos de desprazamento e os distintos aspectos sinalados a continuación:

- Peóns.
- Bicicleta e vehículos lixeiro.
- Vehículos motorizados.
- Vehículos especiais.
- Regulamento de viaxeiros en transporte colectivo.
- Xestión das mercadorías.
- Regulación do aparcamento de los diferentes modos de transporte.
- Regulación da circulación e aparcamento de vehículos pesados e materias perigosas.
- Vehículos de micro - mobilidade.

As diferentes ordenanzas existentes, xunto con aqueles aspectos aínda non regulados, deben estruturarse nun único documento, xunto cunha ordenanza fiscal asociada, relativa ás taxas, tarifas ou sancións.



Figura 5.113. Novas formas de mobilidade que precisan de ordenación no Espazo Público (Fonte: [www.lavozdegalicia.es](http://www.lavozdegalicia.es))

#### E6.L3.M5. Tarxeta Municipal de Mobilidade Sustentable

As tarxetas municipais son un método de integración de servizos e método de pagamento que se facilita aos



cidadáns. Esta tipoloxía de tarxeta normalmente vai asociada a descontos ou sistemas tarifarios específicos. Esta medida consistirá en facilitar unha tarxeta aos residentes no concello de Bueu para acceder aos servizos relacionados coa mobilidade sustentable, como o transporte público baixo demanda municipal, o aluguer de bicicletas municipais, estacionamentos, taxis, etc. Asociar a Tarxeta Municipal de Mobilidade Sustentable a un sistema tarifario reducido axudará a fomentar o seu uso por parte dos cidadáns.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E6.L3.M5.A. Facilitar aos residentes do concello de Bueu o acceso aos servizos municipais orientados á Mobilidade Sustentable.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Tarxeta Municipal de Mobilidade Sustentable.

Esta actuación consistirá na implantación dunha tarxeta municipal para que os residentes accedan aos distintos servizos, podendo realizar o pago ou no seu caso acceder de balde, coa posibilidade de implantar recompensas polo uso de modos non motorizados.



Figura 5.114. Tarxeta de Transporte Municipal de A Coruña (Fonte: www.tranviascoruna.com)

#### E6.L4.M1. Programa Europeo CIVITAS

Esta medida consistirá no deseño dun proxecto, ou a integración nun xa existente, en materia de mobilidade turística en pequenos municipios coa finalidade de concorrer ao Programa Europeo CIVITAS, coa finalidade de coñecer e testar boas prácticas na materia e obter recursos económicos e técnicos para o desenvolvemento do PMS do concello de Bueu.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E6.L4.M2.A. Coñecer e testar boas prácticas en Mobilidade Sustentable en entornos turísticos.
- E6.L4.M2.B. Diversificar a obtención de recursos económicos para o desenvolvemento do PMS a través da participación en programas de Mobilidade Sustentable de ámbito europeo.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Busca de Financiamento do Programa CIVITAS.

Esta actuación consistirá no deseño e desenvolvemento dun proxecto para concorrer ao Programa CIVITAS.



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

Figura 5.115. Programa CIVITAS da Unión Europea (Fonte: <https://civitas.eu>)

#### E6.L4.M2. Fondos de Desenvolvemento Rexional

Esta medida consistirá na procura de recursos económicos para o desenvolvemento e a execución do PMS do concello de Bueu a través da participación en diferentes convocatorias de Fondos de Desenvolvemento Rexional en materia de Mobilidade Sustentable.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E6.L4.M2.A. Diversificar a procedencia dos recursos económicos mediante a participación en convocatorias dos Fondos de Desenvolvemento Rexional.

Dentro do PMS do concello de Bueu considéranse a seguinte actuación:

- Busca de Financiamento dos Programas FEDER.

Esta actuación consistirá na participación nas diferentes convocatorias do Programa FEDER e semellantes orientados á Mobilidade Sustentable.

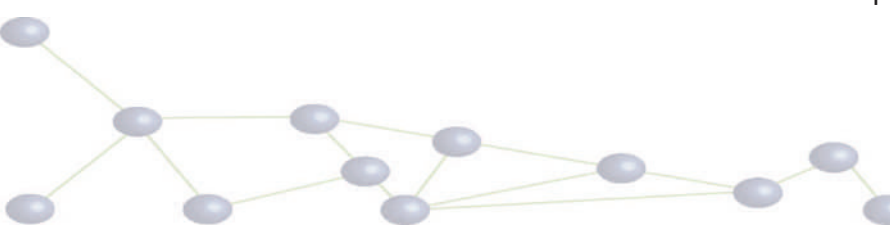


Figura 5.116. Programa de Solucións Singulares de Mobilidade Sustentable do IDAE (Fonte: [www.idae.es](http://www.idae.es))

#### E6.L4.M3. Programas de Inversión Local

Os diferentes niveis da Administración, tanto estatal como autonómica, implantan distintos programas de inversión local, destinados tanto ao gasto corrente e de funcionamento dos concellos como a promover a mellora nalgún ámbito específico, tales como a Mobilidade Sustentable ou a humanización de espazos centrais dos núcleos urbanos.

Neste senso, a Deputación Provincial de Pontevedra conta con distintos programas de inversión local para Mobilidade Sustentable, que complementan ao Plan Concellos, tales como o Plan Camiña a Escola! e outros





mencionados ao longo deste documento, a partir dos cales obter fondos específicos para o desenvolvemento do PMS do concello de Bueu.

O Obxectivo Específico desta Medida é o seguinte:

- E6.L4.M3.1. Diversificar a obtención de recursos económicos para o desenvolvemento do PMS do concello de Bueu a través da participación en programas de inversión local orientados á Mobilidade Sustentable.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Programas Mobilidade Sustentable da Deputación de Pontevedra e outros organismos.

A actuación consistirá no deseño de proxectos para a concorrência aos distintos programas de inversión local da Deputación de Pontevedra e de outros organismos.



Figura 5.117. Programa Plans de Mobilidade Sustentable da Deputación de Pontevedra (Fonte: www.depo.gal)

#### E6.L4.M4. Colaboración Público - Privada

Esta medida consistirá na sinatura de convenios de Colaboración Público – Privada para o desenvolvemento dalgunhas das actividades do PMS do concello de Bueu, en particular aquelas orientadas ás campañas de sensibilización e concienciación, ou nas que sexa preciso a colaboración e cooperación da iniciativa privada.

Os Obxectivos Específicos desta Medida son os seguintes:

- E6.L4.M4.A. Fomentar a participación da iniciativa privada na difusión da Mobilidade Sustentable.
- E6.L4.M4.B. Diversificar a obtención de recursos económicos para a difusión do PMS do concello de Bueu a través da Colaboración Público – Privada.

Dentro do PMS do concello de Bueu considérase a seguinte actuación:

- Programa de Colaboración Público-Privada na Difusión da Mobilidade Sustentable.

Esta medida consistirá no deseño de un programa marco de Colaboración Público – Privada para a difusión da Mobilidade Sustentable no concello de Bueu.



Figura 5.118 Colaboración Público – Privada na Promoción da Mobilidade Sustentable (Fonte: www.autocasion.com)



## 6. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

A implantación do PMS do concello de Bueu requirirá a formalización práctica dun Plan de Implementación no cal se sinalen, a través dunha programación detallada, as medidas e actuacións que desenvolven e concretan as Liñas Estratéxicas formuladas na procura da Visión futura de Mobilidade, indicando unha estimación da súa dimensión, da súa valoración económica, da súa xestión e das fontes de financiación, xunto cos prazos de execución, máis o punto temporal de posta en marcha, de todas elas.

Neste senso, o Plan de Implementación é o resultado do cruce entre as diferentes Liñas Estratéxicas e as súas medidas e actuacións que as desenvolven, por unha banda, e da dispoñibilidade de recursos técnicos, administrativos e económicos, tanto propios como doutras administracións e axentes, que permitan a súa implantación nos termos máis axeitados, por outra.

Deste xeito, fórmase un Plan de Implementación no cal se distribúen temporalmente as distintas medidas e actuacións contempladas no PMS, realizando a asignación dos diferentes recursos técnicos, administrativos e económicos, coa finalidade de establecer unha secuencia lóxica para a posta en marcha do mesmo e a súa xestión.

Desde o punto de vista da organización temporal do Plan de Implementación divídese na seguinte secuencia temporal:

- **Inmediatas (0 – 6 meses):** trátase de medidas e actuacións enmarcadas no Curto Prazo, pero que na actualidade xa están en marcha ou cunha previsión de execución inferior a 1 ano, programadas tanto pola Administración Municipal como por outras. Ademais, trátase de medidas e actuacións que deberían ser postas en práctica, incluso a través de proxectos piloto, na tempada estival próxima, incluso co obxectivo de testar a súa efectividade.
- **Curto Prazo (6 meses – 2 anos):** trátase de medidas e actuacións que poden ser tomadas directamente polo equipo de goberno da corporación municipal, sen intervención doutras administracións, e que non supoñen un investimento elevado.
- **Medio Prazo (2 – 4 anos):** trátase de medidas e actuacións que poden ser tomadas directamente polo equipo de goberno da corporación municipal, sen intervención doutras administracións, pero que supoñen a necesidade de planificación do investimento, ou ben supoñen a necesidade de avaliación de medidas a curto prazo.
- **Longo Prazo (4 – 10 anos):** trátase de medidas e actuacións que dependen da aprobación ou financiamento por parte doutra administración distinta do Concello, así como medidas e actuacións relacionadas con Planeamento Urbano ou Sectorial sen aprobación definitiva. Ou ben, medidas que supoñan a necesidade de aplicación doutras implantadas a curto e medio prazo para que sexa viable a súa aplicación consideradas como obxectivo último.

Nas seguintes liñas descríbese o Plan de Implementación a través da asignación tanto dos recursos, e a súa procedencia, como da súa programación temporal.

### a. Xestión das Actuacións

A capacidade das Liñas Estratéxicas e as súas medidas de actuación de desenvolvemento para acadar a Visión futura do PMS do concello de Bueu está moi relacionada coa correcta implantación das mesmas, tanto respecto da súa xestión como do seu financiamento. Neste senso, é imprescindible que na súa definición cada Liña Estratéxica teña en conta non só o responsable final do mesmo, ou a necesidade de establecer procesos de concertación ou convenios interadministrativos, senón que tamén as accións precisas para a súa execución, os prazos para iso e o seu financiamento.

Así, os instrumentos de desenvolvemento de calquera plan ou estratexia non están completos mentres que non se define quen, como e de que xeito van a levarse a cabo as actuacións programadas. Definindo, polo tanto, claramente o modelo de xestión das medidas, tanto no que respecta á súa xestión propiamente dita, a competencia para executar as actuacións, o responsable do seu desenvolvemento, a necesidade de crear convenios ou concertacións interadministrativos, etc.; ou noutros casos, por exemplo coa creación dun novo espazo de estacionamento, non só é preciso definir a súa titularidade (pública ou privada) senón que tamén baixo que modelo vai prestarse o servizo (concesión, arrendamento,...).

Ademais das distintas actuacións físicas contempladas nas distintas Liñas Estratéxicas formuladas, e de que o propio PMS do concello de Bueu inclúe unha Estratexia específica, a *E6. Xestión da Mobilidade*, de cara á implantación das distintas medidas será preciso a redacción de diferentes documentos e instrumentos de xestión urbanística e de colaboración e cooperación pública e público – privada, mais normativas e ordenanzas, que permitirán o desenvolvemento do PMS e a eficacia das súas determinacións. En xeral, os documentos e instrumentos de xestión a redactar, aparte dos proxectos de execución correspondentes, serán de tres tipos:

- Convenios de desenvolvemento das medidas, en particular aqueles relacionados co seu financiamento, sinalando a que organismo ou institución corresponde e a súa porcentaxe de cooperación.
- Convenios de xestión específica sobre aspectos concretos da mobilidade, tanto con organismos e institucións públicas como con axentes privados, por exemplo para a localización de estacionamentos turísticos de tempada asociados ás praias ou convenios con servizos de transporte en autobús, ou taxis,...
- Modificación das ordenanzas municipais, en particular respecto ao relacionado coa regulación do estacionamento, a carga e descarga de mercadorías, ou as limitacións de uso de áreas de preferencia peonil,...

A continuación, nas seguintes táboas sinalanse tanto a programación temporal das distintas actuacións como os seus instrumentos de xestión, sinalando no seu caso a necesidade de realizar modificacións nas normativas e ordenanzas municipais.

### b. Fontes de Financiamento

A posta en marcha do Plan de Implementación formulado de cara á transformación do modelo de mobilidade actual do concello de Bueu por un novo modelo orientado cara á sustentabilidade, a inclusión social e a seguridade, implica a necesidade e a dispoñibilidade dunha serie de recursos, tanto económicos, como administrativos e técnicos, que vaian máis alá da propia capacidade inversora da Facenda Municipal do concello de Bueu. Por iso, aínda que a meirande parte das medidas propostas son de responsabilidade municipal, sendo o concello



de Bueu o responsable da súa xestión e financiamento cos seus propios recursos, existe un amplo marxe para a procura de recursos económicos tanto noutras Administracións Públicas e Institucións, a través de distintos programas, como da participación do sector privado.

Deste xeito, tal e como se sinala na *Estratexia 6. Xestión da Mobilidade* na súa **Liña Estratéxica E6.L4. Financiamento**, considérase a provisión de recursos económicos, complementarios á propia Facenda Municipal, para o seu investimento nas distintas actuacións contidas no Plan de Implementación do PMS do concello de Bueu. A análise dos diferentes fondos de financiamento público, privado e público – privado, coa finalidade de identificar novas fontes de recursos económicos, tendo en conta as distintas convocatorias tanto de ámbito autonómico como nacional e internacional, permitiu identificar distintas oportunidades ás que pode concorrer o concello de Bueu coa finalidade de obter recursos para a implantación e execución do PMS.

As principais oportunidades de financiamento identificadas están relacionadas coas seguintes categorías de fondos económicos, tanto de concorrencia competitiva como non competitiva, ás cales pode acudir o concello de Bueu para obter recursos coa finalidade de implantar o PMS:

- Fondos Públicos de Desenvolvemento (internacionais, europeos, nacionais e rexionais).
- Fondos Públicos Innovadores (europeos, nacionais e rexionais).
- Fondos Privados Innovadores (fondos de inversión en ciencia e innovación).
- Fondos Privados non Lucrativos (Fundacións, ONG, Responsabilidade Social Corporativa,...).

Os distintos fondos particulares e prioritarios de cara á obtención de recursos complementarios foron sinalados e descritos na **Liña Estratéxica E6.L4. Financiamento** da *Estratexia 6. Xestión da Mobilidade*.

A continuación, nas seguintes táboas sinálanse tanto a programación temporal das distintas actuacións como o seu orzamento aproximado e a fonte de financiamento posible, coa porcentaxe correspondente ao concello de Bueu e aos posibles fondos complementarios identificados.

### c. Programa de Actuacións

O desenvolvemento do PMS do concello de Bueu implica non só a definición das distintas medidas e actuacións previstas, senón que tamén un programa temporal, no cal se sinala a súa secuencia de aplicación, indicando o momento de posta en marcha das mesmas e o seu período de realización. Ao mesmo tempo, esta programación permitirá e simplificará o seguimento da aplicación do PMS do concello de Bueu, e, no seu caso, a súa revisión.

Deste xeito, a continuación, preséntase o Programa de Actuacións, organizado en forma de Cronograma, e no que se reflicten os prazos de execución de cada unha das anteriores, xunto coa súa xestión.





LIÑA ESTRATÉXICA	MEDIDA	INMEDIATAS (0 - 6 meses)	CURTO PRAZO (6 meses - 2 anos)	MEDIO PRAZO (2 - 4 anos)	LONGO PRAZO (4 - 10 anos)	
<b>E1.L1. Fomento e mellora dos desprazamentos non motorizados</b>	<b>E1.L1.M1. Rede de itinerarios peonís municipais</b>		-A Torre - O Viso - Fase I -Acceso Campo de Fútbol de Bueu -Camiño do Bispo -EP1303 - Fase I -EP1306: A Portela - Meiro -EP1307 -PO551: A Torre - Agrelo -Ramón Bares - Rúa da Pedra -Senda Bueu - Beluso	-A Torre - O Viso - Fase II -EP1301: A Portela - Parque Empresarial Castiñeira -EP1302 -EP1303 - Fase I -EP1303 - Fase II -EP1305: O Burgo -EP1305: O Norte - Xexide -EP1305: O Souto - Igrexario -EP1305: O Viso - O Beloso -EP1308 -EP1309 -O Souto - A Gándara - O Viso -PO551: A Graña -PO551: A Portela -PO551: Marín - A Torre	-A Costiña - Murráns - As Castiñáns -A Portela - Murráns -Beluso - O Cabalo -Bon de Abaixo - Praia de Area de Bon -EP1303 - Fase II (Acceso Parque Empresarial Castiñeira) -EP1303 - Fase II -EP1303 - Fase III -EP1305: O Beloso - O Burgo -EP1305: Xeixide - O Viso -Meiro - A Cividá -PO315: Bueu - Beluso -PO315: San Amedio - Beluso -PO315: San Amedio - Cangas -PO551: A Portela - A Graña -PO551: Travesía Bueu - Agrelo	
	<b>E1.L1.M2. Rede de camiños rurais</b>		-Programa camiños rurais - Fase I	-Programa camiños rurais - Fase II	-Programa camiños rurais - Fase III	
	<b>E1.L1.M3. Permeabilidade territorial</b>		-Proxecto permeabilidade PO551-Fase I	-Proxecto permeabilidade PO551-Fase II		
	<b>E1.L1.M4. Metrominuto peonil</b>	-Metrominuto	-Actualización metrominuto - Fase I	-Actualización metrominuto - Fase II		
	<b>E1.L1.M5. Rede de itinerarios ciclistas municipais</b>		-Acceso Campo de Fútbol -Camiño do Bispo -EP1303: Fase I -EP1307: Acceso Praia de Lapamán -PO551: A Torre - Agrelo -Ramón Bares - Rúa da Pedra	-EP1302 -EP1309 -EP1301 - Fase I -EP1303: Fase II -PO551: A Graña -PO551: Marín - A Torre -Senda Litoral: Praia Agrelo - Fase I -Senda Litoral: Praia Agrelo - Fase II	-EP1301 - Fase II -EP1303: Fase II (Acceso Parque Empresarial Castiñeira) -PO315: Bueu - Beluso -PO315: Travesía de Beluso -PO551: A Portela - A Graña -PO551: Travesía Bueu - Agrelo -Senda Litoral: Porto Beluso-Cabo Udra	
	<b>E1.L1.M6. Sistema de aluguer de bicicletas</b>		- Sistema de aluguer de bicicletas (Bueu - Beluso - Cabo Udra) (3 puntos)			
	<b>E1.L1.M7. Rede de aparcamentos de bicicletas</b>	-Aparcamento bicicletas - Fase I (5 puntos)	-Aparcamento bicicletas - Fase I (4 puntos)	-Aparcamento bicicletas - Fase I (1 punto)		
	<b>E1.L1.M8. Ciclominuto</b>	-Ciclominuto	-Actualización ciclominuto - Fase I	-Actualización ciclominuto - Fase II		
	<b>E1.L1.M9. Regulación interseccións con prioridade modos non motorizados</b>		-Actuacións Prioridade Ciclista Bueu	-Actuacións Prioridade Ciclista Beluso - Cabo Udra		
	<b>E1.L1.M10. Fomento da mobilidade en modos non motorizados</b>		-Campaña fomento mobilidade non motorizada - Fase I	-Campaña fomento mobilidade non motorizada - Fase II -Convenio sistema aluguer bicicletas en hoteis e cámpings		
<b>E1.L2. Recuperación da calidade urbana e cidadán</b>	<b>E1.L2.M1. Humanización de rúas</b>		-Humanización Bueu - Fase I	-Humanización Bueu - Fase II -Humanización Beluso - Fase I	-Humanización Bueu - Fase III -Humanización Travesía de Beluso	
	<b>E1.L2.M2. Eixos cívicos</b>	-Proxecto Piloto eixo cívico Montero Ríos (Pescadoira - A Banda do Río)	-Eixo cívico Montero Ríos (Pescadoira - A Banda do Río)	-Eixo cívico Ramón Bares	-Eixo cívico EP1303 - Beluso -Eixo cívico Pazos Fontenla	
	<b>E1.L2.M3. Mellora da urbanización</b>		-Programa mellora urbanización rúas - Fase I	-Programa mellora urbanización rúas - Fase II	-Programa mellora urbanización rúas - Fase III	
	<b>E1.L2.M4. Microproxectos de estancia e actividade no espazo público</b>	-Piloto microproxecto Bueu -Piloto microproxecto Beluso	-Microproxectos de estancia e actividade-Fase I	-Microproxectos de estancia e actividade-Fase F	- Microproxectos de estancia e actividade - Fase III	

6. Plan de Implementación





LIÑA ESTRATÉXICA	MEDIDA	INMEDIATAS (0 - 6 meses)	CURTO PRAZO (6 meses - 2 anos)	MEDIO PRAZO (2 - 4 anos)	LONGO PRAZO (4 - 10 anos)
E2.L1. Reordenación e mellora transporte público	E2.L1.M1. Mellora accesibilidade no transporte público		-Centro de mobilidade do Porto en Bueu -Programa de mellora accesibilidade a paradas - Fase I	-Programa de mellora accesibilidade a paradas - Fase II	
	E2.L1.M2. Sistemas de información de transporte público		-Paneis de información en tempo real en Bueu		
	E2.L1.M3. Servizo transporte á demanda			-Transporte á demanda en zonas rurais - Fase I	-Transporte á demanda en zonas rurais - Fase II
	E2.L1.M4. Servizo colectivo de taxi á demanda		-Servizo de taxis compartido á demanda en zonas rurais - Fase I	-Servizo de taxis compartido á demanda en zonas rurais - Fase II	-Servizo de taxis compartido á demanda en zonas rurais - Fase III
	E2.L1.M5. Servizo barco Illa de Ons	- Análise e Avaliación Servizo de Barco á Illa de Ons	-Servizo de barco Illa de Ons - Fase I	-Servizo de barco Illa de Ons - Fase II	-Servizo de barco Illa de Ons - Fase III





LIÑA ESTRATÉXICA	MEDIDA	INMEDIATAS (0 - 6 meses)	CURTO PRAZO (6 meses - 2 anos)	MEDIO PRAZO (2 - 4 anos)	LONGO PRAZO (4 - 10 anos)
E3.L1. Desconxestión viaria	E3.L1.M1. Xerarquización viaria	-Xerarquización viaria municipal			-Revisión xerarquización viaria municipal
	E3.L1.M2. Enlaces territoriais			-Análise viabilidade nova variante de Bueu	-Conexión PO551 - EP1303
	E3.L1.M3. Artellamento rede viaria municipal. Novas conexións	-Programa de conservación e melloras vías municipais - Fase I	-Programa de conservación e melloras vías municipais - Fase II - Novo acceso ao Campo de Fútbol de Bueu	-Programa de novas conexións de Bueu - Fase I -Programa de conservación e melloras vías municipais - Fase III	-Programa de novas conexións de Bueu - Fase II -Programa de conservación e melloras vías municipais - Fase IV
	E3.L1.M4. Racionalización rede urbana núcleos	-Piloto reordenación tráfico Bueu -Reordenación accesos praias Lapamán e Agrelo	-Reordenación tráfico do centro de Bueu - Fase I -Reforma intersección PO551-Montero Ríos -Reordenación tráfico de Beluso - Fase I	-Reordenación tráfico do centro de Bueu - Fase II Reordenación tráfico de Beluso - Fase II	-Reordenación tráfico do centro de Bueu - Fase III -Reforma intersección PO551 - Pazos Fontenla
	E3.L4.M5. Sinalización	-Mellora da sinalización orientativa - Fase I	-Mellora da sinalización orientativa- Fase II	-Mellora da sinalización orientativa- Fase III	-Mellora da sinalización orientativa- Fase IV
E3.L2. Control e regulación do tráfico	E3.L2.M1. Prioridade peonil	-Zona prioridade peonil centro de Bueu- Fase I	-Zona prioridade peonil centro de Bueu - Fase II -Zona de prioridade peonil Beluso- Fase I -Zona prioridade peonil zona escolar	-Zona prioridade peonil centro de Bueu - Fase III -Zona de prioridade peonil Beluso- Fase II -Zona 30 de Bueu	-Zona prioridade peonil centro de Bueu- Fase IV
	E3.L2.M2. Zonas temperado de tráfico	-Programa de temperado de tráfico - Fase I	-Programa de temperado de tráfico- Fase II	-Programa de temperado de tráfico - Fase III	-Programa de temperado de tráfico - Fase IV
	E3.L2.M3. Regulación interseccións con prioridade transporte público		-Prioridade transporte público PO551 - Montero Ríos	-Prioridade transporte público Johan Carballeira - Montero Ríos -Prioridade transporte público Johan Carballeira - Pazos Fontenla	
	E3.L2.M4. Sistemas de información do tráfico en tempo real	-Paneis de información en tempo real- Fase I	-Paneis de información en tempo real - Fase II	-Paneis de información en tempo real - Fase III	-Paneis de información en tempo real - Fase IV
	E3.L2.M5. Espazos compartidos en núcleos rurais			-Programa de espazos compartidos en núcleos rurais -Fase I	-Programa de espazos compartidos en núcleos rurais - Fase II
E3.L3. Futuro desenvolvemento do viario	E3.L3.M1. Criterios desenvolvemento viario futuro	-Plan director viario municipal			-Revisión plan director viario municipal
	E3.L3.M2. Integración de novas conexións viarias			-Integración de novas conexións viarias- Fase I	-Integración de novas conexións viarias - Fase II
E3.L4. Xestión de aparcamentos	E3.L4.M1. Política de aparcamentos	-Plan de aparcamentos disuasorios	-Regulación aparcamentos en Bueu	-Regulación aparcamentos Beluso	-Regulación aparcamentos núcleos parroquiais
	E3.L4.M2. Aparcamentos disuasorios para residentes		-Aparcamentos disuasorios para residentes - Fase I	-Aparcamentos disuasorios para residentes - Fase II	-Aparcamentos disuasorios para residentes - Fase III
	E3.L4.M3. Aparcamentos disuasorios para turistas	-Aparcamentos disuasorios para visitantes - Fase I	-Aparcamentos disuasorios para visitantes - Fase II	-Aparcamentos disuasorios para visitantes - Fase III	-Aparcamentos disuasorios para visitantes - Fase IV
	E3.L5.M4. Sistemas de xestión de aparcamentos		-Implantación sistema de <i>Smart Parking</i>		
E3.L5. Distribución e control de accesos	E3.L5.M1. Plan de distribución de mercadorías	-Plan de distribución de mercadorías		-Revisión plan de distribución de mercadorías	
	E3.L5.M2. Control de accesos	-Ordenanza de control de acceso de vehículos pesados -Control de acceso de vehículos pesados porto de Bueu	-Aparcamento de vehículos pesados		
	E3.L5.M3. Limitación de horarios	-Ordenanza de regulación de horarios de carga e descarga		-Revisión da ordenanza de regulación de horarios de carga e descarga	
	E3.L5.M4. Rede de puntos de entrega de proximidade		-Implantación de rede de puntos de entrega de proximidade - Fase I	-Implantación de rede de puntos de entrega de proximidade -Fase II	
	E3.L5.M5. Reordenación dos accesos aos portos		-Reordenación acceso aos Portos - Fase I	-Reordenación accesos aos Portos - Fase II	-Reordenación accesos aos Portos - Fase III



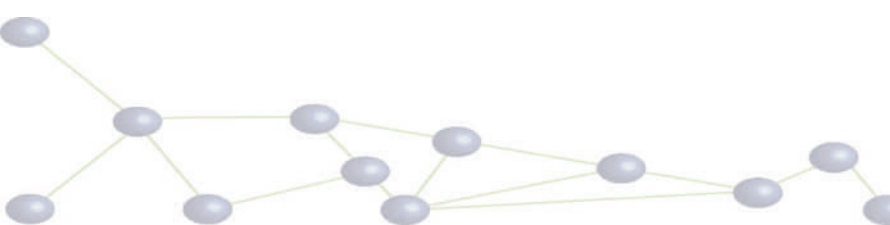


LIÑA ESTRATÉXICA	MEDIDA	INMEDIATAS (0 - 6 meses)	CURTO PRAZO (6 meses - 2 anos)	MEDIO PRAZO (2 - 4 anos)	LONGO PRAZO (4 - 10 anos)	
E4.L1. Servizos para a mobilidade	E4.L1.M1. Aparcamento disuasorio para turistas		-Aparcamento disuasorio turistas longa duración - Polígono Castiñeiras - Fase I	-Aparcamento disuasorio turistas longa duración - Polígono Castiñeiras - Fase II	-Aparcamento disuasorio turistas longa duración - Polígono Castiñeiras-Fase III	
	E4.L1.M2. Servizo bus en tempada turística		-Servizo de bus turístico - Fase I	-Servizo de bus turístico - Fase II	-Servizo de bus turístico - Fase III	
	E4.L1.M3. Regulación autobuses turísticos	-Regulación autobuses turísticos Bueu -regulación autobuses turísticos Cabo Udra				
	E4.L1.M4. Aparcamento autobuses turísticos	-Aparcamento autobuses turísticos Cabo Udra		-Aparcamento autobuses turísticos Bueu		
	E4.L1.M5. Aparcamento para autocaravanas	-Aparcamento autocaravanas				
	E4.L1.M6. Aparcamentos turísticos de tempada	-Programa de aparcamentos turísticos de tempada - Fase I		-Programa de aparcamentos turísticos de tempada - Fase II		
E4.L2. Mobilidade e atracción turística	E4.L2.M1. Sendas peonís, turísticas e paisaxísticas		-Senda litoral - Fase I -Sendas peonís paisaxísticas - Fase I	-Senda litoral - Fase II -Sendas peonís paisaxísticas - Fase II	-Senda litoral - Fase III -Sendas peonís paisaxísticas - Fase III	
	E4.L2.M2. Rutas cicloturísticas		-Ruta cicloturística do Morrazo			
	E4.L2.M3. Rutas BTT	-Ruta BTT Cela - Ermelo - Fase I		-Ruta BTT Cela - Ermelo - Fase II		
	E4.L2.M4. Accesos ás praias	-Programa de mellora acceso peonil praias - Fase I		-Programa de mellora acceso peonil praias - Fase II		
E4.L3. Xestión da mobilidade turística	E4.L3.M1. Guía de mobilidade sustentable para turistas	-Guía mobilidade sustentable para turistas	-Actualización guía mobilidade sustentable turistas - Fase I	-Actualización guía mobilidade sustentable turistas - Fase II	-Actualización guía mobilidade sustentable turistas - Fase III	
	E4.L3.M2. Formación de profesionais do turismo en mobilidade sustentable	-Formación profesionais en mobilidade sustentable - Fase I	-Formación profesionais en mobilidade sustentable - Fase II	-Formación profesionais en mobilidade sustentable - Fase III	-Formación profesionais en mobilidade sustentable- Fase IV	
	E4.L3.M3. Fomento da mobilidade sustentable a turistas	-Accións de fomento mobilidade sustentable a turistas - Fase I	-Accións de fomento mobilidade sustentable a turistas - Fase II	-Accións de fomento mobilidade sustentable a turistas - Fase III	-Accións de fomento mobilidade sustentable a turistas - Fase IV	
	E4.L3.M4. Tarxeta mobilidade sustentable turística		-Tarxeta mobilidade sustentable turística			
	E4.L3.M5. Coordinación e fomento mobilidade sustentable con axencias turísticas	-Programa de coordinación con operadores turísticos - Fase I	-Programa de coordinación con operadores turísticos - Fase II	-Programa de coordinación con operadores turísticos - Fase III	-Programa de coordinación con operadores turísticos - Fase IV	





LIÑA ESTRATÉXICA	MEDIDA	INMEDIATAS (0 - 6 meses)	CURTO PRAZO (6 meses - 2 anos)	MEDIO PRAZO (2 - 4 anos)	LONGO PRAZO (4 - 10 anos)
E5.L1. Accesibilidade universal e inclusión social	E5.L1. Incorporar accesibilidade ás políticas públicas	-Auditoria de accesibilidade -Plan de accesibilidade	-Ordenanza sobre accesibilidade e supresión de barreiras arquitectónicas		
	E5.L1.M2. Rúas accesibles	-Programa supresión barreiras arquitectónicas en rúas - Fase I	-Programa supresión barreiras arquitectónicas en rúas - Fase II	-Programa supresión barreiras arquitectónicas en rúas - Fase III	-Programa supresión barreiras arquitectónicas en rúas - Fase IV
	E5.L1.M3. Accesibilidade vertical		-Programa accesibilidade vertical - Fase I (Montero Ríos - PO551)	-Programa accesibilidade vertical - Fase II (A Achadiza, A Ramorta)	-Programa accesibilidade vertical - Fase III (A Graña, O Outeiriño)
	E5.L1.M4. Transporte público accesible		-Mellora accesibilidade vehículos transporte público		
	E5.L1.M5. Equipamentos accesibles		-Programa de mellora accesibilidade equipamentos municipais - Fase I	-Programa de mellora accesibilidade equipamentos municipais - Fase II	
	E5.L1.M6. Aparcamentos accesibles	-Programa de aparcamentos PMR- Fase I (Bueu)	-Programa de aparcamentos PMR - Fase II (Beluso)	-Programa de aparcamentos PMR - Fase III (parroquias)	
E5.L2. Seguridade viaria	E5.L2.M1. Camiños escolares	-Programa de camiños escolares - Fase I	-Programa de camiños escolares - Fase II		
	E5.L2.M2. Camiños seguros		-Programa de camiños seguros - Fase I	-Programa de camiños seguros - Fase II	
	E5.L2.M3. Calmado velocidade	-Programa de moderación da velocidade - Fase I	-Programa de moderación da velocidade - Fase II	-Programa de moderación da velocidade - Fase III	
	E5.L2.M4. Cruces seguros	-Programa de cruces seguros - Fase I	-Programa de cruces seguros - Fase II	-Programa de cruces seguros - Fase III	-Programa de cruces seguros - Fase IV
	E5.L2.M5. Sinalización	-Programa mellora sinalización orientativa - Fase I	-Programa mellora sinalización orientativa - Fase II	-Programa mellora sinalización orientativa - Fase III	-Programa mellora sinalización orientativa - Fase IV
E5.L3. Medioambiente e protección ambiental	E5.L3.M1. Zonas de protección ambiental	-Zona de protección ambiental de Cabo Udra			
	E5.L3.M2. Zonas de baixas emisións		-Zona de baixas emisións de Bueu		
	E5.L3.M3. Flotas municipais de baixas emisións			-Flota municipal de baixas emisións	
	E5.L3.M4. Fomento do vehículo eléctrico		-Programa de rede de puntos de recarga vehículos eléctricos	-Fomento do vehículo eléctrico	
	E5.L3.M5. Fomentar o <i>carpooling</i> e o <i>carsharing</i>		-Plataforma de <i>Carpooling</i>	-Plataforma de <i>Carsharing</i>	







LIÑA ESTRATÉXICA	MEDIDA	INMEDIATAS (0 - 6 meses)	CURTO PRAZO (6 meses - 2 anos)	MEDIO PRAZO (2 - 4 anos)	LONGO PRAZO (4 - 10 anos)
E6.L1. Fomento e regulación en centros atractores de actividades	E6.L1.M1. Política de localización de centros atractores		-Plan de Coordinación Mobilidade e Plan Xeral de Ordenación Municipal		-Revisión Plan de Coordinación Mobilidade e Plan Xeral de Ordenación Municipal
	E6.L1.M2. Bonos transporte empresa		-Programa de bonos de transporte público para empregados - Fase I	-Programa de bonos de transporte público para empregados - Fase II	-Programa de bonos de transporte público para empregados - Fase III
	E6.L1.M3. Regulación actividades no viario e espazo público	-Ordenanza de regulación de actividades no viario e no espazo público			
	E6.L1.M4. Fomento mobilidade sustentable en centros atractores	-Xornadas de fomento da mobilidade sustentable - Fase I	-Xornadas de fomento da mobilidade sustentable - Fase II	-Xornadas de fomento da mobilidade sustentable - Fase III	-Xornadas de fomento da mobilidade sustentable - Fase IV
E6.L2. Sensibilización e concienciación	E6.L2.M1. Guía municipal mobilidade sustentable	-Guía municipal de mobilidade sustentable	-Actualización da guía municipal de mobilidade sustentable - Fase I	-Actualización da guía municipal de mobilidade sustentable - Fase II	-Actualización da guía municipal de mobilidade sustentable - Fase III
	E6.L2.M2. Xornadas mobilidade sustentable	-Xornadas de mobilidade sustentable - Fase I	-Xornadas de mobilidade sustentable - Fase II	-Xornadas de mobilidade sustentable - Fase III	-Xornadas de mobilidade sustentable - Fase IV
	E6.L2.M3. Campañas mobilidade sustentable en centros educativos	-Campaña de mobilidade sustentable en centros educativos - Fase I	-Campaña de mobilidade sustentable en centros educativos - Fase II	-Campaña de mobilidade sustentable en centros educativos - Fase III	-Campaña de mobilidade sustentable en centros educativos - Fase IV
	E6.L2.M4. Campañas mobilidade sustentable en asociacións	-Campaña de mobilidade sustentable en asociacións - Fase I	-Campaña de mobilidade sustentable en asociacións - Fase II	-Campaña de mobilidade sustentable en asociacións - Fase III	-Campaña de mobilidade sustentable en asociacións - Fase IV
E6.L3. Xestión da mobilidade	E6.L3.M1. Oficina mobilidade sustentable	-Creación da oficina de mobilidade sustentable	-Oficina de Mobilidade Sustentable - Fase I	-Oficina de Mobilidade Sustentable - Fase II	-Oficina de Mobilidade Sustentable - Fase II
	E6.L3.M2. Open Data mobilidade sustentable		-Servizo Open Data mobilidade sustentable	-Actualización do servizo Open Data mobilidade sustentable - Fase I	-Actualización do servizo Open Data mobilidade sustentable - Fase II
	E6.L3.M3. App mobilidade sustentable		-App mobilidade sustentable	-Actualización App mobilidade sustentable - Fase I	-Actualización App mobilidade sustentable - Fase II
	E6.L3.M4. Ordenanza integrada de mobilidade	-Ordenanza integrada de mobilidade		-Revisión da ordenanza integrada de mobilidade - Fase I	-Revisión da ordenanza integrada de mobilidade - Fase II
	E6.L3.M5. Tarxeta municipal mobilidade sustentable		-Tarxeta municipal mobilidade sustentable		
E6.L4. Financiamento	E6.L4.M1. Programa europeo Civitas		-Busca financiamento programa Civitas - Fase I	-Busca financiamento programa Civitas - Fase II	-Busca financiamento programa Civitas - Fase III
	E6.L4.M2. Fondos de desenvolvemento rexional		-Busca financiamento programas FEDER - Fase I	-Busca financiamento programas FEDER - Fase II	-Busca financiamento programas FEDER - Fase III
	E6.L4.M3. Programas de inversión local	-Programas mobilidade sustentable entidades locais - Fase I	-Programas mobilidade sustentable entidades locais - Fase II	-Programas mobilidade sustentable entidades locais - Fase III	-Programas mobilidade sustentable entidades locais - Fase IV
	E6.L4.M4. Colaboración público - privada	-Programa de colaboración público - privada en difusión da mobilidade sustentable - Fase I	-Programa de colaboración público - privada en difusión da mobilidade sustentable - Fase II	-Programa de colaboración público - privada en difusión da mobilidade sustentable - Fase III	-Programa de colaboración público - privada en difusión da mobilidade sustentable - Fase IV





### d. Estimación Económica

Nas seguintes táboas amósase a estimación económica de cada unha das actuacións formuladas no Plan de Implementación.

ACTUACIÓN	UD	INMEDIATA (0 - 6 meses)	CURTO PRAZO (6 meses - 2 anos)	MEDIO PRAZO (2 - 4 anos)	LONGO PRAZO (4 - 10 anos)	PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		
						PREZO UNITARIO	CUSTO INVERSIÓN (€)	ASIGNACIÓN MUNICIPAL
<b>E1. FACILITAR MOBILIDADE PEONIL E CICLISTA</b>								
<b>E1.L1.M1. REDE DE ITINERARIOS PEONÍS MUNICIPAIS</b>								
<b>E1.L1.M1. REDE DE ITINERARIOS PEONÍS MUNICIPAIS</b>								
A Torre - O Viso - Fase I	ml		300			120,00 €	36.000,00 €	80%
Acceso Campo de Fútbol de Bueu	ml		525			120,00 €	63.000,00 €	80%
Camiño do Bispo	ml		735			25,00 €	18.375,00 €	80%
EP1303 - Fase I	ml		1.300			120,00 €	156.000,00 €	20%
EP1306: A Portela - Meiro	ml		875			120,00 €	105.000,00 €	20%
EP1307	ml		200			120,00 €	24.000,00 €	20%
PO551: A Torre - Agrelo	ml		800			120,00 €	96.000,00 €	0%
Ramón Bares - Rúa da Pedra	ml		150			120,00 €	18.000,00 €	80%
Senda Bueu - Beluso	ml		585			120,00 €	70.200,00 €	80%
A Torre - O Viso - Fase II	ml			885		120,00 €	106.200,00 €	80%
EP1301: A Portela - Parque Empresarial Castiñeira	ml			1.575		120,00 €	189.000,00 €	20%
EP1302	ml			1.875		120,00 €	225.000,00 €	20%
EP1303 - Fase I	ml			685		120,00 €	82.200,00 €	20%
EP1303 - Fase II	ml			525		120,00 €	63.000,00 €	20%
EP1305: O Burgo	ml			530		120,00 €	63.600,00 €	20%
EP1305: O Norte - Xexide	ml			1050		120,00 €	126.000,00 €	20%
EP1305: O Souto - Igrexario	ml			3.175		120,00 €	381.000,00 €	20%
EP1305: O Viso - O Beloso	ml			865		120,00 €	103.800,00 €	20%
EP1308	ml			2.530		120,00 €	303.600,00 €	20%
EP1309	ml			890		120,00 €	106.800,00 €	20%
O Souto - A Gándara - O Viso	ml			1.215		120,00 €	145.800,00 €	80%
PO551: A Graña	ml			875		120,00 €	105.000,00 €	0%
PO551: A Portela	ml			510		120,00 €	61.200,00 €	0%
PO551: Marín - A Torre	ml			1.000		120,00 €	120.000,00 €	0%
A Costiña - Murráns - As Castiñáns	ml				990	120,00 €	118.800,00 €	100%
A Portela - Murráns	ml				715	120,00 €	85.800,00 €	100%
Beluso - O Cabalo	ml				805	120,00 €	96.600,00 €	100%
Bon de Abaixo - Praia de Area de Bon	ml				1.415	120,00 €	169.800,00 €	100%
EP1303 - Fase II (Acceso Parque Empresarial Castiñeira)	ml				535	120,00 €	64.200,00 €	20%
EP1303 - Fase II	ml				1.735	120,00 €	208.200,00 €	20%
EP1303 - Fase III	ml				765	120,00 €	91.800,00 €	20%
EP1305: O Beloso - O Burgo	ml				785	120,00 €	94.200,00 €	20%
EP1305: Xeixide - O Viso	ml				610	120,00 €	73.200,00 €	20%
Meiro - Cividáns	ml				1.730	120,00 €	207.600,00 €	80%
PO315: Bueu - Beluso	ml				2.385	120,00 €	286.200,00 €	0%
PO315: San Amedio - Beluso	ml				1.925	120,00 €	231.000,00 €	0%
PO315: San Amedio - Cangas	ml				1.320	120,00 €	158.400,00 €	0%
PO551: A Portela - A Graña	ml				1.015	120,00 €	121.800,00 €	0%
PO551: Travesía Bueu - Agrelo	ml				2.570	120,00 €	308.400,00 €	20%
<b>E1.L1.M2. REDE DE CAMIÑOS RURAIS</b>								
Programa de Camiños Rurais - Fase I	ano		2			36.000,00 €	72.000,00 €	100%
Programa de Camiños Rurais - Fase II	ano			2		36.000,00 €	72.000,00 €	100%
Programa de Camiños Rurais - Fase III	ano				6	36.000,00 €	216.000,00 €	100%
<b>E1.L1.M3. PERMEABILIDADE TERRITORIAL</b>								
Proxecto de Permeabilidade na Estrada PO551: Fase I	ud		1			25.000,00 €	25.000,00 €	20%
Proxecto de Permeabilidade na Estrada PO551: Fase II	ud			1		50.000,00 €	50.000,00 €	80%

ACTUACIÓN	UD	INMEDIATA (0 - 6 meses)	CURTO PRAZO (6 meses - 2 anos)	MEDIO PRAZO (2 - 4 anos)	LONGO PRAZO (4 - 10 anos)	PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		
						PREZO UNITARIO	CUSTO INVERSIÓN (€)	ASIGNACIÓN MUNICIPAL
<b>E1.L1.M4. METROMINUTO PEONIL</b>								
Metrominuto	ud	1				2.500,00 €	2.500,00 €	100%
Actualización Metrominuto - Fase I	ud		1			2.500,00 €	2.500,00 €	100%
Actualización Metrominuto - Fase II	ud			1		2.500,00 €	2.500,00 €	100%
<b>E1.L1.M5. REDE DE ITINERARIOS CICLISTAS MUNICIPAIS</b>								
Acceso Campo de Fútbol	ml		525			15,00 €	7.875,00 €	20%
Camiño do Bispo	ml		735			15,00 €	11.025,00 €	20%
EP1303: Fase I	ml		1.300			15,00 €	19.500,00 €	20%
EP1307: Acceso Praia de Lapamán	ml		200			15,00 €	3.000,00 €	20%
PO551: A Torre - Agrelo	ml		800			15,00 €	12.000,00 €	0%
Ramón Bares - Rúa da Pedra	ml		150			15,00 €	2.250,00 €	20%
EP1302	ml			1.875		15,00 €	28.125,00 €	20%
EP1309	ml			890		15,00 €	13.350,00 €	20%
EP1301 - Fase I	ml			685		15,00 €	10.275,00 €	20%
EP1303: Fase II	ml			525		15,00 €	7.875,00 €	20%
PO551: A Graña	ml			875		15,00 €	13.125,00 €	0%
PO551: Marín - A Torre	ml			1.000		15,00 €	15.000,00 €	0%
Senda Litoral: Praia Agrelo - Fase I	ml			335		15,00 €	5.025,00 €	20%
Senda Litoral: Praia Agrelo - Fase II	ml			365		15,00 €	5.475,00 €	20%
EP1301 - Fase II	ml				1.750	15,00 €	26.250,00 €	20%
EP1303: Fase II (Acceso Parque Empresarial Castiñeira)	ml				535	15,00 €	8.025,00 €	20%
PO315: Bueu - Beluso	ml				2.315	15,00 €	34.725,00 €	0%
PO315: Travesía de Beluso	ml				250	15,00 €	3.750,00 €	0%
PO551: A Portela - A Graña	ml				1.015	15,00 €	15.225,00 €	0%
PO551: Travesía Bueu - Agrelo	ml				2.575	15,00 €	38.625,00 €	0%
Senda Litoral: Porto Beluso-Cabo Udra	ml				2.975	15,00 €	44.625,00 €	20%
<b>E1.L1.M6. SISTEMA DE ALUGUER DE BICICLETAS</b>								
Punto de Alquiler Bicicletas: Bueu	ud		1			4.000,00 €	4.000,00 €	20%
Punto de Alquiler Bicicletas: Beluso	ud		1			4.000,00 €	4.000,00 €	20%
Punto de Alquiler Bicicletas: Cabo Udra	ud		1			4.000,00 €	4.000,00 €	20%
<b>E1.L1.M7. REDE DE APARCAMENTOS DE BICICLETAS</b>								
Aparcamiento de Bicicletas de Bueu - Fase I	ud	4				3.500,00 €	14.000,00 €	100%
Aparcamiento de Bicicletas de Beluso - Fase I	ud	1				3.500,00 €	3.500,00 €	100%
Aparcamiento de Bicicletas de Bueu - Zona Escolar - Fase I	ud	6				3.500,00 €	21.000,00 €	100%
Aparcamiento de Bicicletas de Cabo Udra	ud	2				3.500,00 €	7.000,00 €	100%
Aparcamiento de Bicicletas en Praias - Fase I		2				3.500,00 €	7.000,00 €	100%
Aparcamiento de Bicicletas de Bueu - Fase II	ud		4			3.500,00 €	14.000,00 €	100%
Aparcamiento de Bicicletas de Beluso - Fase II	ud		2			3.500,00 €	7.000,00 €	100%
Aparcamiento de Bicicletas de Bueu - Zona Escolar - Fase II	ud		5			3.501,00 €	17.505,00 €	200%
Aparcamiento de Bicicletas en Praias - Fase II			1			3.500,00 €	3.500,00 €	100%
Aparcamiento de Bicicletas en Praias - Fase III	ud			2		3.500,00 €	7.000,00 €	100%
<b>E1.L1.M8. CICLOMINUTO</b>								
Ciclominuto	ud	1				2.500,00 €	2.500,00 €	100%
Actualización Ciclominuto - Fase I	ud		1			2.500,00 €	2.500,00 €	100%
Actualización Ciclominuto - Fase II	ud			1		2.500,00 €	2.500,00 €	100%
<b>E1.L1.M9. REGULACIÓN INTERSECCIÓNS CON PRIORIDADE MODOS NON MOTORIZADOS</b>								
Actuacións Prioridade Ciclista Bueu	ud		1			15.000,00 €	15.000,00 €	100%
Actuacións Prioridade Ciclista Beluso - Cabo Udra	ud			1		15.000,00 €	15.000,00 €	100%
<b>E1.L1.M10. FOMENTO DA MOBILIDADE EN MODOS NON MOTORIZADOS</b>								
Campaña de Fomento da Mobilidade Non Motorizada - Fase I	ano	0,5				1.500,00 €	750,00 €	100%
Campaña de Fomento da Mobilidade Non Motorizada - Fase II	ano		2			3.000,00 €	6.000,00 €	100%
Convenio Sistema Alquiler de Bicicletas en Hoteis e Cámpings	ano		2			2.500,00 €	5.000,00 €	100%

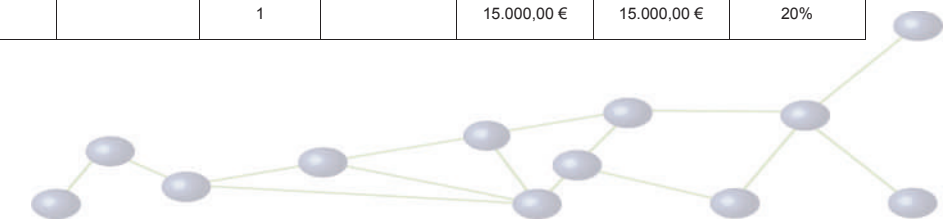




ACTUACIÓN	UD	INMEDIATA (0 - 6 meses) medición aproximada	CURTO PRAZO (6 meses - 2 anos) medición aproximada	MEDIO PRAZO (2 - 4 anos) medición aproximada	LONGO PRAZO (4 - 10 anos) medición aproximada	PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		
						PREZO UNITARIO	CUSTO INVERSIÓN (€)	ASIGNACIÓN MUNICIPAL
<b>E1.L2. RECUPERACIÓN DA CALIDADE URBANA E CIDADÁN</b>								
<b>E1.L2.M1. HUMANIZACIÓN DE RÚAS</b>								
Humanización Bueu - Fase I	ano		2			150.000,00 €	300.000,00 €	100%
Humanización Bueu - Fase II	ano			2		150.000,00 €	300.000,00 €	100%
Humanización Bueu - Fase III	ano				6	150.000,00 €	900.000,00 €	100%
Humanización Beluso - Fase I	ano			2		100.000,00 €	200.000,00 €	100%
Humanización Beluso - Fase II	ano				6	100.000,00 €	600.000,00 €	100%
Humanización Travesía de Beluso (PO551)	m²				5.000	155,00 €	775.000,00 €	20%
<b>E1.L2.M2. EIXOS CÍVICOS</b>								
Proxecto Piloto Eixo Cívico Montero Ríos (Pescadoira - A Banda do Río)	ud	1				6.000,00 €	6.000,00 €	100%
Eixo Cívico Montero Ríos (Pescadoira - A Banda do Río)	m²		20.000			155,00 €	3.100.000,00 €	60%
Eixo Cívico Ramón Bares	m²			10.000		155,00 €	1.550.000,00 €	80%
Eixo Cívico Pazos Fontenla	m²				15.000	155,00 €	2.325.000,00 €	80%
Eixo Cívico EP1303: Chan de Piñeiro - Beluso	m²				2.750	155,00 €	426.250,00 €	20%
<b>E1.L2.M3. MELLORA DA URBANIZACIÓN</b>								
Programa de Mellora da Urbanización das Rúas - Fase I	ano		2			50.000,00 €	100.000,00 €	100%
Programa de Mellora da Urbanización das Rúas - Fase II	ano			2		50.000,00 €	100.000,00 €	100%
Programa de Mellora da Urbanización das Rúas - Fase III	ano				6	50.000,00 €	300.000,00 €	100%
<b>E1.L2.M4. MICROPROXECTOS DE ESTANCIA E ACTIVIDADE NO ESPAZO PÚBLICO</b>								
Piloto Microproxecto Bueu	ud	1				6.000,00 €	6.000,00 €	100%
Piloto Microproxecto Beluso	ud	1				6.000,00 €	6.000,00 €	100%
Programa de Microproxectos - Fase I	ano		2			12.000,00 €	24.000,00 €	80%
Programa de Microproxectos - Fase II	ano			2		12.000,00 €	24.000,00 €	80%
Programa de Microproxectos - Fase III	ano				6	12.000,00 €	72.000,00 €	80%

<b>E2. POTENCIAR O TRANSPORTE PÚBLICO</b>								
<b>E2.L1. REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO</b>								
<b>E2.L1.M1. MELLORA DA ACCESIBILIDADE A PARADAS DE AUTOBÚS</b>								
Centro de Mobilidade do porto de Bueu	ud		1			250.000,00 €	250.000,00 €	60%
Programa de Mellora da Accesibilidade a Paradas - Fase I	ano		2			30.000,00 €	60.000,00 €	100%
Intercambiador de Beluso	ud		1			30.000,00 €	30.000,00 €	60%
Programa de Mellora da Accesibilidade a Paradas - Fase II	ano			2		30.000,00 €	60.000,00 €	100%
<b>E2.L1.M2. SISTEMA DE INFORMACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO</b>								
Paneis de Información en Tempo Real en Bueu	ud		6			4.750,00 €	28.500,00 €	100%
<b>E2.L1.M3. SERVIZO DE TRANSPORTE Á DEMANDA</b>								
Servizo de Transporte en Autobús á demanda en zonas rurais - Fase I	ano			2		45.000,00 €	90.000,00 €	60%
Servizo de Transporte en Autobús á demanda en zonas rurais - Fase II	ano				6	45.000,00 €	270.000,00 €	60%
<b>E2.L1.M4. SERVIZO COLECTIVO DE TAXI Á DEMANDA</b>								
Servizo de Taxi compartido á demanda en zonas rurais - Fase I	ano		2			25.000,00 €	50.000,00 €	100%
Servizo de Taxi compartido á demanda en zonas rurais - Fase II	ano			2		25.000,00 €	50.000,00 €	100%
Servizo de Taxi compartido á demanda en zonas rurais - Fase III	ano				6	25.000,00 €	150.000,00 €	100%
<b>E2.L1.M5. SERVIZO DE BARCO Á ILLA DE ONS</b>								
Análise e Avaliación Servizo de Barco á Illa de Ons	ud	1				6.000,00 €	6.000,00 €	100%
Servizo de Barco á Illa de Ons - Fase I	ano		2			100.000,00 €	200.000,00 €	20%
Servizo de Barco á Illa de Ons - Fase II	ano			2		100.000,00 €	200.000,00 €	20%
Servizo de Barco á Illa de Ons - Fase III	ano				6	100.000,00 €	600.000,00 €	20%

ACTUACIÓN	UD	INMEDIATA (0 - 6 meses) medición aproximada	CURTO PRAZO (6 meses - 2 anos) medición aproximada	MEDIO PRAZO (2 - 4 anos) medición aproximada	LONGO PRAZO (4 - 10 anos) medición aproximada	PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		
						PREZO UNITARIO	CUSTO INVERSIÓN (€)	ASIGNACIÓN MUNICIPAL
<b>E3. RACIONALIZAR O USO DO AUTOMÓBIL</b>								
<b>E3.L1. DESCONXESTIÓN VIARIA</b>								
<b>E3.L1.M1. XERARQUIZACIÓN VIARIA</b>								
Xerarquización Viaria Municipal	ud	1				3.000,00 €	3.000,00 €	100%
Revisión da Xerarquización Viaria Municipal	ud				1	3.000,00 €	3.000,00 €	100%
<b>E3.L1.M2. ENLACES TERRITORIAIS</b>								
Análise da Viabilidade Conexión VG4.4 - CG4.1 (Variante de Bueu)	ud			1		15.000,00 €	15.000,00 €	50%
Conexión PO551 - EP1303	ml				500	3.000,00 €	1.500.000,00 €	0%
<b>E3.L1.M3. ARTELLAMENTO REDE VIARIA MUNICIPAL. NOVAS CONEXIÓNS</b>								
Programa de Conservación e Mellora de Vías Municipais - Fase I	ano	0,5				36.000,00 €	18.000,00 €	100%
Programa de Conservación e Mellora de Vías Municipais - Fase II	ano		1,5			36.000,00 €	54.000,00 €	100%
Programa de Conservación e Mellora de Vías Municipais - Fase III	ano			2		36.000,00 €	72.000,00 €	100%
Programa de Conservación e Mellora de Vías Municipais - Fase IV	ano				6	36.000,00 €	216.000,00 €	100%
Novo acceso ao Campo de Fútbol de Bueu	ml		200			1.650,00 €	330.000,00 €	80%
Programa de Novas Conexións de Bueu - Fase I	ml			1.150		1.650,00 €	1.897.500,00 €	10%
Programa de Novas Conexións de Bueu - Fase II	ml				810	1.650,00 €	1.336.500,00 €	10%
<b>E3.L1.M4. RACIONALIZACIÓN REDE URBANA NÚCLEOS</b>								
Piloto Reordenación Tráfico no núcleo urbano de Bueu	ud	1				6.000,00 €	6.000,00 €	100%
Reordenación Accesos Praias Lapamán e Agrelo	ud	1				7.500,00 €	7.500,00 €	20%
Reordenación Tráfico do centro de Bueu - Fase I	ud		1			7.500,00 €	7.500,00 €	100%
Reordenación Tráfico en Beluso - Fase I	ud		1			7.500,00 €	7.500,00 €	20%
Reforma Intersección PO551 - Montero Ríos	ud		1			75.000,00 €	75.000,00 €	20%
Reordenación Tráfico do centro de Bueu - Fase II	ud			1		6.000,00 €	6.000,00 €	100%
Reordenación do Tráfico en Beluso - Fase II	ud			1		6.000,00 €	6.000,00 €	100%
Reordenación Tráfico do centro de Bueu - Fase III	ud				1	6.000,00 €	6.000,00 €	100%
Reforma Intersección PO551 - Pazos Fontenla	ud				1	75.000,00 €	75.000,00 €	20%
<b>E3.L1.M5. SINIALIZACIÓN</b>								
Mellora da Sinalización Orientativa - Fase I	ano	0,5				12.000,00 €	6.000,00 €	100%
Mellora da Sinalización Orientativa - Fase II	ano		1,5			12.000,00 €	18.000,00 €	100%
Mellora da Sinalización Orientativa - Fase III	ano			2		12.000,00 €	24.000,00 €	100%
Mellora da Sinalización Orientativa - Fase IV	ano				6	12.000,00 €	72.000,00 €	100%
<b>E3.L2. CONTROL E REGULACIÓN DO TRÁFICO</b>								
<b>E3.L2.M1. PEONALIZACIÓN</b>								
Zona de Prioridade Peonil Centro de Bueu - Fase I	ud	1				7.500,00 €	7.500,00 €	100%
Zona de Prioridade Peonil Centro de Bueu - Fase II	ud		1			7.500,00 €	7.500,00 €	100%
Zona de Prioridade Peonil de Beluso - Fase I	ud		1			7.500,00 €	7.500,00 €	100%
Zona de Prioridade Peonil - Zona Escolar	ud		1			7.500,00 €	7.500,00 €	100%
Zona de Prioridade Peonil Centro de Bueu - Fase III	ud			1		7.500,00 €	7.500,00 €	100%
Zona de Prioridade Peonil de Beluso - Fase II	ud			1		7.500,00 €	7.500,00 €	100%
Zona 30 de Bueu	ud			1		7.500,00 €	7.500,00 €	100%
Zona de Prioridade Peonil Centro de Bueu - Fase IV	ud				1	7.500,00 €	7.500,00 €	100%
<b>E3.L2.M2. ZONAS TEMPERADO DE TRÁFICO</b>								
Programa de Temperado de Tráfico - Fase I	ano	0,5				20.000,00 €	10.000,00 €	100%
Programa de Temperado de Tráfico - Fase II	ano		1,5			20.000,00 €	30.000,00 €	100%
Programa de Temperado de Tráfico - Fase III	ano			2		20.000,00 €	40.000,00 €	100%
Programa de Temperado de Tráfico - Fase IV	ano				6	20.000,00 €	120.000,00 €	100%
<b>E3.L2.M3. REGULACIÓN INTERSECCIÓNS CON PRIORIDADE TRANSPORTE PÚBLICO</b>								
Prioridade Transporte Público PO551 - Montero Ríos	ud		1			15.000,00 €	15.000,00 €	20%
Prioridade Transporte Público Montero Ríos - Johan Carballeira	ud			1		15.000,00 €	15.000,00 €	20%
Prioridade Transporte Público Johan Carballeira - Pazos Fontenla	ud			1		15.000,00 €	15.000,00 €	20%





ACTUACIÓN	UD	INMEDIATA	CURTO PRAZO	MEDIO PRAZO	LONGO PRAZO	PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		
		(0 - 6 meses)	(6 meses - 2 anos)	(2 - 4 anos)	(4 - 10 anos)	PREZO UNITARIO	CUSTO INVERSIÓN (€)	ASIGNACIÓN MUNICIPAL
<b>E3.L2.M4. SISTEMAS DE INFORMACIÓN DO TRÁFICO EN TEMPO REAL</b>								
Paneis de Información en Tempo Real - Fase I	ud	2				4.750,00 €	9.500,00 €	60%
Paneis de Información en Tempo Real - Fase II	ud		2			4.750,00 €	9.500,00 €	60%
Paneis de Información en Tempo Real - Fase III	ud			2		4.750,00 €	9.500,00 €	60%
Paneis de Información en Tempo Real - Fase IV	ud				2	4.750,00 €	9.500,00 €	60%
<b>E3.L1.M5. ESPAZOS COMPARTIDOS EN NÚCLEOS RURAIS</b>								
Programa de Espazos Compartidos en Núcleos Rurais - Fase I	ano			2		12.000,00 €	24.000,00 €	100%
Programa de Espazos Compartidos en Núcleos Rurais - Fase II	ano				6	12.000,00 €	72.000,00 €	100%
<b>E3.L3.FUTURO DESENVOLVEMENTO DO VIARIO</b>								
<b>E3.L3.M1. CRITERIOS DE DESENVOLVEMENTO DO VIARIO FUTURO</b>								
Plan Director Viario Municipal	ud	1				6.000,00 €	6.000,00 €	100%
Revisión Plan Director Viario Municipal	ud				1	3.000,00 €	3.000,00 €	100%
<b>E3.L3.M2. INTEGRACIÓN DE NOVAS CONEXIÓNS VIARIAS</b>								
Integración de Novas Conexións Viarias - Fase I	ud			1		40.000,00 €	40.000,00 €	100%
Integración de Novas Conexións Viarias - Fase II	ud				1	40.000,00 €	40.000,00 €	100%
<b>E3.L4.XESTIÓN DE APARCAMENTOS</b>								
<b>E3.L4.M1. POLÍTICA DE APARCAMENTOS</b>								
Plan de Aparcamentos Disuasorios	ud	1				12.000,00 €	12.000,00 €	100%
Regulación Aparcamentos en Bueu	ud		1			12.000,00 €	12.000,00 €	100%
Regulación Aparcamentos en Beluso	ud			1		12.000,00 €	12.000,00 €	100%
Regulación Aparcamentos Núcleos Parroquiais	ud				3	4.500,00 €	13.500,00 €	100%
<b>E3.L4.M2. APARCAMENTOS DISUASORIOS PARA RESIDENTES</b>								
Aparcamentos Disuasorios para Residentes - Fase I	m²		4.500			60,00 €	270.000,00 €	100%
Aparcamentos Disuasorios para Residentes - Fase II	m²			1.500		60,00 €	90.000,00 €	100%
Aparcamentos Disuasorios para Residentes - Fase III	m²				16.725	200,00 €	3.345.000,00 €	80%
<b>E3.L4.M3. APARCAMENTOS DISUASORIOS PARA VISITANTES</b>								
Aparcamentos Disuasorios para Visitantes - Fase I	m²	1.100				60,00 €	66.000,00 €	100%
Aparcamentos Disuasorios para Visitantes - Fase II	m²		2.200			60,00 €	132.000,00 €	100%
Aparcamentos Disuasorios para Visitantes - Fase III	m²			1.735		60,00 €	104.100,00 €	100%
Aparcamentos Disuasorios para Visitantes - Fase IV	m²				3.500	200,00 €	700.000,00 €	100%
<b>E3.L4.M4. SISTEMAS DE XESTIÓN DE APARCAMENTOS</b>								
Implantación Sistema <i>Smart Parking</i>	ud		4			4.750,00 €	19.000,00 €	100%
<b>E3.L5.DISTRIBUCIÓN E CONTROL DE ACCESOS</b>								
<b>E3.L5.M1. PLAN DE DISTRIBUCIÓN DE MERCADORÍAS</b>								
Plan de Distribución de Mercadorías	ud	1				4.500,00 €	4.500,00 €	100%
Revisión do Plan de Distribución de Mercadorías	ud			1		2.000,00 €	2.000,00 €	100%
<b>E3.L5.M2. CONTROL DE ACCESOS</b>								
Ordenanza de Control de Acceso de Vehículos Pesados	ud	1				3.000,00 €	3.000,00 €	100%
Control de Acceso de Vehículos Pesados ao porto de Bueu	ud	1				10.000,00 €	10.000,00 €	100%
Aparcamento de Vehículos Pesados	ud		1			30.000,00 €	30.000,00 €	100%
<b>E3.L5.M3. LIMITACIÓN DE HORARIOS</b>								
Ordenanza de Regulación de Horarios de Carga e Descarga	ud	1				3.000,00 €	3.000,00 €	100%
Revisión da Ordenación de Regulación de Horarios de Carga e Descarga	ud			1		1.500,00 €	1.500,00 €	100%
<b>E3.L5.M4. REDE DE PUNTOS DE ENTREGA DE PROXIMIDADE</b>								
Implantación de Rede de Puntos de Entrega de Proximidade - Fase I	ud		1			12.000,00 €	12.000,00 €	20%
Implantación de Rede de Puntos de Entrega de Proximidade - Fase II	ud			1		12.000,00 €	12.000,00 €	20%
<b>E3.L5.M5. REORDENACIÓN ACCESOS AOS PORTOS</b>								
Reordenación accesos aos Portos - Fase I	ud		1			12.000,00 €	12.000,00 €	20%
Reordenación accesos aos Portos - Fase II	ud			1		6.000,00 €	6.000,00 €	20%
Reordenación accesos aos Portos - Fase III	ud				1	6.000,00 €	6.000,00 €	20%

ACTUACIÓN	UD	INMEDIATA	CURTO PRAZO	MEDIO PRAZO	LONGO PRAZO	PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		
		(0 - 6 meses)	(6 meses - 2 anos)	(2 - 4 anos)	(4 - 10 anos)	PREZO UNITARIO	CUSTO INVERSIÓN (€)	ASIGNACIÓN MUNICIPAL
<b>E4. MOBILIDADE TURÍSTICA SUSTENTABLE</b>								
<b>E4.L1. SERVIZOS PARA A MOBILIDADE TURÍSTICA</b>								
<b>E4.L1.M1. APARCAMENTO DISUASORIO PARA TURISTAS</b>								
Aparcamento Disuasorio para Eventos e Turistas de Longa Duración - Polígono de Castiñeira - Fase I	m²		2.500			60,00 €	150.000,00 €	80%
Aparcamento Disuasorio para Eventos e Turistas de Longa Duración - Polígono de Castiñeira - Fase II	m²			2.500		60,00 €	150.000,00 €	80%
Aparcamento Disuasorio para Eventos e Turistas de Longa Duración - Polígono de Castiñeira - Fase III	m²				5.785	60,00 €	347.100,00 €	80%
<b>E4.L1.M2. SERVIZO DE BUS EN TEMPADA TURÍSTICA</b>								
Servizo de Bus Turístico - Fase I	ano		1,5			18.000,00 €	27.000,00 €	80%
Servizo de Bus Turístico - Fase II	ano			2		18.000,00 €	36.000,00 €	80%
Servizo de Bus Turístico - Fase III	ano				6	18.000,00 €	108.000,00 €	80%
<b>E4.L1.M3. REGULACIÓN DE AUTOBUSES TURÍSTICOS</b>								
Regulación Autobuses Turísticos Bueu	ud	1				1.500,00 €	1.500,00 €	100%
Regulación Autobuses Turísticos Cabo Udra	ud	1				1.500,00 €	1.500,00 €	100%
<b>E4.L1.M4. APARCAMENTO AUTOBUSES TURÍSTICOS</b>								
Aparcamento Autobuses Turísticos Cabo Udra	ud	1				15.000,00 €	15.000,00 €	100%
Aparcamento Autobuses Turísticos Bueu	ud		2			15.000,00 €	30.000,00 €	100%
<b>E4.L1.M5. APARCAMENTO PARA AUTOCARAVANAS</b>								
Aparcamento para Autocaravanas	ud	1				15.000,00 €	15.000,00 €	100%
<b>E4.L1.M6. APARCAMENTOS TURÍSTICOS DE TEMPADA</b>								
Programa de Aparcamentos Turísticos de Tempada - Fase I	ano	0,5				6.000,00 €	3.000,00 €	100%
Programa de Aparcamentos Turísticos de Tempada - Fase II	ano		1,5			6.000,00 €	9.000,00 €	100%
<b>E4.L2. MOBILIDADE E ATRACCIÓN TURÍSTICA</b>								
<b>E4.L2.M1. SENDAS PEONÍS TURÍSTICAS E PAISAXÍSTICAS</b>								
Senda Litoral: Accesos Praia de Lapamán	ml		1.050			25,00 €	26.250,00 €	60%
Senda Litoral: Cabo Udra	ml		2.800			18,00 €	50.400,00 €	60%
Senda Litoral: Petís	ml		275			25,00 €	6.875,00 €	20%
Senda Litoral: Praia de Lagos	ml		1.250			18,00 €	22.500,00 €	60%
Senda Litoral: Praia Agrelo - Fase I	ml			335		25,00 €	8.375,00 €	60%
Senda Litoral: Praia Agrelo - Fase II	ml				375	25,00 €	9.375,00 €	60%
Senda Litoral: Area de Bon	ml				2.700	18,00 €	48.600,00 €	60%
Senda Litoral: Banda do Río - Beluso	ml				320	25,00 €	8.000,00 €	60%
Senda Litoral: Porto Beluso - Cabo Udra	ml				2.975	25,00 €	74.375,00 €	60%
Sendas Peonís Paisaxísticas - Fase I	ml		12.000			18,00 €	216.000,00 €	80%
Sendas Peonís Paisaxísticas - Fase II	ml			12.000		18,00 €	216.000,00 €	80%
Sendas Peonís Paisaxísticas - Fase III	ml				12.000	18,00 €	216.000,00 €	80%
<b>E4.L2.M2. RUTAS CICLOTURÍSTICAS</b>								
Ruta Cicloturística do Morrazo	ud		1			6.000,00 €	6.000,00 €	25%
<b>E4.L2.M3. RUTAS BTT</b>								
Ruta BTT Cela - Ermelo - Fase I	ud	1				15.000,00 €	15.000,00 €	100%
Ruta BTT Cela - Ermelo - Fase II	ud		1			15.000,00 €	15.000,00 €	100%
<b>E4.L2.M4. ACCESOS ÁS PRAIAS</b>								
Programa de Mellora Acceso Peonil ás Praias - Fase I	ano	0,5				30.000,00 €	15.000,00 €	50%
Programa de Mellora Acceso Peonil ás Praias - Fase II	ano		1,5			30.000,00 €	45.000,00 €	50%
<b>E4.L3. XESTIÓN DA MOBILIDADE TURÍSTICA</b>								
<b>E4.L3.M1. GUÍA DE MOBILIDADE SUSTENTABLE PARA TURISTAS</b>								
Guía de Mobilidade Sustentable para Turistas	ud	1				3.000,00 €	3.000,00 €	100%
Actualización Guía de Mobilidade Sustentable para Turistas - I	ud		1			1.500,00 €	1.500,00 €	100%
Actualización Guía de Mobilidade Sustentable para Turistas - II	ud			1		1.500,00 €	1.500,00 €	100%
Actualización Guía de Mobilidade Sustentable para Turistas - III	ud				1	1.500,00 €	1.500,00 €	100%





ACTUACIÓN	UD	INMEDIATA (0 - 6 meses) medición aproximada	CURTO PRAZO (6 meses - 2 años) medición aproximada	MEDIO PRAZO (2 - 4 años) medición aproximada	LONGO PRAZO (4 - 10 años) medición aproximada	PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		
						PREZO UNITARIO	CUSTO INVERSIÓN (€)	ASIGNACIÓN MUNICIPAL
<b>E4.L3.M2. FORMACIÓN DE PROFESIONAIS DO TURISMO EN MOBILIDADE SUSTENTABLE</b>								
Formación Profesionais en Mobilidade Sustentable - Fase I	ano	0,5				1.500,00 €	750,00 €	80%
Formación Profesionais en Mobilidade Sustentable - Fase II	ano		1,5			1.500,00 €	2.250,00 €	80%
Formación Profesionais en Mobilidade Sustentable - Fase III	ano			2		1.500,00 €	3.000,00 €	80%
Formación Profesionais en Mobilidade Sustentable - Fase IV	ano				6	1.500,00 €	9.000,00 €	80%
<b>E4.L3.M3. FOMENTO DA MOBILIDADE SUSTENTABLE A TURISTAS</b>								
Accións de Fomento da Mobilidade Sustentable a Turistas - Fase I	ano	0,5				1.500,00 €	750,00 €	80%
Accións de Fomento da Mobilidade Sustentable a Turistas - Fase II	ano		1,5			1.500,00 €	2.250,00 €	80%
Accións de Fomento da Mobilidade Sustentable a Turistas - Fase III	ano			2		1.500,00 €	3.000,00 €	80%
Accións de Fomento da Mobilidade Sustentable a Turistas - Fase IV	ano				6	1.500,00 €	9.000,00 €	80%
<b>E4.L3.M4. TARXETA MOBILIDADE SUSTENTABLE TURÍSTICA</b>								
Tarxeta Mobilidade Sustentable Turística	ud		1			4.500,00 €	4.500,00 €	100%
<b>E4.L3.M5. COORDINACIÓN E FOMENTO DA MOBILIDADE SUSTENTABLE CON AXENCIAS TURÍSTICAS</b>								
Programa de Coordinación con Axentes Turísticos - Fase I	ano	0,5				2.500,00 €	1.250,00 €	100%
Programa de Coordinación con Axentes Turísticos - Fase II	ano		1,5			2.500,00 €	3.750,00 €	100%
Programa de Coordinación con Axentes Turísticos - Fase III	ano			2		2.500,00 €	5.000,00 €	100%
Programa de Coordinación con Axentes Turísticos - Fase IV	ano				6	2.500,00 €	15.000,00 €	100%
<b>E5. MOBILIDADE INCLUSIVA, SEGURA E AMBIENTAL</b>								
<b>E5.L1. ACCESIBILIDADE UNIVERSAL E INCLUSIÓN SOCIAL</b>								
<b>E5.L1.M1. INCORPORAR A ACCESIBILIDADE ÁS POLÍTICAS MUNICIPAIS</b>								
Auditoria de Accesibilidade	ud	1				8.000,00 €	8.000,00 €	100%
Plan de Accesibilidade	ud	1				12.000,00 €	12.000,00 €	20%
Ordenanza de Accesibilidade e Supresión de Barreiras Arquitectónicas	ud		1			3.000,00 €	3.000,00 €	100%
<b>E5.L1.M2. RÚAS ACCESIBLES</b>								
Programa Supresión Barreiras Arquitectónicas en Rúas - Fase I	ano	0,5				15.000,00 €	7.500,00 €	100%
Programa Supresión Barreiras Arquitectónicas en Rúas - Fase II	ano		1,5			15.000,00 €	22.500,00 €	100%
Programa Supresión Barreiras Arquitectónicas en Rúas - Fase III	ano			2		15.000,00 €	30.000,00 €	100%
Programa Supresión Barreiras Arquitectónicas en Rúas - Fase IV	ano				6	15.000,00 €	90.000,00 €	100%
<b>E5.L1.M3. ACCESIBILIDADE VERTICAL</b>								
Programa de Accesibilidade Vertical - Fase I (Montero Ríos - PO551)	ud		1			250.000,00 €	250.000,00 €	80%
Programa de Accesibilidade Vertical - Fase II (A Achadiza, A Ramorta)	ud			1		150.000,00 €	150.000,00 €	80%
Programa de Accesibilidade Vertical - Fase III (A Graña, O Outeiriño)	ud				1	150.000,00 €	150.000,00 €	80%
<b>E5.L1.M4. TRANSPORTE PÚBLICO ACCESIBLE</b>								
Mellora Accesibilidade Vehículos Transporte Público			1			15.000,00 €	15000	60%
<b>E5.L1.M5. EQUIPAMENTOS ACCESIBLES</b>								
Programa de Mellora da Accesibilidade a Equipamentos Municipais - Fase I	ano		2			20.000,00 €	40.000,00 €	100%
Programa de Mellora da Accesibilidade a Equipamentos Municipais - Fase II	ano			2		20.000,00 €	40.000,00 €	100%
<b>E5.L1.M6. APARCAMENTOS ACCESIBLES</b>								
Programa de Aparcamentos PMR - Fase I (Bueu)	ano	0,5				3.000,00 €	1.500,00 €	100%
Programa de Aparcamentos PMR - Fase II (Beluso)	ano		1,5			3.000,00 €	4.500,00 €	100%
Programa de Aparcamentos PMR - Fase III (Parroquias)	ano			2		3.000,00 €	6.000,00 €	100%

ACTUACIÓN	UD	INMEDIATA (0 - 6 meses) medición aproximada	CURTO PRAZO (6 meses - 2 años) medición aproximada	MEDIO PRAZO (2 - 4 años) medición aproximada	LONGO PRAZO (4 - 10 años) medición aproximada	PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		
						PREZO UNITARIO	CUSTO INVERSIÓN (€)	ASIGNACIÓN MUNICIPAL
<b>E5.L2. SEGURIDADE VIAL</b>								
<b>E5.L2.M1. CAMIÑOS ESCOLARES</b>								
Programa de Camiños Escolares - Fase I	ano	1				75.000,00 €	75000	20%
Programa de Camiños Escolares - Fase II	ano		1			150.000,00 €	150000	20%
<b>E5.L2.M2. CAMIÑOS SEGUROS</b>								
Programa de Camiños Seguros - Fase I	ano		1			150.000,00 €	150000	25%
Programa de Camiños Seguros - Fase II	ano			1		150.000,00 €	150000	25%
<b>E5.L2.M3. CALMADO DA VELOCIDADE</b>								
Programa de Moderación da Velocidade - Fase I	ano	0,5				8.000,00 €	4.000,00 €	80%
Programa de Moderación da Velocidade - Fase II	ano		1,5			8.000,00 €	12.000,00 €	80%
Programa de Moderación da Velocidade - Fase III	ano			2		8.000,00 €	16.000,00 €	80%
<b>E5.L2.M4. CRUCES SEGUROS</b>								
Programa de Cruces Seguros - Fase I	ano	0,5				12.000,00 €	6.000,00 €	80%
Programa de Cruces Seguros - Fase II	ano		1,5			12.000,00 €	18.000,00 €	80%
Programa de Cruces Seguros - Fase III	ano			2		12.000,00 €	24.000,00 €	80%
Programa de Cruces Seguros - Fase IV	ano				6	12.000,00 €	72.000,00 €	80%
<b>E5.L2.M5. SINALIZACIÓN</b>								
Programa Mellora da Sinalización Orientativa - Fase I	ano	0,5				6.000,00 €	3.000,00 €	100%
Programa Mellora da Sinalización Orientativa - Fase II	ano		1,5			6.000,00 €	9.000,00 €	100%
Programa Mellora da Sinalización Orientativa - Fase III	ano			2		3.000,00 €	6.000,00 €	100%
Programa Mellora da Sinalización Orientativa - Fase IV	ano				6	2.000,00 €	12.000,00 €	100%
<b>E5.L3. MEDIOAMBIENTE E PROTECCIÓN AMBIENTAL</b>								
<b>E5.L3.M1. ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL</b>								
Zona de Protección Ambiental de Cabo Udra	ud	1				1.500,00 €	1.500,00 €	100%
<b>E5.L3.M2. ZONAS DE BAIXAS EMISIÓNS</b>								
Zona de Baixas Emisións de Bueu	ud		1			1.500,00 €	1.500,00 €	100%
<b>E5.L3.M3. FLOTAS MUNICIPAIS DE BAIXAS EMISIÓNS</b>								
Flota Municipal de Baixas Emisións	ud			1		100.000,00 €	100.000,00 €	60%
<b>E5.L3.M4. FOMENTO DO VEHÍCULO ELÉCTRICO</b>								
Programa de Rede de Puntos de Recarga de Vehículos Eléctricos	ud		1			50.000,00 €	50.000,00 €	60%
Fomento do Vehículo Eléctrico	ud			1		6.000,00 €	6.000,00 €	60%
<b>E5.L3.M5. FOMENTAR O CARPOOLING E O CARSHARING</b>								
Plataforma de Carpooling	ud		1			5.000,00 €	5.000,00 €	100%
Plataforma de Carsharing	ud			1		5.000,00 €	5.000,00 €	100%

<b>E6. XESTIÓN DA MOBILIDADE</b>								
<b>E6.L1. FOMENTO E REGULACIÓN EN CENTROS ATRACTORES DE ACTIVIDADES</b>								
<b>E6.L1.M1. POLÍTICA DE LOCALIZACIÓN DE CENTROS ATRACTORES</b>								
Plan de Coordinación Mobilidade e Plan Xeral de Ordenación Municipal	ud		1			15.000,00 €	15.000,00 €	100%
Revisión Plan de Coordinación Mobilidade e Plan Xeral de Ordenación Municipal	ud				1	6.000,00 €	6.000,00 €	100%
<b>E6.L1.M2. BONOS TRANSPORTE EMPRESA</b>								
Programa de Bonos de Transporte Público para Empregados - Fase I	ano		2			16.000,00 €	32.000,00 €	60%
Programa de Bonos de Transporte Público para Empregados - Fase II	ano			2		16.000,00 €	32.000,00 €	60%
Programa de Bonos de Transporte Público para Empregados - Fase III	ano				6	16.000,00 €	96.000,00 €	60%
<b>E6.L1.M3. REGULACIÓN ACTIVIDADES NO ESPAZO PÚBLICO</b>								
Ordenanza de Regulación de Actividades no Espazo Público	ud	1				3.000,00 €	3.000,00 €	100%





ACTUACIÓN	UD	INMEDIATA (0 - 6 meses)	CURTO PRAZO (6 meses - 2 años)	MEDIO PRAZO (2 - 4 años)	LONGO PRAZO (4 - 10 años)	PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		
						PREZO UNITARIO	CUSTO INVERSIÓN (€)	ASIGNACIÓN MUNICIPAL
<b>E6.L1.M4. FOMENTO MOBILIDADE SUSTENTABLE EN CENTROS ATRACTORES</b>								
Xornadas de Fomento da Mobilidade Sustentable - Fase I	ano	0,5				1.500,00 €	750,00 €	80%
Xornadas de Fomento da Mobilidade Sustentable - Fase II	ano		1,5			1.500,00 €	2.250,00 €	80%
Xornadas de Fomento da Mobilidade Sustentable - Fase III	ano			2		1.500,00 €	3.000,00 €	80%
Xornadas de Fomento da Mobilidade Sustentable - Fase IV	ano				6	1.500,00 €	9.000,00 €	80%
<b>E6.L2. SENSIBILIZACIÓN E CONCIENCIACIÓN</b>								
<b>E6.L2.M1. GUÍA MUNICIPAL MOBILIDADE SUSTENTABLE</b>								
Guía Municipal de Mobilidade Sustentable	ud	1				3.000,00 €	3.000,00 €	100%
Actualización Guía Municipal de Mobilidade Sustentable - I	ud		1			1.500,00 €	1.500,00 €	100%
Actualización Guía Municipal de Mobilidade Sustentable - II	ud			1		1.500,00 €	1.500,00 €	100%
Actualización Guía Municipal de Mobilidade Sustentable - III	ud				1	1.500,00 €	1.500,00 €	100%
<b>E6.L2.M2. XORNADAS MOBILIDADE SUSTENTABLE</b>								
Xornadas de Mobilidade Sustentable - Fase I	ano	0,5				1.500,00 €	750,00 €	80%
Xornadas de Mobilidade Sustentable - Fase II	ano		1,5			1.500,00 €	2.250,00 €	80%
Xornadas de Mobilidade Sustentable - Fase III	ano			2		1.500,00 €	3.000,00 €	80%
Xornadas de Mobilidade Sustentable - Fase IV	ano				6	1.500,00 €	9.000,00 €	80%
<b>E6.L2.M3. CAMPAÑAS MOBILIDADE SUSTENTABLE EN CENTROS EDUCATIVOS</b>								
Campaña de Mobilidade Sustentable en Centros Educativos - Fase I	ano	0,5				1.500,00 €	750,00 €	80%
Campaña de Mobilidade Sustentable en Centros Educativos - Fase II	ano		1,5			1.500,00 €	2.250,00 €	80%
Campaña de Mobilidade Sustentable en Centros Educativos - Fase III	ano			2		1.500,00 €	3.000,00 €	80%
Campaña de Mobilidade Sustentable en Centros Educativos - Fase IV	ano				6	1.500,00 €	9.000,00 €	80%
<b>E6.L2.M4. CAMPAÑAS MOBILIDADE SUSTENTABLE EN ASOCIACIÓNS</b>								
Campaña de Mobilidade Sustentable en Asociacións - Fase I	ano	0,5				1.500,00 €	750,00 €	50%
Campaña de Mobilidade Sustentable en Asociacións - Fase II	ano		1,5			1.500,00 €	2.250,00 €	50%
Campaña de Mobilidade Sustentable en Asociacións - Fase III	ano			2		1.500,00 €	3.000,00 €	50%
Campaña de Mobilidade Sustentable en Asociacións - Fase IV	ano				6	1.500,00 €	9.000,00 €	50%
<b>E6.L3. XESTIÓN DA MOBILIDADE</b>								
<b>E6.L3.M1. OFICINA DE MOBILIDADE SUSTENTABLE</b>								
Creación da Oficina de Mobilidade Sustentable		0,5				6.000,00 €	3.000,00 €	80%
Oficina de Mobilidade Sustentable - Fase I			1			15.000,00 €	15.000,00 €	80%
Oficina de Mobilidade Sustentable - Fase II				2		15.000,00 €	30.000,00 €	80%
Oficina de Mobilidade Sustentable - Fase III	ano				6	15.000,00 €	90.000,00 €	80%
<b>E6.L3.M2. OPEN DATA MOBILIDADE SUSTENTABLE</b>								
Servizo Open Data Mobilidade Sustentable	ud		1			10.000,00 €	10.000,00 €	100%
Actualización Servizo Open Data Mobilidade Sustentable - I	ud			1		5.000,00 €	5.000,00 €	100%
Actualización Servizo Open Data Mobilidade Sustentable - II	ud				1	5.000,00 €	5.000,00 €	100%
<b>E6.L3.M3. APP MOBILIDADE SUSTENTABLE</b>								
App Mobilidade Sustentable	ud		1			15.000,00 €	15.000,00 €	80%
Actualización App Mobilidade Sustentable - I	ud			1		7.500,00 €	7.500,00 €	100%
Actualización App Mobilidade Sustentable - II	ud				1	7.500,00 €	7.500,00 €	100%
<b>E6.L3.M4. ORDENANZA INTEGRADA DE MOBILIDADE</b>								
Ordenanza Integrada de Mobilidade	ud	1				3.000,00 €	3.000,00 €	100%
Revisión da Ordenanza Integrada de Mobilidade - I	ud			1		1.500,00 €	1.500,00 €	100%
Revisión da Ordenanza Integrada de Mobilidade - II	ud				1	1.500,00 €	1.500,00 €	100%
<b>E6.L3.M5. TARXETA MUNICIPAL MOBILIDADE SUSTENTABLE</b>								
Tarxeta Municipal de Mobilidade Sustentable	ud		1			6.000,00 €	6.000,00 €	100%

ACTUACIÓN	UD	INMEDIATA (0 - 6 meses)	CURTO PRAZO (6 meses - 2 años)	MEDIO PRAZO (2 - 4 años)	LONGO PRAZO (4 - 10 años)	PROGRAMACIÓN ECONÓMICA		
						PREZO UNITARIO	CUSTO INVERSIÓN (€)	ASIGNACIÓN MUNICIPAL
<b>E6.L4. FINANCIAMENTO</b>								
<b>E6.L4.M1. PROGRAMA EUROPEO CIVITAS</b>								
Búsqueda de Financiamento Programa CIVITAS - I	ud		1			6.000,00 €	6.000,00 €	100%
Búsqueda de Financiamento Programa CIVITAS - II	ud			1		6.000,00 €	6.000,00 €	100%
Búsqueda de Financiamento Programa CIVITAS - III	ud				2	6.000,00 €	12.000,00 €	100%
<b>E6.L4.M2. FONDOS DE DESENVOLVEMENTO REXIONAL</b>								
Búsqueda de Financiamento Fondos de Desenvolvemento Rexional - I	ud		1			6.000,00 €	6.000,00 €	100%
Búsqueda de Financiamento Fondos de Desenvolvemento Rexional - II	ud			1		6.000,00 €	6.000,00 €	100%
Búsqueda de Financiamento Fondos de Desenvolvemento Rexional - III	ud				2	6.000,00 €	12.000,00 €	100%
<b>E6.L4.M3. PROGRAMAS DE INVERSIÓN LOCAL</b>								
Programas Mobilidade Sustentable Entidades Locais - I	ano	0,5				2.500,00 €	1.250,00 €	100%
Programas Mobilidade Sustentable Entidades Locais - II	ano		1,5			2.500,00 €	3.750,00 €	100%
Programas Mobilidade Sustentable Entidades Locais - III	ano			2		2.500,00 €	5.000,00 €	100%
Programas Mobilidade Sustentable Entidades Locais - IV	ano				6	2.500,00 €	15.000,00 €	100%
<b>E6.L4.M4. COLABORACIÓN PÚBLICO - PRIVADA</b>								
Programa de Colaboración Público - Privada en Difusión da Mobilidade Sustentable - Fase I	ano	0,5				1.500,00 €	750,00 €	100%
Programa de Colaboración Público - Privada en Difusión da Mobilidade Sustentable - Fase II	ano		1,5			1.500,00 €	2.250,00 €	100%
Programa de Colaboración Público - Privada en Difusión da Mobilidade Sustentable - Fase III	ano			2		1.500,00 €	3.000,00 €	100%
Programa de Colaboración Público - Privada en Difusión da Mobilidade Sustentable - Fase IV	ano				6	1.500,00 €	9.000,00 €	100%

**e. Resumo Programación Económica**

A continuación, preséntase un resumo da Programación Económica do PMS do concello de Bueu, por Estratexias e Liñas Estratéxicas, indicando o custo estimado por fases e coa parte correspondente de inversión directa municipal.

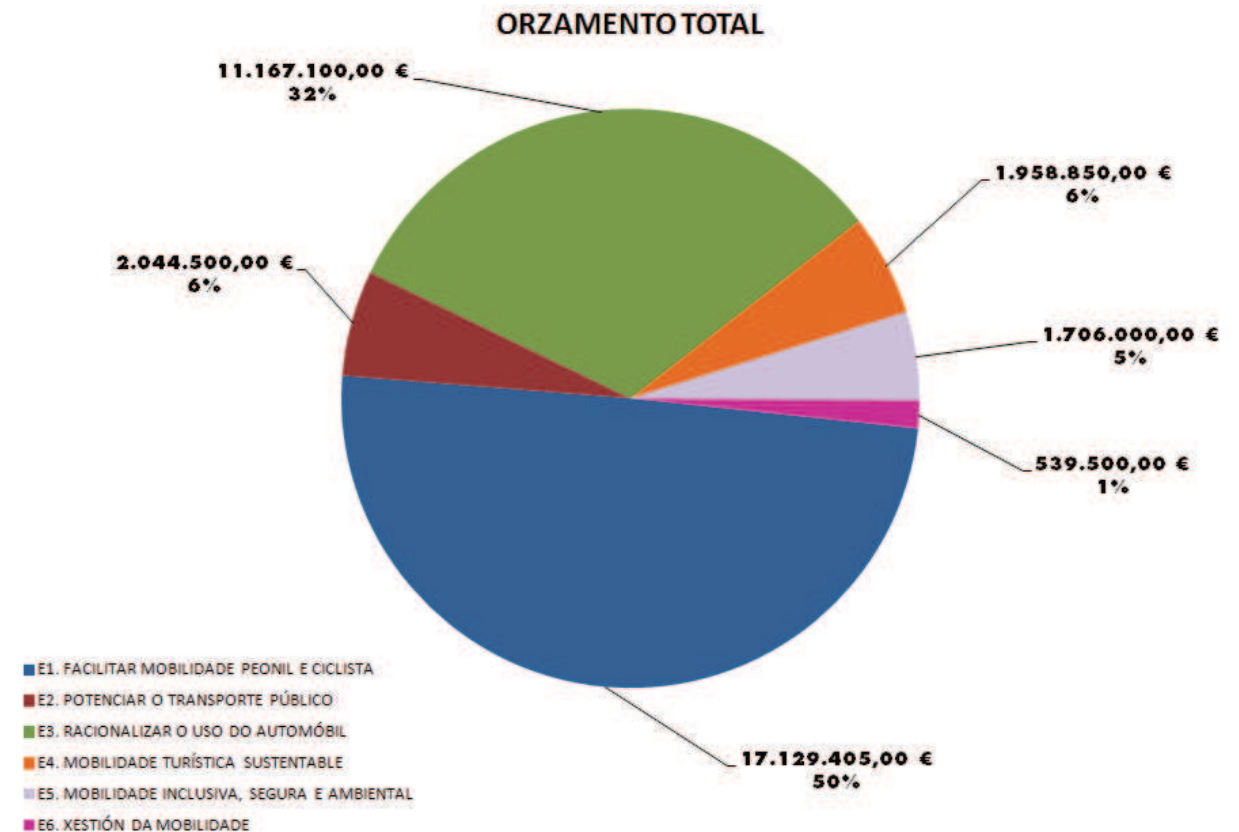


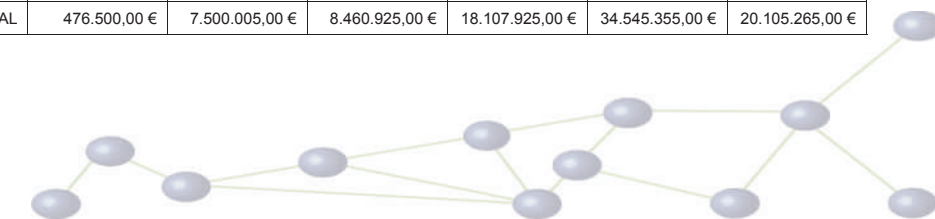
Figura 1.13. Esquema Desagregación Coste. (Fonte: TERRAVANZA)





	INMEDIATA (0 - 6 meses)	CURTO PRAZO (6 meses - 2 anos)	MEDIO PRAZO (2 - 4 anos)	LONGO PRAZO (4 - 10 anos)	TOTAL	ASIGNACIÓN MUNICIPAL
E1. FACILITAR MOBILIDADE PEONIL E CICLISTA	76.250,00 €	4.340.230,00 €	4.607.450,00 €	8.105.475,00 €	17.129.405,00 €	10.292.885,00 €
E1.L1. FOMENTO E MELLORA DOS DESPRAZAMENTOS NON MOTORIZADOS	58.250,00 €	816.230,00 €	2.433.450,00 €	2.707.225,00 €	6.015.155,00 €	2.178.635,00 €
E1.L1.M1. Rede de itinerarios peonís municipais		586.575,00 €	2.182.200,00 €	2.316.000,00 €	5.084.775,00 €	1.556.940,00 €
E1.L1.M2. Rede de camiños rurais		72.000,00 €	72.000,00 €	216.000,00 €	360.000,00 €	360.000,00 €
E1.L1.M3. Permeabilidade territorial		25.000,00 €	50.000,00 €		75.000,00 €	45.000,00 €
E1.L1.M4. Metrominuto peonil	2.500,00 €	2.500,00 €	2.500,00 €		7.500,00 €	7.500,00 €
E1.L1.M5. Rede de itinerarios ciclistas municipais		55.650,00 €	98.250,00 €	171.225,00 €	325.125,00 €	38.535,00 €
E1.L1.M6. Sistema de aluguer de bicicletas		4.000,00 €	4.000,00 €	4.000,00 €	12.000,00 €	2.400,00 €
E1.L1.M7. Rede de aparcamentos de bicicletas	52.500,00 €	42.005,00 €	7.000,00 €		101.505,00 €	119.010,00 €
E1.L1.M8. Ciclominuto	2.500,00 €	2.500,00 €	2.500,00 €		7.500,00 €	7.500,00 €
E1.L1.M9. Regulación interseccións con prioridade modos non motorizados		15.000,00 €	15.000,00 €		30.000,00 €	30.000,00 €
E1.L1.M10. Fomento da mobilidade en modos non motorizados	750,00 €	11.000,00 €			11.750,00 €	11.750,00 €
E2. POTENCIAR O TRANSPORTE PÚBLICO	6.000,00 €	618.500,00 €	400.000,00 €	1.020.000,00 €	2.044.500,00 €	988.500,00 €
E2.L1. REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO	6.000,00 €	618.500,00 €	400.000,00 €	1.020.000,00 €	2.044.500,00 €	988.500,00 €
E2.L1.M1. Mellora da accesibilidade a paradas de autobús		340.000,00 €	60.000,00 €		400.000,00 €	288.000,00 €
E2.L1.M2. Sistema de información de transporte público		28.500,00 €			28.500,00 €	28.500,00 €
E2.L1.M3. Servizo de transporte á demanda			90.000,00 €	270.000,00 €	360.000,00 €	216.000,00 €
E2.L1.M4. Servizo colectivo de taxi á demanda		50.000,00 €	50.000,00 €	150.000,00 €	250.000,00 €	250.000,00 €
E2.L1.M5. Servizo de barco á Illa de Ons	6.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	600.000,00 €	1.006.000,00 €	206.000,00 €
E3. RACIONALIZAR O USO DO AUTOMÓBIL	187.000,00 €	1.071.000,00 €	2.382.100,00 €	7.527.000,00 €	11.167.100,00 €	5.792.400,00 €
E3.L1. DESCONXESTIÓN VIARIA	40.500,00 €	492.000,00 €	2.020.500,00 €	3.208.500,00 €	5.761.500,00 €	1.145.400,00 €
E3.L1.M1. Xerarquización viaria	3.000,00 €			3.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €
E3.L1.M2. Enlaces territoriais			15.000,00 €	1.500.000,00 €	1.515.000,00 €	7.500,00 €
E3.L1.M3. Artellamento rede viaria municipal. Novas conexións	18.000,00 €	384.000,00 €	1.969.500,00 €	1.552.500,00 €	3.924.000,00 €	947.400,00 €
E3.L1.M4. Racionalización rede urbana núcleos	13.500,00 €	90.000,00 €	12.000,00 €	81.000,00 €	196.500,00 €	64.500,00 €
E3.L1.M5. Sinalización	6.000,00 €	18.000,00 €	24.000,00 €	72.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €
E3.L2. CONTROL E REGULACIÓN DO TRÁFICO	42.000,00 €	92.000,00 €	96.000,00 €	209.000,00 €	439.000,00 €	387.800,00 €
E3.L2.M1. Zonas de prioridade peonil	7.500,00 €	22.500,00 €	22.500,00 €	7.500,00 €	60.000,00 €	60.000,00 €
E3.L2.M2. Zonas temperado de tráfico	10.000,00 €	30.000,00 €	40.000,00 €	120.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €
E3.L2.M3. Regulación interseccións con prioridade transporte público	15.000,00 €	30.000,00 €			45.000,00 €	9.000,00 €
E3.L2.M4. Sistemas de información do tráfico en tempo real	9.500,00 €	9.500,00 €	9.500,00 €	9.500,00 €	38.000,00 €	22.800,00 €
E3.L1.M5. Espazos compartidos en núcleos rurais			24.000,00 €	72.000,00 €	96.000,00 €	96.000,00 €
E3.L3. FUTURO DESENVOLVEMENTO DO VIARIO	6.000,00 €	0,00 €	40.000,00 €	43.000,00 €	89.000,00 €	89.000,00 €
E3.L3.M1. Criterios de desenvolvemento do viario futuro	6.000,00 €			3.000,00 €	9.000,00 €	9.000,00 €
E3.L3.M2. Integración de novas conexións viarias			40.000,00 €	40.000,00 €	80.000,00 €	80.000,00 €
E3.L4. XESTIÓN DE APARCAMENTOS	78.000,00 €	433.000,00 €	206.100,00 €	4.058.500,00 €	4.775.600,00 €	4.106.600,00 €
E3.L4.M1. Política de aparcamentos	12.000,00 €	12.000,00 €	12.000,00 €	13.500,00 €	49.500,00 €	49.500,00 €
E3.L4.M2. Aparcamentos disuasorios para residentes		270.000,00 €	90.000,00 €	3.345.000,00 €	3.705.000,00 €	3.036.000,00 €
E3.L4.M3. Aparcamentos disuasorios para visitantes	66.000,00 €	132.000,00 €	104.100,00 €	700.000,00 €	1.002.100,00 €	1.002.100,00 €
E3.L4.M4. Sistemas de xestión de aparcamentos		19.000,00 €			19.000,00 €	19.000,00 €
E3.L5. DISTRIBUCIÓN E CONTROL DE ACCESOS	20.500,00 €	54.000,00 €	19.500,00 €	8.000,00 €	102.000,00 €	63.600,00 €
E3.L5.M1. Plan de distribución de mercadorías	4.500,00 €			2.000,00 €	6.500,00 €	6.500,00 €
E3.L5.M2. Control de accesos	13.000,00 €	30.000,00 €			43.000,00 €	43.000,00 €
E3.L5.M3. Limitación de horarios	3.000,00 €		1.500,00 €		4.500,00 €	4.500,00 €
E3.L5.M4. Rede de puntos de entrega de proximidade		12.000,00 €	12.000,00 €		24.000,00 €	4.800,00 €
E3.L5.M5. Reordenación dos accesos aos portos		12.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €	24.000,00 €	4.800,00 €
E4. MOBILIDADE TURÍSTICA SUSTENTABLE	71.750,00 €	618.275,00 €	422.875,00 €	845.950,00 €	1.958.850,00 €	1.520.480,00 €
E4.L1. SERVIZOS PARA A MOBILIDADE TURÍSTICA	36.000,00 €	216.000,00 €	186.000,00 €	455.100,00 €	893.100,00 €	729.480,00 €
E4.L1.M1. Aparcamento disuasorio para turistas		150.000,00 €	150.000,00 €	347.100,00 €	647.100,00 €	517.680,00 €
E4.L1.M2. Servizo de bus en tempada turística		27.000,00 €	36.000,00 €	108.000,00 €	171.000,00 €	136.800,00 €
E4.L1.M3. Regulación de autobuses turísticos	3.000,00 €				3.000,00 €	3.000,00 €
E4.L1.M4. Aparcamento autobuses turísticos	15.000,00 €	30.000,00 €			45.000,00 €	45.000,00 €
E4.L1.M5. Aparcamento para autocaravanas	15.000,00 €				15.000,00 €	15.000,00 €
E4.L1.M6. Aparcamentos turísticos de tempada	3.000,00 €	9.000,00 €			12.000,00 €	12.000,00 €

	INMEDIATA (0 - 6 meses)	CURTO PRAZO (6 meses - 2 anos)	MEDIO PRAZO (2 - 4 anos)	LONGO PRAZO (4 - 10 anos)	TOTAL	ASIGNACIÓN MUNICIPAL
E4.L2. MOBILIDADE TURÍSTICA	30.000,00 €	388.025,00 €	224.375,00 €	356.350,00 €	998.750,00 €	730.000,00 €
E4.L2.M1. Sendas peonís turísticas e paisaxísticas		322.025,00 €	224.375,00 €	356.350,00 €	902.750,00 €	668.500,00 €
E4.L2.M2. Rutas cicloturísticas		6.000,00 €			6.000,00 €	1.500,00 €
E4.L2.M3. Rutas BTT	15.000,00 €	15.000,00 €			30.000,00 €	30.000,00 €
E4.L2.M4. Accesos ás praias	15.000,00 €	45.000,00 €			60.000,00 €	30.000,00 €
E4.L3. XESTIÓN DA MOBILIDADE TURÍSTICA	5.750,00 €	14.250,00 €	12.500,00 €	34.500,00 €	67.000,00 €	61.000,00 €
E4.L3.M1. Guía de mobilidade sustentable para turistas	3.000,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €	7.500,00 €	7.500,00 €
E4.L3.M2. Formación de profesionais do turismo en mobilidade sustentable	750,00 €	2.250,00 €	3.000,00 €	9.000,00 €	15.000,00 €	12.000,00 €
E4.L3.M3. Fomento da mobilidade sustentable a turistas	750,00 €	2.250,00 €	3.000,00 €	9.000,00 €	15.000,00 €	12.000,00 €
E4.L3.M4. Tarxeta mobilidade sustentable turística		4.500,00 €			4.500,00 €	4.500,00 €
E4.L3.M5. Coordinación e fomento da mobilidade sustentable con axencias turísticas	1.250,00 €	3.750,00 €	5.000,00 €	15.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €
E5. MOBILIDADE INCLUSIVA, SEGURA E AMBIENTAL	118.500,00 €	730.500,00 €	533.000,00 €	324.000,00 €	1.706.000,00 €	1.082.600,00 €
E5.L1. ACCESIBILIDADE UNIVERSAL E INCLUSIÓN SOCIAL	29.000,00 €	335.000,00 €	226.000,00 €	240.000,00 €	830.000,00 €	704.400,00 €
E5.L1.M1. Incorporar a accesibilidade ás políticas municipais	20.000,00 €	3.000,00 €			23.000,00 €	13.400,00 €
E5.L1.M2. Rúas accesibles	7.500,00 €	22.500,00 €	30.000,00 €	90.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €
E5.L1.M3. Accesibilidade vertical		250.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	550.000,00 €	440.000,00 €
E5.L1.M4. Transporte público accesible		15.000,00 €			15.000,00 €	9.000,00 €
E5.L1.M5. Equipamentos accesibles		40.000,00 €	40.000,00 €		80.000,00 €	80.000,00 €
E5.L1.M6. Aparcamentos accesibles	1.500,00 €	4.500,00 €	6.000,00 €		12.000,00 €	12.000,00 €
E5.L2. SEGURIDADE VIAL	88.000,00 €	339.000,00 €	196.000,00 €	84.000,00 €	707.000,00 €	271.600,00 €
E5.L2.M1. Camións escolares	75.000,00 €	150.000,00 €			225.000,00 €	45.000,00 €
E5.L2.M2. Camións seguros		150.000,00 €	150.000,00 €		300.000,00 €	75.000,00 €
E5.L2.M3. Calmado da velocidade	4.000,00 €	12.000,00 €	16.000,00 €		32.000,00 €	25.600,00 €
E5.L2.M4. Cruces seguros	6.000,00 €	18.000,00 €	24.000,00 €	72.000,00 €	120.000,00 €	96.000,00 €
E5.L2.M5. Sinalización	3.000,00 €	9.000,00 €	6.000,00 €	12.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €
E5.L3. MEDIOAMBIENTE E PROTECCIÓN AMBIENTAL	1.500,00 €	56.500,00 €	111.000,00 €	0,00 €	169.000,00 €	106.600,00 €
E5.L3.M1. Zonas de protección ambiental	1.500,00 €				1.500,00 €	1.500,00 €
E5.L3.M2. Zonas de baixas emisións		1.500,00 €			1.500,00 €	1.500,00 €
E5.L3.M3. Flotas municipais de baixas emisións			100.000,00 €		100.000,00 €	60.000,00 €
E5.L3.M4. Fomento do vehículo eléctrico		50.000,00 €	6.000,00 €		56.000,00 €	33.600,00 €
E5.L3.M5. Fomentar o <i>carpooling</i> e o <i>carsharing</i>		5.000,00 €	5.000,00 €		10.000,00 €	10.000,00 €
E6. XESTIÓN DA MOBILIDADE	17.000,00 €	121.500,00 €	115.500,00 €	285.500,00 €	539.500,00 €	428.400,00 €
E6.L1. FOMENTO E REGULACIÓN EN CENTROS ATRACTORES DE ACTIVIDADES	3.750,00 €	49.250,00 €	41.000,00 €	105.000,00 €	199.000,00 €	132.000,00 €
E6.L1.M1. Política de localización de centros atractores		15.000,00 €	6.000,00 €		21.000,00 €	21.000,00 €
E6.L1.M2. Bonos transporte empresa		32.000,00 €	32.000,00 €	96.000,00 €	160.000,00 €	96.000,00 €
E6.L1.M3. Regulación actividades e no espazo público	3.000,00 €				3.000,00 €	3.000,00 €
E6.L1.M4. Fomento mobilidade sustentable en centros atractores	750,00 €	2.250,00 €	3.000,00 €	9.000,00 €	15.000,00 €	12.000,00 €
E6.L2. SENSIBILIZACIÓN E CONCIENCIACIÓN	5.250,00 €	8.250,00 €	10.500,00 €	28.500,00 €	52.500,00 €	39.000,00 €
E6.L2.M1. Guía municipal mobilidade sustentable	3.000,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €	1.500,00 €	7.500,00 €	7.500,00 €
E6.L2.M2. Xornadas mobilidade sustentable	750,00 €	2.250,00 €	3.000,00 €	9.000,00 €	15.000,00 €	12.000,00 €
E6.L2.M3. Campañas mobilidade sustentable en centros educativos	750,00 €	2.250,00 €	3.000,00 €	9.000,00 €	15.000,00 €	12.000,00 €
E6.L2.M4. Campañas mobilidade sustentable en asociacións	750,00 €	2.250,00 €	3.000,00 €	9.000,00 €	15.000,00 €	7.500,00 €
E6.L3. XESTIÓN DA MOBILIDADE	6.000,00 €	46.000,00 €	44.000,00 €	104.000,00 €	200.000,00 €	169.400,00 €
E6.L3.M1. Oficina de mobilidade sustentable	3.000,00 €	15.000,00 €	30.000,00 €	90.000,00 €	138.000,00 €	110.400,00 €
E6.L3.M2. <i>Open data</i> mobilidade sustentable		10.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €
E6.L3.M3. App mobilidade sustentable		15.000,00 €	7.500,00 €	7.500,00 €	30.000,00 €	27.000,00 €
E6.L3.M4. Ordenanza integrada de mobilidade	3.000,00 €		1.500,00 €	1.500,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €
E6.L3.M5. Tarxeta municipal mobilidade sustentable		6.000,00 €			6.000,00 €	6.000,00 €
E6.L4. FINANCIAMENTO	2.000,00 €	18.000,00 €	20.000,00 €	48.000,00 €	88.000,00 €	88.000,00 €
E6.L4.M1. Programa europeo Civitas		6.000,00 €	6.000,00 €	12.000,00 €	24.000,00 €	24.000,00 €
E6.L4.M2. Fondos de desenvolvemento rexional		6.000,00 €	6.000,00 €	12.000,00 €	24.000,00 €	24.000,00 €
E6.L4.M3. Programas de inversión local	1.250,00 €	3.750,00 €	5.000,00 €	15.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €
E6.L4.M4. Colaboración público - privada	750,00 €	2.250,00 €	3.000,00 €	9.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €
TOTAL	476.500,00 €	7.500.005,00 €	8.460.925,00 €	18.107.925,00 €	34.545.355,00 €	20.105.265,00 €



## f. Proxectos Estratéxicos

Dentro das distintas actuacións formuladas nas Liñas Estratéxicas, que se encargan de traducir e espacializar os obxectivos, e orientar o camiño que conducirá á consecución da Visión futura e desexada no que respecta á Mobilidade a nivel municipal e urbano no concello de Bueu, algunha delas posúe maior transcendencia e influencia sobre a proposta que outras.

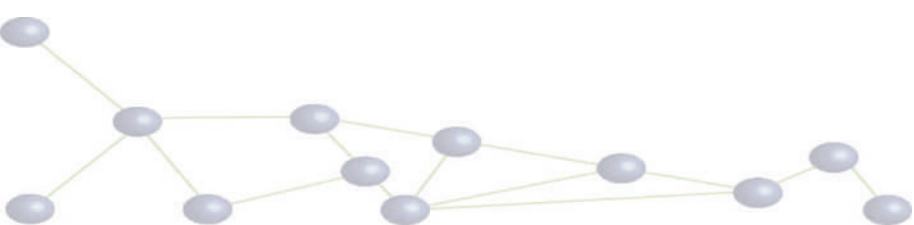
Trátase dos Proxectos Estratéxicos, aquelas intervencións que non só teñen unha transcendencia física e urbanística, ou neste caso respecto das infraestruturas da mobilidade, senón que tamén sobre outras dimensións, en particular nas económica, social e ambiental, por unha banda, e sobre o programa temporal das actuacións, podendo catalizar as intervencións programadas e outras non recollidas nos documentos de planificación, por outra.

Os Proxectos Estratéxicos poden ter, á súa vez, unha significativa importancia na mellora da lexitimación da implantación das distintas políticas de mobilidade, xa que son o exemplo que vai facendo que cristalice un certo consenso na cidadanía acerca das propostas do PMS. Neste senso, os Proxectos Estratéxicos emerxen tamén como aqueles que permiten incorporar á proposta elementos chave a distintas escalas, tanto territoriais como urbanas, e tamén a distintos axentes e actores, buscando tamén a incorporación da sociedade civil ao proxecto, consolidando o apoio cidadán.

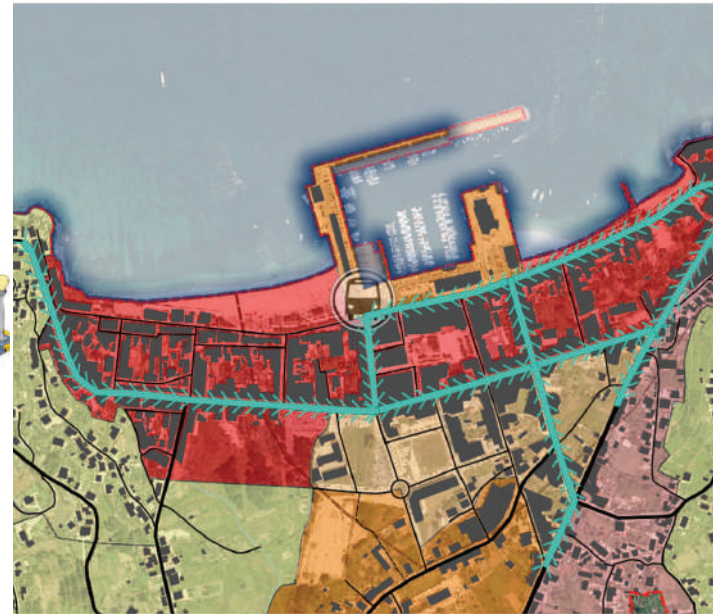
Os Proxectos Estratéxicos formulados polo PMS son 10, incidindo en distintos aspectos e dimensións da mobilidade, pero que, ao mesmo tempo, posúen unha importante influencia sobre o resto de elementos e factores, tanto os infraestruturais como os socioeconómicos e ambientais, e que, ademais, van máis aló do seu espazo concreto, catalizando a execución de outros proxectos. Deste xeito, os Proxectos Estratéxicos son as intervencións chave nas cales descansa a execución das Estratexias formuladas.

Os Proxectos Estratéxicos definidos no PMS do concello de Bueu son os seguintes:

- 1- Centro de Mobilidade no porto de Bueu
- 2- Novas conexións en Bueu
- 3- Eixo Cívico Montero Ríos (Pescadoira - A Banda do Río)
- 4- Eixo Cívico Pazos Fontenla
- 5- Humanización Travesía de Beluso
- 6- Eixo Cívico de Ramón Bares
- 7- Aparcamentos Disuasorios
- 8- Zonas de Prioridade Peonil en Bueu
- 9- Camiños Escolares
- 10- Acceso ao Campo de Fútbol de Bueu







### CENTRO DE MOBILIDADE NO PORTO DE BUEU

#### PROBLEMÁTICA E RETOS:

O concello de Bueu non ten na actualidade un nodo de transporte público que cristalice esta clase de servizos, facilitando a transferencia modal e fomentando o uso do autobús. Deste xeito, na actualidade os servizos de transporte público por autobús realízanse a través de distintas paradas, localizadas en distintos puntos do núcleo de Bueu e sen centralizar nun deles os diferentes servizos e outros complementarios.

#### OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS:

- OE 2.1.1 Aumentar o número de desprazamentos diarios, tanto internos como externos, en transporte público no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos
  - o OP 2.1.1.1 Fomentar a intermodalidade, mellorando a integración do Transporte Público colectivo cos modos de desprazamento a pé e en bicicleta
  - o OP 2.1.1.2 Establecer unha política de fomento do Transporte Público colectivo aos principais centros atractores de desprazamento dos concello de Bueu e limítrofes

#### DESCRIPCIÓN:

Este proxecto estratéxico contempla a implantación dun Centro de Mobilidade (*Mobility Hub*) no porto de Bueu, nunha posición central do núcleo urbano, e no que se centralicen os servizos de transporte público en autobús, o taxi, a transferencia de autobuses turísticos e doutros servizos discrecionais, e coas navieiras da Illa de Ons, xunto cun *kiss&ride*, e a localización de sistemas de aluguer e de aparcamento de bicicleta, ademais doutros servizos complementarios tales como información sobre a mobilidade, zonas de recarga eléctrica e puntos de recollida de paquetes, coa finalidade de fomentar a intermodalidade e potenciar o uso do transporte público.

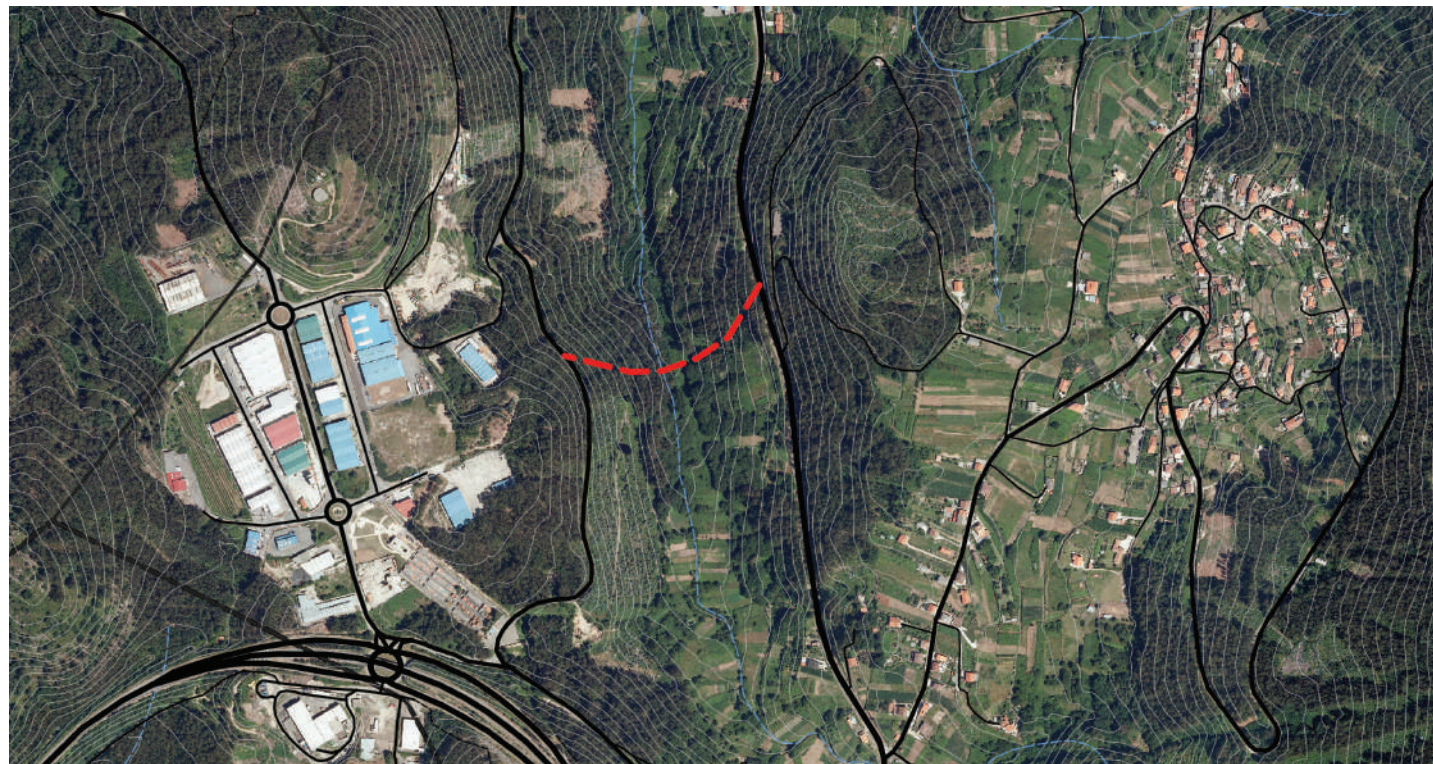
<b>PRAZO:</b>	<b>RANGO ORZAMENTARIO:</b>
Medio prazo (2 -4 anos)	250.000 – 500.000 €

<b>AXENTES ACTUACIÓN:</b>	<b>FONTES DE FINANCIAMENTO:</b>
Xunta de Galicia. Dirección Xeral de Mobilidade Portos de Galicia Concello de Bueu	Orzamentos Xerais de Administracións Públicas – Xunta de Galicia Posibilidade de Convenios Xunta de Galicia, Portos de Galicia, Deputación de Pontevedra e concello de Bueu

<b>IMPACTO AGARDADO:</b>	<b>OBSERVACIÓNS:</b>
Moi alto, xa que a implantación dun Centro de Mobilidade no porto de Bueu ademais de facilitar o uso do transporte público por autobús, levaría aparelado unha reordenación dos accesos e da circulación no centro de Bueu.	







**NOVAS CONEXIÓNS EN BUEU**

**PROBLEMÁTICA E RETOS:**

A problemática existente está relacionada coa ausencia dunha infraestrutura viaria que evite o tráfico de paso pola x e permita comunicar o eixo viario da PO551 e da PO315 sen pasar polo centro de Bueu

**OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS:**

- OE 3.1.1. Reducir a participación do vehículo privado no reparto modal do concello de Bueu
  - o OP 3.1.1.1 Racionalizar a estrutura viaria do concello de Bueu, integrando os seus enlaces coas grandes vías territoriais e artellando a comunicación entre os principais núcleos urbanos e centros de actividade mediante itinerarios alternativos e máis equilibrados
  - o OP 3.1.1.2 Racionalizar a estrutura viaria dos núcleos urbanos (Bueu e Beluso), así como as travesías das estradas PO551 e PO308, evitando o tráfico de paso e establecendo itinerarios claros entre as diferentes áreas ambientais

**DESCRIPCIÓN:**

A actuación contempla a execución de distintas conexións na zona de As Lagoas

<b>PRAZO:</b>	<b>RANGO ORZAMENTARIO:</b>
Medio prazo (2-4 anos) Longo prazo (10 anos)	3.000.000 – 3.500.000 €

<b>AXENTES ACTUACIÓN:</b>	<b>FONTES DE FINANCIAMENTO:</b>
Xunta de Galicia. Axencia Galega de Infraestruturas Xunta de Galicia. Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio Deputación de Pontevedra Concello de Bueu	Orzamentos Xerais de Administracións Públicas – Xunta de Galicia Posibilidade de Convenios Xunta de Galicia, Deputación de Pontevedra e concello de Bueu Desenvolvemento de Solos Urbanizables

<b>IMPACTO AGARDADO:</b>	<b>OBSERVACIÓNS:</b>
Medio, xa que permitiría eliminar tráfico de paso pola Rúa Pazos Fontenla, pero non todo o existente na actualidade	





**EIXO CÍVICO MONTERO RÍOS (PESCADOIRA - A BANDA DO RÍO)**

**PROBLEMÁTICA E RETOS:**

O eixo conformado pola Avenida de Montero Ríos (Pescadoira - A Banda do Río) constitúe un dos eixos de actividade comercial máis dinámicos de Bueu, ademais dun espazo central de alto valor. A existencia dun tráfico de paso e de axitación na procura de estacionamento supón unha perda da súa calidade, cando existen alternativas para a recuperación desta fronte para o uso cidadán.

**OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS:**

- OE 3.1.2 Reducir a ocupación do espazo público polo vehículo privado
  - o OP 3.1.2.1 Integrar a rede viaria no tecido urbano (Bueu e Beluso) e nos núcleos rurais
- OE 3.1.1. Reducir a participación do vehículo privado no reparto modal do concello de Bueu
  - o OP 3.1.1.1 Racionalizar a estrutura viaria do concello de Bueu, integrando os seus enlaces coas grandes vías territoriais e artellando a comunicación entre os principais núcleos urbanos e centros de actividade mediante itinerarios alternativos e máis equilibrados
- OE 5.3.2 Reducir os efectos da urbanización e da mobilidade sobre os espazos ambientais e urbanos
  - o OP 5.3.2.1 Reducir a contaminación atmosférica e acústica no entorno urbano
  - o OP 5.3.2.2 Mellorar a habitabilidade do espazo urbano

**DESCRIPCIÓN:**

O Proxecto Estratéxico consiste na humanización do eixo da Avenida de Montero Ríos, combinando tramos de peonalización e tránsito compartido, incrementando o espazo peonil e eliminando prazas de estacionamento.

<b>PRAZO:</b>	<b>RANGO ORZAMENTARIO:</b>
Curto prazo (6 meses – 2 anos)	2.750.000 – 3.250.000 €

<b>AXENTES ACTUACIÓN:</b>	<b>FONTES DE FINANCIAMENTO:</b>
Concello de Bueu	Orzamentos Xerais das Administracións Públicas: concello de Bueu Posibilidade de financiamento a través de Proxectos Europeos ou Estatais de Fomento da Mobilidade Sustentable

<b>IMPACTO AGARDADO:</b>	<b>OBSERVACIÓNS:</b>
Moi Alto, xa que reducirá e moderará as velocidades no entorno urbano, incrementando o espazo peonil e unha posible dinamización comercial e disuadirá ao tráfico de paso para que empregue outros itinerarios, coa finalidade acadar unha distribución máis equilibrada do tráfico	







**EIXO CÍVICO PAZOS FONTENLA**

**PROBLEMÁTICA E RETOS:**

A existencia dun importante tráfico de paso pola Rúa Pazos Fontenla nun entorno de carácter urbano e comercial xa consolidado implica a necesidade de establecer algún tipo de estratexia de humanización e mellora da urbanización.

**OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS:**

- OE 3.1.2 Reducir a ocupación do espazo público polo vehículo privado.
  - o OP 3.1.2.1 Integrar a rede viaria no tecido urbano (Bueu e Beluso) e nos núcleos rurais.
- OE 3.1.1. Reducir a participación do vehículo privado no reparto modal do concello de Bueu.
  - o OP 3.1.1.1 Racionalizar a estrutura viaria do concello de Bueu, integrando os seus enlaces coas grandes vías territoriais e artellando a comunicación entre os principais núcleos urbanos e centros de actividade mediante itinerarios alternativos e máis equilibrados.
- OE 5.3.2 Reducir os efectos da urbanización e da mobilidade sobre os espazos ambientais e urbanos.
  - o OP 5.3.2.1 Reducir a contaminación atmosférica e acústica no entorno urbano.
  - o OP 5.3.2.2 Mellorar a habitabilidade do espazo urbano.

**DESCRIPCIÓN:**

Este Proxecto Estratéxico contempla a execución da humanización dun eixo de comunicación transversal como é a Rúa de Pazos Fontenla. Trátase de recuperar a calidade urbana e disuadir da circulación, unha vez desenvolvidos itinerarios alternativos mediante as novas conexións previstas. No proxecto realizarase a humanización do viario, mediante distintas fórmulas buscando unha maior diversidade urbana e funcionalidade.

<b>PRAZO:</b>	<b>RANGO ORZAMENTARIO:</b>
Longo prazo (10 anos)	2.000.000 – 2.500.000 €

<b>AXENTES ACTUACIÓN:</b>	<b>FONTES DE FINANCIAMENTO:</b>
Xunta de Galicia. Consellería de Infraestruturas e Mobilidade Deputación Provincial de Pontevedra Concello de Bueu	Orzamentos Xerais das Administracións Públicas Posibilidade de convenio entre Xunta de Galicia, Deputación Provincial de Pontevedra e concello de Bueu Posibilidade de financiamento a través de Proxectos Europeos ou Estatais de Fomento da Mobilidade Sustentable

<b>IMPACTO AGARDADO:</b>	<b>OBSERVACIÓNS:</b>
Moi Alto, xa que reducirá e moderará as velocidades no entorno urbano, ademais dunha maior humanización da travesía e unha posible dinamización comercial e disuadirá ao tráfico de paso para que empregue outros itinerarios, coa finalidade de acadar unha distribución máis equilibrada do tráfico	







**HUMANIZACIÓN TRAVESÍA DE BELUSO**

**PROBLEMÁTICA E RETOS:**

O núcleo de Beluso posúe unha estrutura urbana lineal apoiada na travesía da PO315 o cal supón a existencia dun tráfico de paso cunha certa intensidade e con zonas nas que pode existir inseguridade viaria pola ausencia de moderación da velocidade. Ademais, a súa configuración como travesía supón unha importante ocupación do espazo público polo automóbil.

**OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS:**

- OE 3.1.2 Reducir a ocupación do espazo público polo vehículo privado
  - o OP 3.1.2.1 Integrar a rede viaria no tecido urbano (Bueu e Beluso) e nos núcleos rurais
- OE 3.1.1. Reducir a participación do vehículo privado no reparto modal do concello de Bueu
  - o OP 3.1.1.1 Racionalizar a estrutura viaria do concello de Bueu, integrando os seus enlaces coas grandes vías territoriais e artellando a comunicación entre os principais núcleos urbanos e centros de actividade mediante itinerarios alternativos e máis equilibrados
- OE 5.3.2 Reducir os efectos da urbanización e da mobilidade sobre os espazos ambientais e urbanos
  - o OP 5.3.2.1 Reducir a contaminación atmosférica e acústica no entorno urbano
  - o OP 5.3.2.2 Mellorar a habitabilidade do espazo urbano

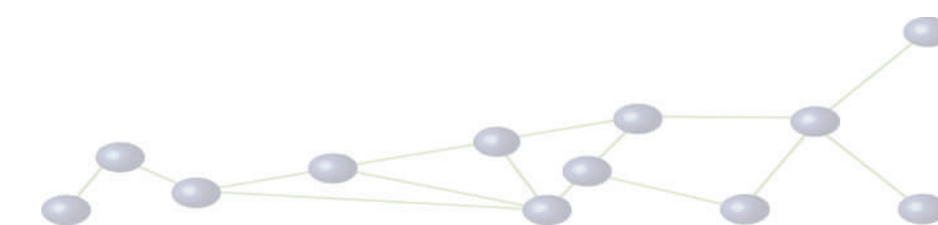
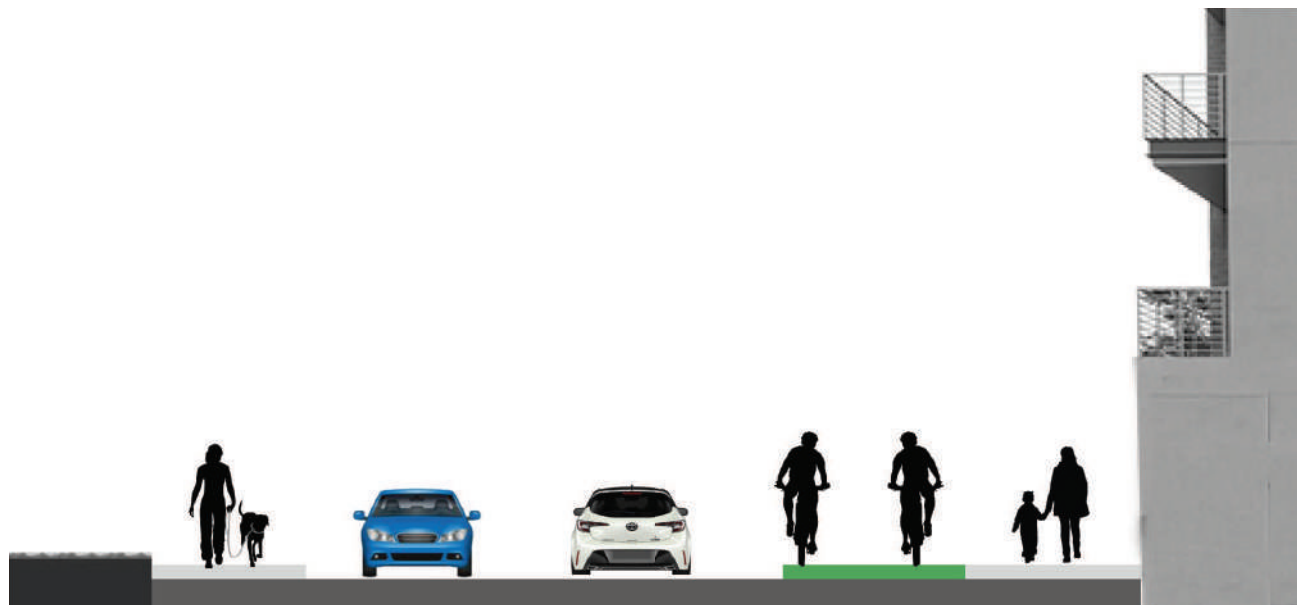
**DESCRIPCIÓN:**

Este proxecto estratéxico contempla a execución da humanización e do temperado do tráfico na travesía de Beluso, mediante a incorporación de espazo para a bicicleta e a ampliación de beirarrúas, coa eliminación do estacionamento e a introdución de arborado.

<b>PRAZO:</b>	<b>RANGO ORZAMENTARIO:</b>
Longo prazo (4 – 10 anos)	750.000 – 1.000.000 €

<b>AXENTES ACTUACIÓN:</b>	<b>FONTES DE FINANCIAMENTO:</b>
Xunta de Galicia. Consellería de Infraestruturas e Mobilidade Concello de Bueu	Orzamentos Xerais das Administracións Públicas Posibilidade de convenio entre Xunta de Galicia e concello de Bueu Posibilidade de financiamento a través de Proxectos Europeos ou Estatais de Fomento da Mobilidade Sustentable

<b>IMPACTO AGARDADO:</b>	<b>OBSERVACIÓNS:</b>
Moi Alto, xa que reducirá e moderará as velocidades no entorno urbano, ademais dunha maior humanización da travesía e unha posible dinamización comercial	







**EIXO CÍVICO RAMÓN BARES**

**PROBLEMÁTICA E RETOS:**

A existencia dun importante tráfico de paso pola rúa de Ramón Bares nun entorno de carácter urbano e acceso a equipamentos xa consolidado implica a necesidade de establecer algún tipo de estratexia de humanización e mellora da urbanización.

**OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS:**

- OE 3.1.2 Reducir a ocupación do espazo público polo vehículo privado
  - o OP 3.1.2.1 Integrar a rede viaria no tecido urbano (Bueu e Beluso) e nos núcleos rurais
- OE 3.1.1. Reducir a participación do vehículo privado no reparto modal do concello de Bueu
  - o OP 3.1.1.1 Racionalizar a estrutura viaria do concello de Bueu, integrando os seus enlaces coas grandes vías territoriais e artellando a comunicación entre os principais núcleos urbanos e centros de actividade mediante itinerarios alternativos e máis equilibrados
- OE 5.3.2 Reducir os efectos da urbanización e da mobilidade sobre os espazos ambientais e urbanos
  - o OP 5.3.2.1 Reducir a contaminación atmosférica e acústica no entorno urbano
  - o OP 5.3.2.2 Mellorar a habitabilidade do espazo urbano

**DESCRIPCIÓN:**

Este Proxecto Estratéxico contempla a execución da humanización dun eixo de comunicación transversal como é a rúa Castelao e a EP1303. Trátase de recuperar a calidade urbana e disuadir da circulación, unha vez desenvolvidos itinerarios alternativos mediante as novas conexións previstas. No proxecto realizarase a humanización do viario, mediante distintas fórmulas buscando unha maior diversidade urbana e funcionalidade.

<b>PRAZO:</b>	<b>RANGO ORZAMENTARIO:</b>
Longo prazo (10 anos)	1.500.000 – 1.750.000 €

<b>AXENTES ACTUACIÓN:</b>	<b>FONTES DE FINANCIAMENTO:</b>
Xunta de Galicia. Consellería de Infraestruturas e Mobilidade Deputación Provincial de Pontevedra Concello de Bueu	Orzamentos Xerais das Administracións Públicas Posibilidade de convenio entre Xunta de Galicia, Deputación Provincial de Pontevedra e concello de Bueu Posibilidade de financiamento a través de Proxectos Europeos ou Estatais de Fomento da Mobilidade Sustentable

<b>IMPACTO AGARDADO:</b>	<b>OBSERVACIÓNS:</b>
Moi Alto, xa que reducirá e moderará as velocidades no entorno urbano, ademais dunha maior humanización da travesía sendo usada como camiño escolar nunha parte e disuadirá ao tráfico de paso para que empregue outros itinerarios, coa finalidade de acadar unha distribución máis equilibrada do tráfico	





### APARCAMENTOS DISUASORIOS

#### PROBLEMÁTICA E RETOS:

Na tempada estival os núcleos urbanos de Bueu presentan un claro déficit de estacionamento pola afluencia de visitantes e turistas que ocupan as prazas en calzada, cunha escasa ou nula rotación, e impedindo o estacionamento dos residentes, ademais de fomentar a ocupación do espazo público.

#### OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS:

- OE 3.1.2 Reducir a ocupación do espazo público polo vehículo privado
  - o OP 3.1.2.2 Establecer unha política racionalizada de estacionamentos nos núcleos urbanos
  - o OP 3.1.2.3 Reducir o número de estacionamentos en vía pública nos núcleos urbanos
  - o OP 3.1.2.4 Implantar unha rede de estacionamentos públicos nos núcleos urbanos coa finalidade de mellorar o seu balance e evitar a ocupación do viario existente

#### DESCRIPCIÓN:

Implantación de aparcamentos fóra de calzada en parcelas de titularidade municipal, coa finalidade de evitar tanto o estacionamento na mesma como a circulación nos núcleos urbanos na procura dun aparcamento, ademais de evitar a entrada de vehículos aos núcleos.

Estímase que os diferentes aparcamentos considerados poden incrementar a oferta existente en 1.640 prazas.

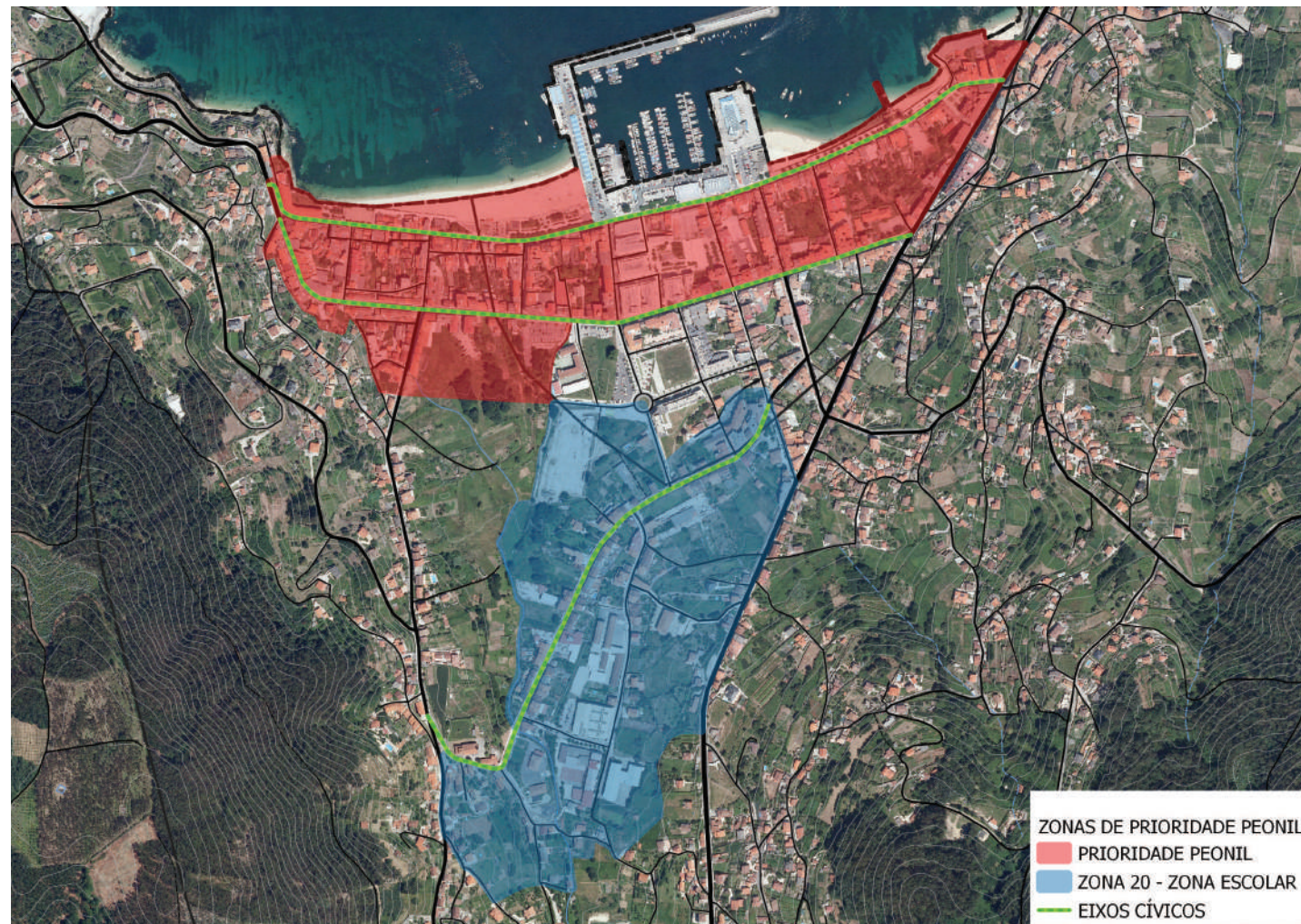
PRAZO:	RANGO ORZAMENTARIO:
Inmediato (0 – 6 meses)	4.250.000 – 4.750.000 €
Curto prazo (6 meses – 2 anos)	
Medio prazo (2 – 4 anos)	

AXENTES ACTUACIÓN:	FONTES DE FINANCIAMENTO:
Concello de Bueu Axentes Privados, en caso de convenio con propietarios	Orzamentos Xerais das Administracións Públicas – concello de Bueu Convenio entre o concello de Bueu e Axentes Privados para o uso temporal e acondicionamento dos terreos ou permutas urbanísticas

IMPACTO AGARDADO:	OBSERVACIÓNS:
Moi Alto. Coa creación de aparcamentos disuasorios e aparcamentos públicos, os impactos agardados son moi diversos, desde a redución do tráfico nos núcleos urbanos, a diminución das emisións, a mellora do comercio e as facilidades para o ocio e o turismo	







**ZONAS DE PRIORIDADE PEONIL EN BUEU**

**PROBLEMÁTICA E RETOS:**

As emisións debidas ao transporte son unha parte moi importante tanto da contaminación acústica como do ruído aturado polos habitantes, o que pode ocasionar problemas de saúde, polo que fomentar os desprazamentos non motorizados, peonís e ciclistas, permiten a redución de emisións. Ademais, nun entorno cunha trama urbana que non favorece a circulación, pero si a ocupación polo vehículo estacionado, é preciso empregar distintas estratexias para reducir a súa presenza no espazo público.

**OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS:**

- OE 1.1.1 Aumentar o número de desprazamentos diarios a pé no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos
  - o OP 1.1.1.2 Implantar áreas de prioridade peonil nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso
- OE 1.2.1 Aumentar o número de desprazamentos diarios en bicicleta no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos
  - o OP 1.2.1.2 Implantar áreas de prioridade ciclista nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso
- OE 5.3.1 Mitigar o impacto sobre o Cambio Climático da Mobilidade
  - o OP 5.3.1.1 Fomentar os modos de desprazamento sen emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI)
  - o OP 5.3.1.2 Facilitar a transición cara a vehículos de menor emisión de GEI
  - o OP 5.3.1.3 Introducir infraestruturas verdes no entorno urbano
- OE 5.3.2 Reducir os efectos da urbanización e da mobilidade sobre os espazos ambientais e urbanos
  - o OP 5.3.2.1 Reducir a contaminación atmosférica e acústica no entorno urbano
  - o OP 5.3.2.2 Mellorar a habitabilidade do espazo urbano

**DESCRIBIÓN:**

Esta actuación contempla a delimitación de distintas zonas de prioridade peonil no núcleo urbano de Bueu, que leva aparellada a execución de distintas actuacións, en continuidade coas xa postas en marcha, de humanización e mellora da urbanización coa finalidade facilitar o tránsito peonil e o desenvolvemento de actividades urbanas no Espazo Público, xunto coa restrición do espazo para o automóbil, fomentando o desprazamento camiñando ou en bicicleta. Ao mesmo tempo, esta actuación permite mellorar a habitabilidade e calidade urbana, ademais do medioambiente e a localización dunha Zona de Baixas Emisións.

<b>PRAZO:</b>	<b>RANGO ORZAMENTARIO:</b>
Curto prazo (6 meses – 2 anos), para as actuacións de delimitación de Zonas de Prioridade Peonil e os primeiros proxectos Longo prazo (4 – 10 anos), para o desenvolvemento completo das actuacións incluídas nas Zonas de Prioridade Peonil	50.000 – 100.000 € As actuacións de urbanización (Eixos Cívicos,...) de desenvolvemento posúen un orzamento máis elevado imputado a cada unha delas

<b>AXENTES ACTUACIÓN:</b>	<b>FONTES DE FINANCIAMENTO:</b>
Concello de Bueu Veciños de Bueu	Orzamentos Xerais das Administracións – concello de Bueu

<b>IMPACTO AGARDADO:</b>	<b>OBSERVACIÓNS:</b>
Medio. Trátase dunha actuación cunha forte compoñente de demostración e de sensibilización, xa que se trata dun espazo no que xa existe unha certa peonalización	





**CAMIÑOS ESCOLARES**

**PROBLEMÁTICA E RETOS:**

O emprazamento dos equipamentos educativos e deportivos en lugares que presentan un acceso a pé ou en bicicleta cunha certa inseguridade, supón tanto a necesidade de desprazar aos rapaces e usuarios en vehículo privado ou camiñando nun entorno de falta de seguridade vial, e diminuír a autonomía dos rapaces.

**OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS:**

- OE 5.2.1 Garantir a seguridade dos desprazamentos no concello de Bueu
  - o OP 5.2.1.1 Facilitar o acceso seguro aos Centros Educativos e aos Equipamentos municipais
  - o OP 5.2.1.2 Reducir os puntos críticos con inseguridade viaria na rede viaria do concello de Bueu

**DESCRIPCIÓN:**

O Proxecto Estratéxico contempla a execución de Camiños Escolares seguros a todos os centros educativos do concello de Bueu, cun percorrido claro desde o principal itinerario peonil ou desde o núcleo urbano.

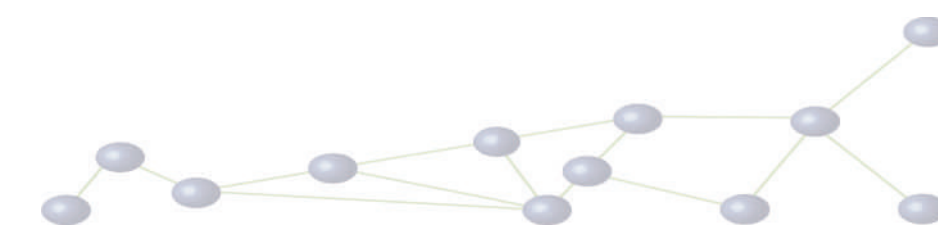
<b>PRAZO:</b>	<b>RANGO ORZAMENTARIO:</b>
Inmediato (0 – 6 meses) Curto prazo (6 meses – 2 anos)	500.000 – 750.000 €

**AXENTES ACTUACIÓN:**

Concello de Bueu	<b>FONTES DE FINANCIAMENTO:</b> Orzamentos Xerais das Administracións Públicas Posibilidade de convenio entre Xunta de Galicia e concello de Bueu Deputación Provincial de Pontevedra Posibilidade de financiamento a través de Proxectos Europeos ou Estatais de Fomento da Mobilidade Sustentable
------------------	---

**IMPACTO AGARDADO:**

Alto. Garantir a seguridade dos desprazamentos aos centros educativos e deportivos é fundamental e ten un impacto social importante, favorecendo a independencia dos escolares e influíndo directamente na mobilidade ao diminuír os desprazamentos en automóbil.	<b>OBSERVACIÓNS:</b>
---	----------------------







**ACCESO AO CAMPO DE FÚTBOL DE BUEU**

**PROBLEMÁTICA E RETOS:**

A problemática existente está relacionada coa ausencia dunha infraestrutura viaria que comunique o núcleo de Bueu co campo de fútbol, xa que na actualidade o único acceso é unha rúa de configuración rural cun ancho de calzada inferior aos 4 metros.

**OBXECTIVOS ESTRATÉXICOS:**

- OE 1.1.1 Aumentar o número de desprazamentos diarios a pé no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos
  - o OP 1.1.1.2 Implantar áreas de prioridade peonil nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso
- OE 1.2.1 Aumentar o número de desprazamentos diarios en bicicleta no concello de Bueu e nos seus núcleos urbanos
  - o OP 1.2.1.2 Implantar áreas de prioridade ciclista nos núcleos urbanos de Bueu e Beluso
- OE 5.2.1 Garantir a seguridade dos desprazamentos no concello de Bueu
  - o OP 5.2.1.1 Facilitar o acceso seguro aos Centros Educativos e aos Equipamentos municipais

**DESCRICIÓN:**

A actuación contempla a execución dun novo acceso ao Campo de Fútbol de Bueu, facilitando o acceso peonil e en bicicleta, ademais de nos autobuses de servizo discrecional, con seguridade e comodidade, ademais da implantación dunha zona de estacionamento asociada e da mellora dos espazos verdes na súa contorna.

<b>PRAZO:</b>	<b>RANGO ORZAMENTARIO:</b>
Medio prazo (2 – 4 anos)	325.000 – 400.000 €

<b>AXENTES ACTUACIÓN:</b>	<b>FONTES DE FINANCIAMENTO:</b>
Xunta de Galicia. Axencia Galega de Infraestruturas Xunta de Galicia. Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio Deputación de Pontevedra Concello de Bueu	Orzamentos Xerais de Administracións Públicas – Xunta de Galicia Posibilidade de Convenios Xunta de Galicia, Deputación de Pontevedra e concello de Bueu Desenvolvemento de Solos Urbanizables

<b>IMPACTO AGARDADO:</b>	<b>OBSERVACIÓNS:</b>
Alto, na actualidade está xerando situación de risco polos usuarios do campo de fútbol e problemas de tráfico aos autobuses e vehículos particulares.	







## 7. SEGUIMENTO DA MOBILIDADE SUSTENTABLE

O carácter innovador dos Plans de Mobilidade Sustentable de escala municipal, sobre todo de ámbitos como o caso do concello de Bueu, cunha poboación no entorno dos 12.000 habitantes pero que se incrementa na tempada estival, precisando de medidas que van máis alá da construción de infraestruturas sobredimensionadas para o pico de solicitação, por unha banda; o descoñecemento das posibles reaccións da poboación ante os estímulos e restricións que supoñan as medidas implantadas, por outra; xunto coa necesidade de coñecer os resultados e o impacto das medidas implantadas nun futuro cada vez máis incerto e sometido a cambios acelerados, fan necesario e imprescindible prever instrumentos cos que se levarán a cabo o seguimento e o control dos resultados.

Neste senso, calquera proposta de desenvolvemento de Mobilidade Sustentable baseado nunha planificación previa na cal é preciso realizar hipóteses sobre variables sometidas a evolución, debe ser revisada durante a súa execución coa finalidade de avaliar a súa adecuación á realidade. Deste xeito, a elaboración e aplicación dun Plan de Seguimento e Control ten unha importancia vital de cara a avaliar os resultados e o impacto do PMS, permitindo a toma de decisións respecto do cumprimento e da execución da proposta, identificando tanto os avances respecto dos obxectivos marcados coma os retrocesos que se detecten e que necesiten de medidas correctivas ou cambios de rumbo.

O Seguimento e Control de calquera plan debe ser un proceso estruturado, planificado e dinámico que permita avaliar de forma continua o estado de execución das diferentes actuacións, o nivel de cumprimento dos obxectivos e os cambios e tendencias ao longo do tempo, nun proceso de mellora continua.

Con esta finalidade, deben establecerse mecanismos de seguimento e participación do plan, ademais de monitorizar o correcto avance das actuacións planificadas, proporcionando unha certa flexibilidade e dinamismo, facilitando a incorporación dos cambios necesarios na xestión segundo o desenvolvemento da normativa, das novas tecnoloxías ou das correccións necesarias. En definitiva, o Plan de Seguimento e Control debe entenderse como un instrumento de control pero tamén de actualización, que contará coa participación de todos os colectivos implicados.

Polo tanto, é necesario dotar aos responsable do desenvolvemento do PMS do concello de Bueu dun Plan de Seguimento e Control que se basee nos datos e nos resultados para comprobar a efectividade das accións realizadas ata o momento, así coma as posibles melloras ou cambios necesarios para corrixir calquera desvío dos obxectivos marcados.

Ao mesmo tempo, a cidadanía xoga un papel esencial na xestión e o desenvolvemento do PMS, polo que se necesita o coñecemento dos hábitos, actitudes e posibles respostas da poboación respecto das decisións e actuacións implantadas. Neste senso, a Participación Pública é un eixo fundamental no planeamento da mobilidade, e deberase ter en conta non só na primeira fase de implantación do propio servizo, senón tamén ao longo do período de implantación e á hora de avaliar resultados, impactos e a consecución de obxectivos. Deste xeito, o Plan de Seguimento e Control do PMS ten que incluír o carácter cualitativo que aporta a participación pública, permitindo avaliar aspectos como as necesidades, carencias, coñecemento ou sensibilización dos cidadáns.

O Plan de Seguimento e Control do PMS do concello de Bueu está baseado nun sistema de indicadores que facilitan a información precisa para avaliar o cumprimento do programa de actuación. Este sistema de

indicadores proporcionará os datos e a información necesaria para avaliar os resultados e a execución do PMS de xeito tanto cuantitativo como cualitativo. Para iso, este Sistema de Indicadores deberá procurar a veracidade e calidade dos datos recollidos, para que os resultados reflectan a realidade do estado de execución e dos resultados do PMS.

Por outra banda, o sistema de indicadores de Control e Seguimento deberán cumprir cos requisitos de precisión, dispoñibilidade dos datos de análise, simplicidade, obxectividade e fiabilidade. Cumprindo estas condicións os resultados do seguimento mediante indicadores, permitirá coñecer o estado do funcionamento do servizo en tempo real, e ademais servirá como ferramenta de medida da consecución dos obxectivos marcados.

Con este obxectivo realizouse unha selección de posibles indicadores axeitados para o Seguimento e Control do desenvolvemento do PMS, escollendo dentro dunha ampla relación de indicadores posibles aqueles que poden servir como barómetro dos resultados e da súa execución.

Os indicadores considerados divídense en tres grandes categorías:

- **Indicadores de Seguimento:** aqueles deseñados para avaliar os resultados obtidos respecto dos obxectivos marcados.
- **Indicadores de Control:** aqueles deseñados para avaliar a execución do PMS e o cumprimento da proposta.
- **Indicadores de Percepción Cidadá:** aqueles deseñados para avaliar a calidade social do PMS, a súa aceptación por parte dos cidadáns e a inclusión da participación pública no mesmo.

### a. Composición da Comisión de Seguimento

A realización do Seguimento da Mobilidade Sustentable precisa de dispor dun organismo ou oficina que realice esta tarefa, por unha banda, e dunha guía ou procedemento, cun protocolo claro para a súa realización, por outra.

Este organismo de control pode denominarse como *Comisión de Seguimento do PMS*, a cal pode apoiarse na Oficina de Mobilidade proposta, responsable da implantación e desenvolvemento do mesmo, xunto cunha selección doutros axentes que reflectan a participación cidadá, social e territorial do concello de Bueu.

Esta Comisión de Seguimento do PMS deberá avaliar periodicamente o servizo á vista do seu desenvolvemento e grao de implantación, das dificultades que xurdan na súa execución, e dos avances normativos e tecnolóxicos que se produzan. A Comisión de Seguimento do PMS deberá dispor de datos fiables a partir dos cales realizar unha mellor toma de decisións, permitindo adaptar a execución en cada fase de control ao cumprimento dos resultados acadados. Neste senso, o seguimento dotará ao servizo da flexibilidade necesaria para incorporar aquelas correccións precisas, permitindo incorporar cambios, revisións ou novas medidas durante o horizonte temporal do mesmo en caso de que non se estean acadando os resultados agardados, así como adaptarse á normativa vixente en cada momento.

A Comisión de Seguimento do PMS estará constituída como mínimo polos seguintes integrantes:

- Responsable político do PMS do concello de Bueu, representado polo Concelleiro ao que estea asignada a Área de Mobilidade.



- Responsables técnicos da Oficina de Mobilidade, encargados da implantación e desenvolvemento do PMS.
- Técnicos municipais responsables das áreas de urbanismo e ordenación do territorio, medioambiente, turismo, economía, política social e educación.
- Representantes dos servizos de transporte (empresas de autobús, taxistas e outros).
- Representantes dos distintos niveis da Administración con competencias no concello de Bueu en materia de Mobilidade (Xunta de Galicia e Deputación Provincial).
- Representante das Asociacións Veciñais das distintas Parroquias.
- Representantes do Sector Turístico, Comercial e Deportivo.
- Representantes dos Centros Educativos (Equipos Directivos e ANPAS).
- Representante de Asociación sobre Accesibilidade Universal e supresión de barreiras arquitectónicas.
- Representante de asociacións de fomento da mobilidade ciclista.

## b. Tarefas e Informe Anual

A Comisión de Seguimento do PMS do concello de Bueu terá como tarefas as sinaladas a continuación:

- Realizar os Informes Anuais sobre o desenvolvemento do PMS.
- Vixiar o desenvolvemento xeral da programación temporal, asesorando ao Concello sobre a mesma e procedendo á súa revisión tras os primeiros catro (4) anos de execución do PMS.
- Supervisar as condicións técnicas para os pregos de bases dos concursos para a contratación de proxectos relacionados co PMS.
- Supervisar o mantemento dos sistemas de comunicación permanentes e das accións puntuais.

Dentro das actividades e tarefas que realizará a Comisión de Seguimento, o principal instrumento de control do desenvolvemento do PMS será a redacción dun Informe Anual, o cal conterá a valoración global da marcha das determinacións do mesmo e da súa implantación, así como a avaliación da necesidade de revisar algunha das Liñas Estratéxicas e das súas medidas de desenvolvemento tendo en conta os resultados obtidos e á vista da experiencia.

Deste xeito, o Informe Anual deberá avaliar os seguintes aspectos respecto da mobilidade no concello de Bueu:

- As datas, prazos e características das medidas executadas en relación coa súa programación.
- A evolución dos indicadores de control.
- Os Indicadores de Percepción Cidadán, coa finalidade de recoñecer a opinión da poboación respecto da implantación do PMS e do seu desenvolvemento, incluso a través de técnicas de “social scanning”.

As conclusións do Informe Anual deberán ser expostas publicamente coa finalidade de proporcionar a máxima transparencia e a participación da cidadanía no desenvolvemento do PMS.

## c. Indicadores de Seguimento

Os Indicadores de Seguimento subdivídense nas seguintes categorías:

### - Territoriais

INDICADORES TERRITORIAIS				
Porcentaxe de superficie ocupada por usos de dinámica natural	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Sup. Usos de dinámica natural x 100 / sup. Total do concello	%	31,4	31,4	31,4
Porcentaxe de superficie ocupada segundo o seu uso	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Sup. Intermareal x 100 / sup. Total do concello	%	0,3	0,3	0,3
Sup. Xeoformas x 100 / sup. Total do concello	%	5,0	5,0	5,0
Sup. Bioxénese x 100 / sup. Total do concello	%	26,0	26,0	26,0
Sup. Agroforestal x 100 / sup. Total do concello	%	55,6	55,6	45,0
Sup. Artificial x 100 / sup. Total do concello	%	0,4	0,4	13,5
Sup. Construído x 100 / sup. Total do concello	%	12,6	12,6	13,5
Vivendas familiares	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Número de bens inmoebles de uso residencial	Nº	9.902	9.902	11.458
Porcentaxe de sup. de solo urbano non consolidado e solo urbanizable respecto á sup. de solo urbano consolidado e de núcleo rural	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
(Sup. Solo urbano non consolidado + sup. Solo urbanizable) x 100 / sup. Solo urbano consolidado	%	13,5	13,5	0,0
(Sup. Solo urbano non consolidado + sup. Solo urbanizable) x 100 / sup. Solo núcleo rural	%	20,5	20,5	0,0
Superficie artificial por habitante	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Sup. Artificial / nº habitantes	Ha / hab.			
Superficie dos espazos naturais con instrumentos de planificación	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Sup. de espazos naturais incluídos na <i>RGEP</i> con instrumentos de planificación aprobados	Ha	581,53	581,53	581,53
Sup. de espazos naturais incluídos na <i>PORN</i> con instrumentos de planificación aprobados	Ha	581,53	581,53	581,53
Sup. de espazos naturais incluídos na <i>PRUX</i> con instrumentos de planificación aprobados	Ha	0,0	0,0	581,53
Variación relativa da poboación	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Variación da poboación	%	-0,04	-0,02	0,1
Densidade de poboación	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Nº habitantes / km <sup>2</sup>	Hab./Km <sup>2</sup>	389,40	389,40	435,00
Densidade de poboación flotante	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Nº persoas poboación flotante / km <sup>2</sup>	Persoas/km <sup>2</sup>	200	200	250
Envellecemento da poboación	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
(Poboación > 65 anos / poboación < 16 anos) x 100	%	170,74	170,74	150,00
Renda bruta dispoñible do fogar	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Renda dispoñible bruta por habitante	€	13.045	13.045	15.000
Autocontención laboral e taxa de permanencia	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Nº traballadores que residen e traballan no concello / nº de traballadores que residen no concello	%	38,06	38,06	40,00
Autosuficiencia de emprego	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Nº persoas que traballan no concello / poboación ocupada do concello	%	89,9	89,9	90,0





- Globais

INDICADORES GLOBAIS				
Cuota modal dos medios de transporte sustentables	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Σ (despl. Tp + despl. a pé + despl. en bici) x 100 / despl. Internos totais (laborais)	%	15,0	17,2	25,0
Cuota de desprazamentos intramunicipais a pé e en bicicleta	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Despl. a pé + despl. en bici x 100 / despl. Internos totais (laborais)	%	21	22	25
Cuota de desprazamentos intramunicipais en transporte público	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Despl. en tp x 100 / despl. Internos totais (laborais)	%	3,72	4,00	5,00
Cuota modal dos medios de transporte sustentable	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Σ (despl. Tp + despl. a pé + despl. en bici) x 100 / despl. de conexión totais	%	15,0	17,5	25
Cuota de transporte público intermunicipal	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Despl. en tp de conexión x 100 / despl. de conexión totais	%	12,5	15	17,5
Cuota de desprazamentos en bicicleta intermunicipal	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Despl. en bici de conexión x 100 / despl. de conexión totais	%	0	1	2
Número de desprazamentos en vehículo privado en relación aos habitantes	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Núm. Despl. Transporte privado / poboación de 4 ou máis anos	Nº viaxes privados /hab.	2,36	2,50	2,00
Autocontención	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Viaxes internos no concello x 100 / viaxes totais	%	58	60	65
Porcentaxe de desprazamentos persoais (non ocupacionais)	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Viaxes por motivo non ocupacional / viaxes totais (persoas residentes)	%	22	25	30

- Rede Peonil

INDICADORES DA REDE PEONIL				
Prioridade para os peóns	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Prioridade para peóns (km) x 100 / total km da rede viaria	%	6,8	8,0	15,0
Rede pacificada	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Km de rede pacificada (peonil - prioridade invertida - zona 30) x 100 / total km rede viaria	%	0,65	3,00	10,00
Moderación da circulación	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Km de rede con moderación da circulación x 1.000 / Total habitantes	‰	0,065	0,300	1,000
Déficit para peóns	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Déficit de accesibilidade (km) / total km de rede viaria	%	96,5	80,0	65,0
Espazo viario peonil	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
M² destinados aos peóns x 100 / m² de espazo viario	%	13,85	20,00	40,00
Accesibilidade da rede peonil principal	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Km de itinerario peonil principal con ancho < 2 m / km total de itinerario peonil principal x 100	%	10	20	40

- Rede Ciclista

INDICADORES DA REDE CICLISTA				
Itinerarios adaptados para as bicicletas	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Km de vías con adaptación específica para o uso da bicicleta	Km	0	8,16	26,16
Carrís bici por habitante	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Km de carrís bici / total de habitantes	Km / hab.	0	0,0007	0,0015
Aparcamentos para bicicletas	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Número de prazas de aparcamento para bicicletas	Nº	0	100	300
Cobertura da rede ciclista	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Poboación con carril bici nun radio < 300 m / poboación total x 100	%	0	20	89

- Transporte Público

INDICADORES TRANSPORTE PÚBLICO					
Cobertura do transporte público urbano		Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Hab. cunha parada de autobús nun radio < 600 m x 100 / total hab.		%	88	90	90
Adaptación das estacións do transporte público a PMR		Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Nº de estación adaptadas a PMR x 100 / total de estacións		%	0	100	100
Adaptación das paradas de bus urbano		Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Nº de paradas adaptadas a PMR x 100 / total de paradas		%	0	25	100
Número de licenzas de taxi		Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Nº de licenzas de taxi municipais		Nº	12	12	14

- Rede Viaria Motorizada

INDICADORES DA REDE VIARIA MOTORIZADA				
Índice de motorización - turismos	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Nº de vehículos turismos / miles de habitantes	Vehículos por 1.000 Habitantes	550	530	500
Índice de motorización - motocicletas	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Nº de motocicletas / miles de habitantes	Motos por 1.000 Habitantes	75	85	95
Ocupación media do automóbil	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Σ depl. En coche / Σ depl. en vehículo privado conducindo	%	99	90	70
Idade media do parque de vehículos	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Σ das idades dos vehículos / número de vehículos	Anos	11	10	10

- Estacionamento

INDICADORES DE ESTACIONAMENTO				
Prazas de aparcamento fóra da calzada	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Nº de prazas de aparcamento fóra da calzada / nº de turismos censados		0,15	0,20	0,36
Prazas de aparcamento en superficie	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Nº de prazas de aparcamento libre en superficie / nº de turismos censados		0,63	0,63	0,64
Aparcamento regulado	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Nº de prazas de aparcamento con regulación e tarificación x 1.000 / Poboación		0	10	20
Prazas reservadas para PMR	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Nº de prazas reservadas para PMR	Nº	32	50	75

- Mercadorías

INDICADORES DE MERCADORÍAS				
Zonas de carga e descarga	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Prazas de aparcamento dedicadas a carga e descarga	Nº	71	76	81

- Seguridade Vial

INDICADORES DE SEGURIDADE VIARIA				
Accidentes con vítimas (peón ou ciclista)	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Nº de accidentes con vítimas peón ou ciclista / nº de accidentes con vítimas totais	%	50	25	0

- Inclusión Social

INDICADORES DE INCLUSIÓN SOCIAL				
Porcentaxe de vivendas con acceso a servizos básicos	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Nº de vivendas con servizos básicos nun radio < 600 m / nº total de vivendas x 100	%	90	92	95



- Contaminación Ambiental

INDICADORES DE CONTAMINACIÓN AMBIENTAL				
Emisión de gases de efecto invernadero	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Toneladas equivalentes de CO <sub>2</sub> debidas ao transporte	T/día	69,87	72,35	79,79
Emisións de gases efecto invernadero / habitante	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Toneladas equivalentes de CO <sub>2</sub> debidas ao transporte / nº de habitantes	Tn / hab.	5,82	5,82	5,84
Emisións PM10 / habitante	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Kg emisións PM10 / total habitantes	Kg / hab.	0,0005	0,00049	0,00047
Emisións NO <sub>x</sub> / habitante	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Kg emisións NO <sub>x</sub> / total habitantes	Kg / hab.	0,018	0,018	0,018
Niveis de intensidade sonora	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Poboación exposta (día) > 65 Leq en dB / poboación total x 100	%	50	45	40
Consumo enerxético do transporte por estrada	Ud	Actual	Obxectivo medio prazo	Obxectivo longo prazo
Consumo final de enerxía do conxunto dos medios de transporte por estrada	Tep	24,2	24,0	22,8

A continuación, detállanse os Indicadores de Seguimento, as súas unidades de medida, o valor actual e os valores obxectivos formulados para cada un deles segundo a programación temporal do PMS.

**d. Indicadores de Control**

Os Indicadores de Control do PMS do concello de Bueu estarán baseados nunha metodoloxía que procura obxectivar a análise, coa finalidade de establecer un gradiente do grao de avance de cada unha das accións contempladas polo PMS e que poderán atoparse nunha das seguintes situacións, as cales teñen asociadas un valor numérico:

- Sen iniciar = 0
- En execución = 1
- Finalizada = 2

Tendo en conta estes valores, realízase unha táboa do seguinte modo coa finalidade de establecer o grao de avance da execución do PMS:

línea Estratégica Estratégica	Medida	Actuación	Grado de avance	Valor numérico
Ex.Ly	Ex.Ly.M1	ACC.x.y.1.1	En execución	1
		ACC.x.y.1.2	Sen iniciar	0
		ACC.x.y.1.3	Finalizada	2
	Ex.Ly.M2.	ACC.x.y.1.1	Sen iniciar	0
		ACC.x.y.1.2	Sen iniciar	0
		ACC.x.y.1.3	En execución	1
		ACC.x.y.1.4	En execución	1
		ACC.x.y.1.5	En execución	1
		ACC.x.y.1.6	Finalizada	2

Unha vez determinado o valor numérico que obxectiviza os diferentes estados das actuacións contempladas en cada Liña Estratégica, realízase o cálculo do Grao de Avance, segundo o esquema de exemplo da seguinte táboa:

Grao de avance			
Ámbito de avaliación	Puntuación	Puntuación máxima posible	Porcentaxe de avance
Líña Estratégica Ex.Ly	1+0+2+0+0+1+1+1+2 = 8	9 x 2 = 18	44,44%
Medida Ex.Ly.M1	1+0+2 = 3	3 x 2 = 6	50,00%
Medida Ex.Ly.M1	0+0+1+1+1+2 = 5	6 x 2 = 12	41,67%

Esta metodoloxía minimiza o tempo adicado á avaliación, ao mesmo tempo que permite unha avaliación obxectiva para cada liña estratéxica, programa, departamento ou dirección responsable do grao de avance do PMS.

Deste xeito, poden obterse conclusións de forma rápida e facilítase o coñecemento de que parte do Plan non está sendo abordada e será máis sinxelo acudir á orixe da dificultade que conlevou a diminución do grao de avance. Polo tanto, crearase unha base de datos na que se implementarán as fórmulas necesarias e desenvolveranse as plantillas de informes de cara a axilizar a xestión desta avaliación e que, ante a modificación no grao de avance de tan só unha acción, permita a actualización automática de todos os informes mencionados.

**e. Indicadores de Percepción Cidadá**

Dentro dos Indicadores de Percepción Cidadán considéranse os recollidos no listado seguinte:

- Coñecemento da cidadanía do PMS (enquisas).
- Aceptación pública do PMS (enquisas).
- Calificación dos resultados do PMS (enquisas) (moi boa, boa, regular, mala, moi mala).
- Mecanismos de Participación Pública implantados respecto dos previstos.
- Participación pública nas iniciativas e campañas de fomento da Mobilidade Sustentable.
- Número de queixas ou incidencias da cidadanía recollidas nas canles oficiais.
- Implantación de mecanismos de obtención de “feedback” dos usuarios do servizo respecto dos previstos.

Estes Indicadores de Percepción Cidadán son unha primeira proposta que poderá ser ampliada ou reducida segundo os criterios da Comisión de Seguimento e Control.



## 8. PARTICIPACIÓN CIDADÁ E COMUNICACIÓN

Na actualidade, a Participación Pública e a Comunicación cos cidadáns son uns procesos imprescindibles na redacción de calquera documento estratéxico, como é o caso do PMS do concello de Bueu, xa que contribúen á aceptación e lexitimidade do mesmo por parte dos veciños, permitindo ademais obter unha información moi interesante acerca dos problemas e demandas que posúen os cidadáns. Neste senso, cada vez máis os plans e proxectos non só han de contar cunha participación estruturada e formal desde o punto de vista metodolóxico, senón que tamén cunha participación moito menos estruturada e baseada na distribución da información e a divulgación para que o coñecemento da poboación sexa moito máis informado.

Ademais, tal e como ditaminan as bases do prego da Deputación de Pontevedra, un Plan de Mobilidade Sustentable require “unha alta concienciación e participación cidadá”, coa finalidade de responder aos seguintes obxectivos:

- Informar á veciñanza do desenvolvemento e valores deste proceso, dun xeito transparente, sintético e significativo.
- Xerar espazos de encontro e debate entre a cidadanía e coa parte técnica, nos que reflexionar sobre os puntos máis conflictivos da mobilidade no concello.
- Incorporar a mirada e o coñecemento dos principais usuarios/as e afectados/as, para trazar medidas completas e realistas.

Con esta finalidade, e dentro da metodoloxía, deseñouse unha estratexia de participación cidadá, formulando un Plan de Participación Pública e Comunicación, que complementa as tarefas de toma de datos mediante enquisas de mobilidade e de preferencias declaradas necesarias para o correcto desenvolvemento dos traballos. Deste xeito, o Plan de Participación e Comunicación coordínase coas anteriores tarefas como elementos interrelacionados, para obter a información cualitativa o máis precisa posible, e moitas veces oculta baixo os datos de natureza cuantitativa, que permita integrar aos cidadáns na toma de decisións no desenvolvemento do Plan de Mobilidade Sustentable do concello de Bueu.

A instrumentación tanto da comunicación como da Participación Pública configúrouse como un proceso dual no que as distintas ferramentas empregadas realizan unha función comunicativa e participativa entre o concello de Bueu, o equipo redactor e os diferentes axentes e actores sociais, sempre en coordinación cos responsables da dirección técnica, e baixo un enfoque que permita a mellor comprensión do PMS.

### Procedemento e metodoloxía

Coa finalidade de realizar este proceso de Participación Cidadá e Comunicación, estableceuse un plan de traballo acordado coa Axencia de Emprego e Desenvolvemento Local e o Gabinete de Comunicación do concello de Bueu. Un plan de traballo baseado en catro grandes actividades: o plan de comunicación, o mapeo das entidades veciñais e empresariais, o desenvolvemento de encontros participativos tanto en fase de Información como en fase de Proposta, cun último encontro de validación, e a Presentación Pública.



Figura 8.1. Esquema do Plan de Participación e Comunicación. (Fonte: TERRAVANZA)

Deste xeito, activouse o plan de comunicación a través de medios tradicionais, como carteis, prensa escrita... e dixitais como a páxina Web do Concello e redes sociais, así como convocatorias enviadas por correo electrónico ás entidades, que foron reforzadas con chamadas telefónicas, e incluso comunicacións institucionais asinadas polo alcalde. Así, deuse cobertura e seguimento do proceso a través de diferentes medios de comunicación e a páxina Web do Concello. Para iso, deseñouse a identidade gráfica do PMS, buscando unha imaxe amigable, atractiva, e coherente cos valores que articulan o plan, e producíronse os diversos elementos gráficos para cada un dos fitos do proceso participativo, incluíndo pezas para redes sociais, carteis anunciativos, e dípticos informativos.



Figura 8.2. Nova sobre o comezo do PMS (Fonte: [www.concellodebueu.gal](http://www.concellodebueu.gal))



Figura 8.3. Identidade gráfica do PMS de Bueu. (Fonte: TERRAVANZA)

De modo paralelo á activación do plan de medios, realizouse o mapeo das entidades de cada parroquia, establecendo contacto directo con elas para presentar o proceso e convidalas a encontros presenciais no Salón de Plenos do Concello e na Casa do Pobo en Beluso.

Deste xeito, e como unha terceira fase, realizouse primeiro na fase de Información unha Presentación Pública inicial e un total de catro encontros participativos territoriais e seis encontros participativos sectoriais. A Presentación Pública Inicial tivo como obxectivo informar á veciñanza do desenvolvemento e valores deste proceso dun xeito transparente, sintético e significativo, remarcando a intención de xerar nos posteriores encontros participativos espazos de encontro e debate entre a cidadanía e a parte técnica, nos que reflexionar sobre os puntos máis salientables da mobilidade no concello e así facilitar a incorporación da mirada e o coñecemento dos principais usuarios/as e afectados/as, para trazar medidas completas e realistas. Así, en todos os encontros participativos empregouse unha metodoloxía común pero adaptada ás particularidades dos perfís das persoas convocadas. Cada un dos encontros tivo unha duración aproximada de 90 minutos, comezando en todos os casos presentando de xeito visual a información básica do proceso, así como as principais tarefas a emprender, co obxectivo de que as persoas participantes puideran comprender o traballo dun xeito integral.





Figura 8.4. Cartel da presentación da Fase de Propostas. (Fonte: TERRAVANZA)

Unha vez realizada esta primeira aproximación ao proceso de elaboración do PMS, logo traballouse por parellas ou grupos en base a elementos cartográficos –do conxunto do Concello ou dunha parroquia específica–, buscando que se sinalaran en mapas e planos puntos especialmente conflitivos para a mobilidade así coma calqueira información que puidese ser relevante. A continuación, os aspectos problemáticos detectados polos participantes foron comentados e debatidos en grupo, e completados cunha entrevista semiestructurada arredor daqueles asuntos que a parte técnica considerou máis relevantes.

Ademais, dentro do Plan de Participación e de Comunicación habilitouse unha conta de correo electrónico (mobilidade@concellodebueu.gal) para que calquera cidadán puidese realizar aportacións e suxerencias de xeito anónimo.

Unha vez analizada a información obtida a través destes encontros territoriais e sectoriais, xunto coas demais canles da investigación, realizouse de novo a convocatoria de todas as entidades ao encontro de validación das distintas medidas propostas. Así, neste encontro de validación, realizouse dun xeito claro a diagnose do concello respecto da mobilidade, e contrastáronse as principais medidas que emerxeron do estudo.

En todos os encontros, moderados por técnicos con experiencia en xestión de grupos, buscouse dar unha información significativa, incorporando a mirada veciñal e sectorial naqueles aspectos nos que é realmente relevante. Fomentouse un diálogo profundo, acollendo as voces críticas, os medos e preocupacións, e todos aqueles aspectos que esperta a conversa e negociación sobre aspectos relacionados coa mobilidade.



### Enquisa de Mobilidade do Concello de Bueu

¡Anímate e participa!

A enquisa busca coñecer os patróns de mobilidade da cidadanía de cara á elaboración do Plan de Mobilidade Urbana e Sostible do Concello.

[Enquisa de Mobilidade de Bueu](#)

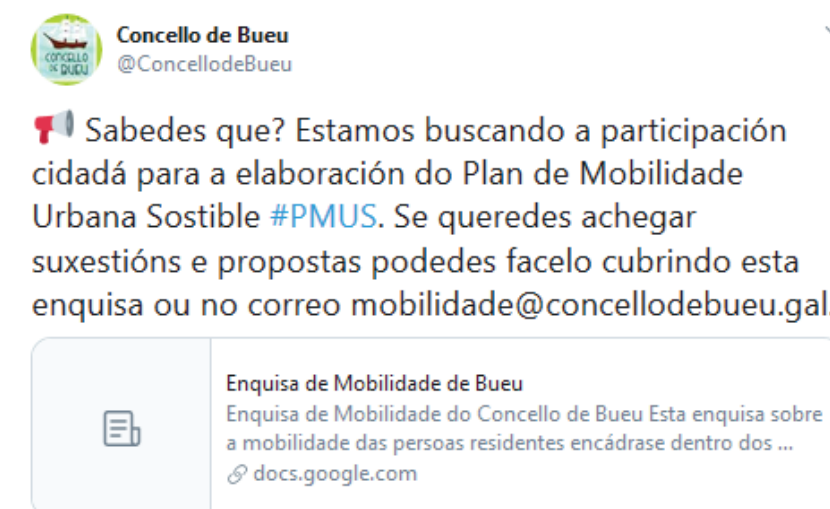
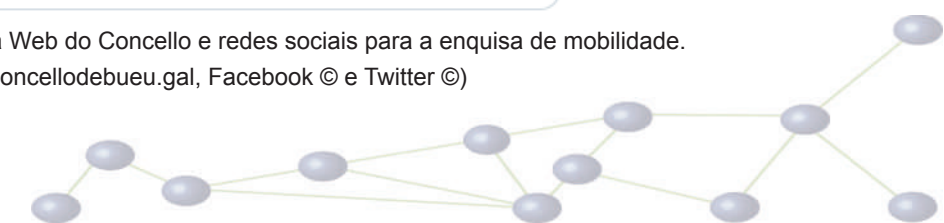


Figura 8.5. Convocatorias na páxina Web do Concello e redes sociais para a enquisa de mobilidade. (Fontes: www.concellodebueu.gal, Facebook © e Twitter ©)





### a. Resumo das principais conclusións extraídas da Participación Cidadá

Nas seguintes liñas describíranse as principais conclusións extraídas de cada un dos encontros participativos territoriais e sectoriais, máis o encontro de validación, sinalando as cuestións tratadas, xunto cun resumo final dos resultados.

#### **Encontros Territoriais**

Nos diferentes Encontros Territoriais foron tratados en primeiro lugar distintos temas comúns, que afectan a todo o concello de Bueu, sinalados a continuación, para logo establecer un diálogo e debate sobre cuestións específicas. Entre os temas comúns atopábanse os seguintes:

- Principais desprazamentos. Orixe – Destino e modo de transporte.
- Zonas de tránsito peonil. Problemáticas e oportunidades.
- A bicicleta. Problemáticas e oportunidades.
- Transporte Público. Liñas e Paradas. Problemática.
- A Seguridade Viaria.
- Outras problemáticas particulares.

A continuación, sinálanse os distintos temas específicos tratados en cada un dos Encontros Territoriais e as principais conclusións extraídas nos mesmos.

#### **Encontro Territorial de Ons**

As principais cuestións a tratar e debater no Encontro Territorial de Ons, ademais daquelas de carácter global respecto da mobilidade no concello de Bueu, foron as sinaladas a continuación:

- O Transporte Marítimo. Posibilidades e Problemáticas.
- Outras problemáticas particulares. A mobilidade na tempada invernal.
- A Mobilidade Turística. Problemáticas.
- Os sendeiros turísticos. Posibilidades e Problemáticas.

Dentro das distintas cuestións tratadas, tanto as sinaladas previamente polo equipo técnico como aquelas resultantes do proceso de diálogo, as principais conclusións foron as seguintes:

- A falta de servizos na Illa de Ons, con horarios restrinxidos para o subministro eléctrico.
- As dificultades de conexión co parte terrestre da Illa de Ons, con dependencia dos servizos das navieiras (que prestan o servizo durante a época estival, agás algún día especial e coa tarifa habitual ou un pequeno desconto) ou de acordos con outros servizos públicos como no relevo do persoal de Parques Nacionais.
- As restricións (prohibición) para a circulación de vehículos motorizados, agás vehículos agrícolas (tractores) ou de servizos públicos por razóns ambientais.
- As restricións para a circulación en bicicleta por motivos ambientais.
- A única alternativa é realizar os desprazamentos na Illa de Ons camiñando.
- A meirande parte da rede de camiños atópase sen pavimentar ou pavimentada mediante saburra, agás

algún tramo no núcleo de Curro e a pista ao Faro.

- O deficiente estado dos camiños, que amosan falta de conservación.
- A necesidade de buscar unha alternativa de conexión en barco con Bueu durante todo o ano para os veciños da Illa de Ons.
- Os problemas de accesibilidade e barreiras arquitectónicas no Peirao da Illa de Ons.

#### **Encontro Territorial de Cela, Ermelo, Meiro e A Portela**

As principais cuestións a tratar e debater no Encontro Territorial de Cela, Ermelo, Meiro e A Portela, ademais daquelas de carácter global respecto da mobilidade no concello de Bueu, foron as sinaladas a continuación:

##### **Cela**

- Estrada PO551: tráfico, conxestión, seguridade... Hai outra alternativa?
- Accesibilidade/Conectividade núcleos do interior (A Fonte Alta, Murráns, A Costiña, A Torre, A Pena, O Burgo, Antepazo, Castiñáns, O Viso,...) con Bueu.
- As estradas provinciais EP1304 e EP1305. Alternativas e melloras.
- A conexión entre os distintos núcleos parroquiais: o peón e a bicicleta. Os condicionantes das pendentes. Sendeiros turísticos e paisaxísticos.
- A Mobilidade Turística: Accesos ás Praias. Problemáticas.

##### **Ermelo**

- Accesibilidade/Conectividade con Bueu. A estrada EP-1306.
- Os sendeiros turísticos. Posibilidades e Problemáticas.

##### **A Portela e Meiro**

- Accesibilidade/Conectividade de núcleos do interior co núcleo de Bueu.
- O Parque Empresarial. Problemáticas de accesibilidade e conexión.



Figura 8.6. Encontro territorial de Cela, Ermelo, A Portela e Meiro. (Fonte: TERRAVANZA)



Dentro das distintas cuestións tratadas, tanto as sinaladas previamente polo equipo técnico como aquelas resultantes do proceso de diálogo, as principais conclusións foron as seguintes:

- A inseguridade viaria na estrada PO551 e nos accesos ao Parque Empresarial de Castiñeira.
- As carencias do transporte público en autobús, con baixas frecuencias e servizos, que incrementan a dependencia do automóbil privado.
- A falta de infraestruturas peonís e ciclistas para conectar co núcleo de Bueu.
- As dificultades de estacionamento nas zonas das Praias de Agrelo e Portomaior na época estival.
- Os problemas de accesibilidade e de barreiras arquitectónicas, que ademais inciden nas últimas actuacións de beirarrúas e sendas peonís con postes que dificultan o tránsito.
- A potencialidade das parroquias de Cela e Ermelo para trazar sendas turísticas e paisaxísticas, máis rutas BTT. Xa existe un uso notable na actualidade de afeccionados á bicicleta BTT.

#### **Encontro Territorial de Beluso**

- As principais cuestións a tratar e debater no Encontro Territorial de Beluso, ademais daquelas de carácter global respecto da mobilidade no concello de Bueu, foron as sinaladas a continuación:
- Acceso ao porto de Beluso. Problemáticas.
- Mobilidade do Turismo: Accesos a Praias e Cabo Udra. Problemáticas.
- Accesibilidade/Conectividade núcleos da costa (Bon de Abaixo, O Lago, Chan de Esqueiros) e do interior (San Amedo, Bon de Arriba) con Beluso e Bueu.
- Accesibilidade entre as áreas do núcleo de Beluso (Sar, porto de Beluso, A Rúa Nova, A Roza, Montemogos, Vilar). Problemáticas.
- O estacionamento no núcleo de Beluso. Problemáticas.

Dentro das distintas cuestións tratadas, tanto as sinaladas previamente polo equipo técnico como aquelas resultantes do proceso de diálogo, a principal conclusión foi a seguinte:

- A falta de conexións peonís co núcleo de Bueu-
- A inseguridade viaria nas principais estradas-
- A necesidade de moderar a velocidade dos vehículos nas principais estradas, sobre todo na PO315 e nas conexións co Parque Empresarial de Castiñeira-
- As dificultades que presenta o acceso ao porto de Beluso, sobre todo en determinados momentos da época estival-
- A conxestión e falta de estacionamento durante o verán nas Praias e no Cabo Udra-
- As dificultades para a circulación de vehículos nos núcleos debido ao reducido das seccións viarias-
- As posibilidades para o turismo do Cabo Udra, con sendas e a creación dun aparcamento para autocaravanas e/ou un campamento de verán.

#### **Encontro Territorial de Bueu**

As principais cuestións a tratar e debater no Encontro Territorial de Bueu, ademais daquelas de carácter global respecto da mobilidade no concello de Bueu, foron as sinaladas a continuación:

- As travesías das estradas PO551 e PO315. Problemáticas. Hai alternativas?
- Acceso ao porto de Bueu. Problemáticas.
- O centro peonil. Problemáticas. Extensión.
- A fronte marítima. Transformación.
- Acceso á zona de equipamentos escolares e deportivos de A Graña. Problemáticas. Hai alternativas?
- Accesibilidade entre as áreas do núcleo de Bueu (Bueu, Barrio de San Telmo, A Graña, A Ramorta, O Outeiro, A Cividá, Trasouto,...). Problemáticas.
- O estacionamento no núcleo de Bueu. Problemáticas.
- O Parque Empresarial. Problemáticas de accesibilidade e conexión.

Dentro das distintas cuestións tratadas, tanto as sinaladas previamente polo equipo técnico como aquelas resultantes do proceso de diálogo, as principais conclusións foron as seguintes:

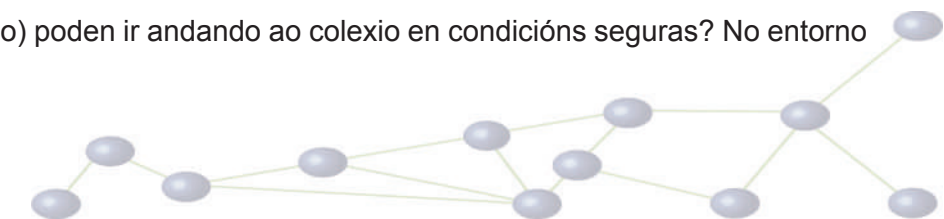
- A falta de conexións peonís e ciclistas con outros núcleos-
- A inseguridade viaria na PO551-
- Os problemas de estacionamento na época estival e durante determinados eventos-
- A necesidade de afondar nas zonas de prioridade peonil nalgunhas zonas do núcleo, pero que non supoña maiores problemas para os veciños en canto ao estacionamento-
- A existencia de problemas de accesibilidade e de barreiras arquitectónicas en algunha actuación recente (non municipais), con obstáculos para o tránsito peonil.
- As posibilidades de transformación da Fronte Marítima e a Banda do Río.

#### **Encontros Sectoriais**

##### **Encontro Sectorial Centros Educativos**

As principais cuestións a tratar e debater no Encontro Sectorial de Centros Educativos, ademais daquelas de carácter global respecto da mobilidade no concello de Bueu, foron as sinaladas a continuación:

- Sinalar a existencia ou non de transporte escolar (bus) e a empresa que o xestiona.
- Modo de transporte xeral dos alumnos (transporte escolar, camiñando, pais en coche).
- Onde está a parada do transporte escolar? Dentro ou fóra do recinto escolar?
- Hai aparcamento para os profesores dentro do recinto ou fóra? Teñen problemas de acceso?
- As zonas de "carga e descarga" dos nenos que van nos coches dos pais e nais están no recinto ou fóra? Os nenos teñen algún perigo derivado de que teñan que cruzar unha rúa ou pola circulación do resto de vehículos de pais e nais?
- Os nenos (e adolescentes sobre todo) poden ir andando ao colexio en condicións seguras? No entorno



do colexio hai algún paso de peóns seguro? Hai problemas para os nenos que van andando de tipo falta de visibilidade (cambios de rasante, curvas pechadas, xiros a esquerda,...)?

- Consideran que pode mellorarse a accesibilidade dos nenos e adolescentes aos colexios camiñando mediante un Camiño Escolar?

Dentro das distintas cuestións tratadas, tanto as sinaladas previamente polo equipo técnico como aquelas resultantes do proceso de diálogo, as principais conclusións foron as seguintes:

- Os problemas de conxestión nas horas de entrada e saída dos centros educativos, pola presenza de vehículos para levar aos nenos.
- A presenza de alumnos nos ciclos profesionais doutros Concellos implica tamén o acceso destes mediante vehículos privados.
- A importancia da reforma da Rúa da Pedra para favorecer que os alumnos vaian camiñando aos centros educativos.
- A necesidade de reorganizar a entrada e saída dos alumnos e o acceso aos autobuses escolares, xa que en parte realizase fóra do recinto educativo.
- As posibilidades de conexión da Zona Escolar de Bueu co núcleo mediante o Camiño do Bispo.
- As dificultades de acceso ao CEIP de Montemogos en Beluso, por falta de itinerarios peonís e as condicións nas que se atopan os existentes.
- A importancia da concienciación e sensibilización sobre a Mobilidade Sustentable cos alumnos.
- Mellorar a accesibilidade peonil aos centros educativos.
- Incrementar a seguridade viaria no entorno dos centros educativos.
- Regular o acceso de vehículos privados nas horas de entrada e saída, conxestión de pais e nais recollendo aos fillos.
- Necesidade de mellorar o transporte escolar en autobús, horarios e zonas de recollida de alumnos.

#### **Encontro Sectorial Mobilidade**

As principais cuestións a tratar e debater no Encontro Sectorial de Mobilidade, ademais daquelas de carácter global respecto da mobilidade no concello de Bueu, foron as sinaladas a continuación:

- Sinalar os principais servizos de transporte público e mobilidade colectiva.
- Sinalar o perfil xeral dos principais usuarios do transporte público e mobilidade colectiva.
- Sinalar as principais problemáticas respecto do transporte público e a mobilidade colectiva.
- Problemáticas específicas do transporte público en autobús: liñas, paradas e accesibilidade. Puntos de conflictividade para o autobús.
- Problemáticas específicas do taxi: paradas, localización, zonas de conflictividade.
- A problemática particular das navieiras: accesibilidade, estacionalidade, intermodalidade,...
- A problemática particular dos bombeiros e outros servizos públicos (ambulancias): estreitamentos, radios de xiro, cruces perigosos,...
- O aparcamento subterráneo e outros: tarifas, problemáticas,....
- Posibles propostas



Encontros para analizar o Plan de Mobilidade no Concello de Bueu  
© Concello de Bueu

Bueu

## **Os sectores comerciais e sociais de Bueu aportan ideas ao Plan de Mobilidade**

Por Redacción  
ás 11:21 do Xoves 16 de Xaneiro, 2020

Este venres 17 o Concello de Bueu acollerá a responsables do sector do lecer, turismo, equipamentos e economía que manterán un encontro con técnicos e políticos do municipio para **achegar suxerencias para a elaboración do Plan de Mobilidade** que elabora a empresa Terravanza. Estes encontros forman parte das entrevistas que se están realizando durante as últimas semanas con diferentes sectores sociais para recibir propostas.

Figura 8.7. Nova sobre os encontros con sectores comerciais e sociais. (Fonte: [www.pontevedraviva.com](http://www.pontevedraviva.com))

Dentro das distintas cuestións tratadas, tanto as sinaladas previamente polo equipo técnico como aquelas resultantes do proceso de diálogo, as principais conclusións foron as seguintes:

- A necesidade de centralizar os servizos de transporte público.
- As dificultades de circulación de autobuses por algunha das rúas debido aos radios de xiro.
- A falta de integración no transporte metropolitano.
- As dificultades das navieiras da Illa de Ons para atender a pasaxeiros con diversidade funcional pola falta de accesibilidade universal dos peiraos.
- A necesidade de mellorar a transferencia entre modos de transporte, tanto no caso dos autobuses como das navieiras.
- A necesidade de mellorar o acceso ao núcleo de Bueu do transporte público por autobús.



### Encontro Sectorial Ocio - Turismo

As principais cuestións a tratar e debater no Encontro dos sectores do Ocio e o Turismo, ademais daquelas de carácter global respecto da mobilidade no concello de Bueu, foron as sinaladas a continuación:

- Procedencia dos principais usuarios / turistas.
- Modo de desprazamento xeral dos usuarios cando acceden ao concello de Bueu (camiñando, bicicleta, transporte público, automóbil...)
- Modo de desprazamento xeral dos turistas cando están no concello de Bueu (camiñando, bicicleta, transporte público, automóbil...)
- Zonas de atracción turística do concello de Bueu. Horarios.
- Zonas de atracción turística do núcleo de Bueu e de Beluso.
- Estacionalidade: Problemáticas particulares do período estival.
- Accesos ás Praias. Problemáticas.
- Potencialidade de roteiros e sendeiros turísticos.
- Potencialidade de roteiros para bicicleta – cicloturismo. Caso específico da bicicleta de montaña (MBT).
- Eventos: Festival SonRías Baixas, concentracións moteiras... Problemáticas.

Dentro das distintas cuestións tratadas, tanto as sinaladas previamente polo equipo técnico como aquelas resultantes do proceso de diálogo, as principais conclusións foron as seguintes:

- O principal modo de transporte dos turistas e visitantes é o automóbil. Dependencia do vehículo privado na súa mobilidade tamén durante a súa estancia.
- A necesidade de mellorar a seguridade viaria para os usuarios de motos e bicicletas.
- A importancia de sendas e rutas turísticas e paisaxísticas.
- As dificultades para atender ao pico da demanda en eventos (SonRías Baixas, concentracións moteiras e outros) pola falta de infraestruturas específicas para o estacionamento aleixadas do centro do núcleo de Bueu.
- As dificultades de estacionamento na época estival nas zonas de praias.

### Encontro Sectorial Equipamentos

As principais cuestións a tratar e debater no Encontro Sectorial de Equipamentos, ademais daquelas de carácter global respecto da mobilidade no concello de Bueu, foron as sinaladas a continuación:

- Procedencia dos principais usuarios.
- Modo de desprazamento xeral dos usuarios (camiñando, bicicleta, transporte público, automóbil...)
- Acceso Peonil. Posibilidades e Problemáticas.
- A bicicleta. Posibilidades e Problemáticas.
- Acceso en Transporte Público. Paradas. Posibilidades e Problemáticas. Transporte en autobús discrecional.

- Coche compartido.
- Outras problemáticas particulares. A Seguridade Viaria.
- Hai parada de transporte público preto ou para o equipamento?
- Hai aparcamento para os usuarios dentro do recinto ou fóra? Teñen problemas de acceso? E para os traballadores?
- A seguridade peonil no entorno do equipamento é axeitada? Hai problemas para os usuarios que van andando de tipo falta de visibilidade (cambios de rasante, curvas pechadas, xiros a esquerda,...)?
- Consideran que pode mellorarse a accesibilidade ao equipamento mediante un Camiño Seguro – Camiño Educativo?

Dentro das distintas cuestións tratadas, tanto as sinaladas previamente polo equipo técnico como aquelas resultantes do proceso de diálogo, as principais conclusións foron as seguintes:

- As dificultades de acceso a algúns equipamentos, en particular ao Campo de Fútbol de Bueu.
- As falta de itinerarios seguros para o acceso aos equipamento educativos e deportivos para os usuarios que van camiñando.
- A autoorganización dos clubs para os desprazamentos deportivos (coches compartidos, etc).
- A conveniencia de establecer camiños seguros para o acceso aos equipamentos.
- A necesidade de traballar na Accesibilidade Universal e a supresión de barreiras arquitectónicas.
- A falta de estacionamento para os traballadores nalqún equipamento.

### Encontro Sectorial Economía - Loxística

As principais cuestións a tratar e debater no Encontro dos sectores da economía e da loxística, ademais daquelas de carácter global respecto da mobilidade no concello de Bueu, foron as sinaladas a continuación:

- Principais centros económicos e loxísticos. Porto – Parque Empresarial – Centro de Bueu (comercio e servizos).
- Outros centros de traballo/económicos.
- Principais desprazamentos por motivos de centro de traballo.
- Problemáticas distribución de mercadorías en xeral. Carga e Descarga.
- O porto:
  - Principais mercadorías – fluxos.
  - Tipoloxía e características dos vehículos de mercadorías.
  - Horarios de saída e distribución.
  - Acceso ao Porto. Johan Carballeira. Avenida Castelao. Alternativas.
  - Accesibilidade traballadores: posibilidades e alternativas.
  - Estacionamento.
  - Transportes especiais. Acceso. Frecuencia.



- Parque Empresarial:
  - Principais mercadorías – fluxos (orixe e destino).
  - Tipoloxía dos vehículos pesados.
  - Accesibilidade viaria.
  - Desprazamento dos traballadores. Posibilidades e alternativas.
- Centro de Bueu (Comercio e Servizos):
  - Principais visitantes / clientes. Procedencia.
  - Modo de desprazamento dos clientes (camiñando, transporte público, automóbil...)
  - Extensión zonas peonís.
  - Estacionamento: rotación – regulación.
  - Carga e descarga.

Dentro das distintas cuestións tratadas, tanto as sinaladas previamente polo equipo técnico como aquelas resultantes do proceso de diálogo, as principais conclusións foron as seguintes:

- O porto de Bueu como principal motor económico do concello, polo que non se pode dificultar o acceso dos vehículos.
- A necesidade de reordenar os accesos aos Portos de Bueu e de Beluso.
- A reordenación dos accesos ao porto de Bueu debe ter en conta aos vehículos pesados e de transporte de mercadorías (anchos, radios de xiro...).
- A inseguridade viaria derivada da continua circulación de vehículos pesados pola PO551 e nos accesos ao Parque Empresarial de Castiñeira.
- As dificultades para o estacionamento dos traballadores no centro de Bueu.
- A falta de itinerarios peonís e ciclistas para o acceso ao Parque Empresarial de Castiñeira, e a dependencia do automóbil.
- A necesidade de evitar que as zonas de prioridade peonil poidan supor un perxuízo para os establecementos comerciais.
- A importancia de facilitar o acceso de clientes que proveñen das parroquias aos servizos e actividades comerciais no centro de Bueu.

#### **Encontros de Fase de Propostas**

A finalidade destes encontros foi a presentación das diferentes propostas resultantes tanto da fase de análise técnica como das recollidas dentro do proceso participativo aberto, tanto para o seu coñecemento por parte da cidadanía e os axentes implicados como para acadar o seu consenso para a súa formalización no documento do PMS.

#### **Encontro de Validación**

As principais cuestións a tratar e debater no Encontro de Validación, ademais daquelas de carácter global respecto da mobilidade no concello de Bueu, foron as sinaladas a continuación:



Figura 8.8. Proceso participativo. Fase de Propostas - Asociacións vecinais do 3 de marzo de 2020. (Fonte: TERRAVANZA)

- Diagnose Estratéxica.
- Visión Estratéxica da Mobilidade Futura. Obxectivos, Estratexias e Liñas de Actuación.
- Proxectos Estratéxicos.
  - o Alternativas á circulación por Pazos Fontenla.
  - o Centro de Mobilidade no porto de Bueu.
  - o Servizo de transporte público baixo demanda nas parroquias.
  - o Zonas de Prioridade Peonil en Bueu.
  - o Camiños Escolares.
  - o Rede Peonil e Ciclista municipal.
  - o Aparcamentos Disuasorios.

Dentro das distintas cuestións tratadas, tanto as sinaladas previamente polo equipo técnico como aquelas resultantes do proceso de diálogo, as principais conclusións foron as seguintes:

- Necesidade dun cambio na mobilidade do concello de Bueu.
- A dificultade de abordar a problemática da tempada estival e a necesidade de tomar medidas de carácter disuasorio (aparcadoiros disuasorios) e de mobilidade baseada en modos non motorizados (peonil e ciclista).
- Necesidade de novas conexións viarias no entorno de Bueu para evitar o tráfico de paso.
- Importancia da humanización dos núcleos de Bueu e Beluso.
- Validación dos proxectos estratéxicos.





Figura 8.9. Encontro de Validación do 6 de marzo de 2020. (Fonte: TERRAVANZA)

### Resumo de conclusións Encontros Participativos

Tendo en conta os resultados dos distintos Encontros Participativos, ademais do Encontro de Validación, sinalan a existencia dunha serie de claros consensos respecto tanto da diagnose como das propostas de cambio en canto ao modelo de mobilidade actual.

Así, en canto á Diagnose, os principais resultados de consenso foron os seguintes:

- A conxestión na tempada estival. Problemáticas en interseccións.
- Os problemas de estacionamento na tempada estival.
- Falta de conexións ciclistas e peonís entre núcleos.
- Inseguridade viaria nas principais estradas e a existencia de cruces perigosos.
- A falta de frecuencias e cobertura nalgúns zonas do Transporte Público.
- Problemas de Seguridade Viaria no acceso a Centros Educativos e Deportivos.

No referente ás Propostas presentadas, os principais resultados de consenso foron os sinalados a continuación:

- A necesidade de novas conexións viarias que ofrezan unha alternativa ás estradas existentes no paso polos núcleos urbanos.
- A mellora da sinalización orientativa.
- A implantación de Camións Escolares.
- A necesidade de estacionamentos para turistas e visitantes na tempada estival.
- A implantación de melloras na Seguridade Viaria.

- A mellora da accesibilidade a centros atractores.
- A necesidade de reordenar os accesos ao porto de Bueu.
- A implantación dun Centro de Mobilidade no porto de Bueu.
- A extensión das Zonas de Prioridade Peonil no centro dos núcleos de Bueu e Beluso.

### Presentacións Públicas

Ademais dos distintos encontros levados a cabo durante o proceso participativo, realizáronse dúas Presentacións Públicas do PMS do concello de Bueu.

Na primeira presentación describiuse o proceso participativo e tamén realizouse a exposición das liñas xerais de desenvolvemento dos traballos de redacción.

Na Presentación Pública final realizouse unha exposición das principais conclusións e das estratexias, liñas de actuación e das medidas e proxectos estratéxicos máis significativos. Ademais, sinalouse a organización e estrutura do documento do PMS do concello de Bueu.

## O Concello de Bueu presenta as liñas estratéxicas do PMUS

12 marzo, 2020 en MEDIO AMBIENTE, PARQUES E XARDÍNS, PARROQUIA DE BELUSO, PARROQUIA DE BUEU, PARROQUIA DE CELA, PATRIMONIO, SEGURIDADE CIDADÁ, SERVIZOS, TURISMO, URBANISMO, VECIÑANZA



O acto celebrouse ás 12.00 h no salón de plenos da Casa Consistorial e a empresa adjudicataria explicou as principais medidas a adoptar no medio e longo prazo

Figura 8.10. Nova da Presentación Pública Final do PMS de Bueu o 12 de marzo de 2020. (Fonte: www.concellodebueu.gal)

### b. Documentación acreditativa da Participación Cidadá

Dentro do proceso de Participación Cidadá levado a cabo na redacción do PMS do concello de Bueu realizáronse distintos encontros territoriais e sectoriais, os cales foron debidamente recollidos e documentados a través de distintos medios, tanto gráficos (vídeo e fotografías) como sonoros (audios), coa finalidade de acreditar a súa realización e poder revisar con posterioridade as aportacións dos cidadáns.





Non obstante, a continuación sinálanse e recóllense distintos datos cuantitativos e cualitativos que documentan a realización da Participación Cidadá. Por outra banda, hai que sinalar que dentro da enquisa de mobilidade incorporáronse preguntas respecto das preferencias xerais dos veciños en canto a distintos modos de desprazamento, as cales foron analizadas no punto correspondente deste documento.

**Datos cuantitativos**

Respecto dos datos cuantitativos do proceso de participación cidadá, a continuación sinálanse as principais características tanto do alcance do mesmo como dos distintos encontros territoriais e sectoriais, xunto co encontro de validación:

Entidades convocadas directamente: 37.

## O concello de Bueu presenta publicamente este xoves o Plan de Mobilidade Urbana e Sostible



**O acto terá lugar ás 12.00 h no salón de plenos da Casa Consistorial e nel poderán participar todas as persoas que o desexen**

Figura 8.11. Nova de Presentación Pública Final do PMS de Bueu o 12 de marzo de 2020. (Fonte: www.xornalgacia.com)



Figura 8.12 Presentación Pública Final do PMS de Bueu 12 de marzo de 2020. (Fonte: TERRAVANZA)

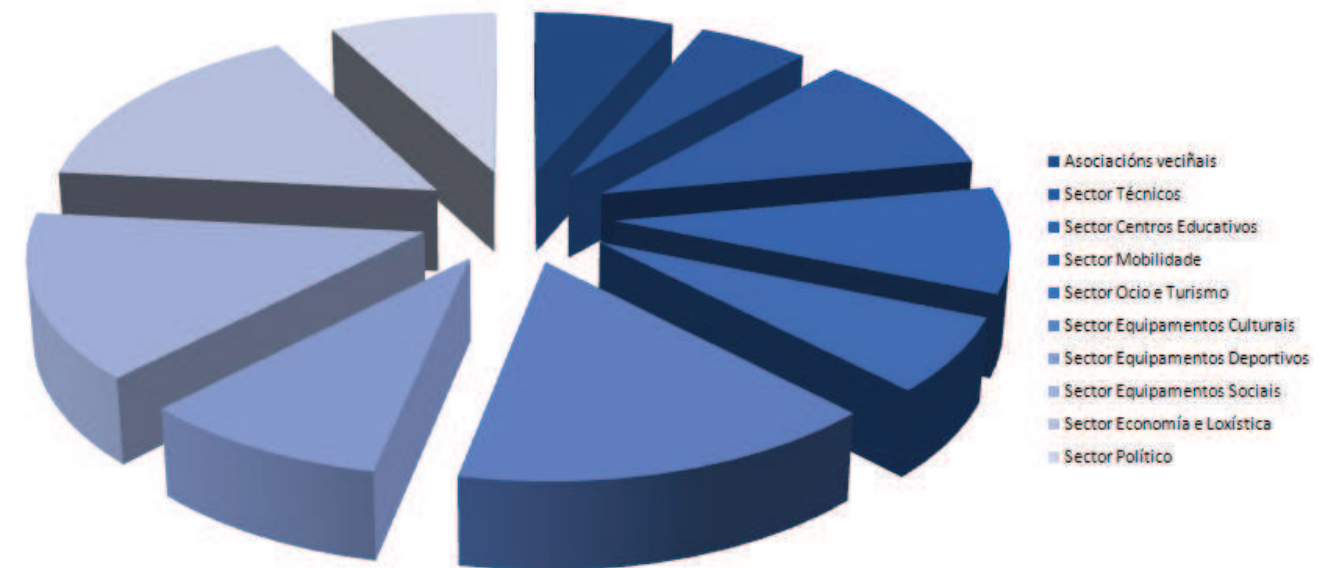


Figura 8.13. Análise sectorial das entidades convocadas.(Fonte: TERRAVANZA)

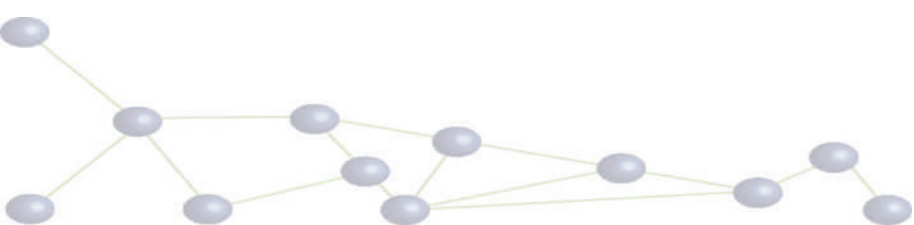






Figura 8.14. Análise territorial das entidades convocadas.(Fonte: TERRAVANZA)

#### Táboa de encontros:

Encontro	Data e hora	Entidades asistentes	Mulleres	Homes
Territorial Ons	10/01/2020	1	1	2
Territorial Cela, Ermelo, A Portela e Meiro	14/01/2020	5	6	2
Territorial Beluso	14/01/2020	2	2	0
Territorial Bueu	14/01/2020	4	6	1
Sector Técnicos	18/12/2019	1	2	0
Sector Centros Educativos	14/01/2020	4	1	3
Sector Mobilidade	14/01/2020	2	2	0
Sector Ocio e Turismo	17/01/2020	4	3	1
Sector Equipamentos	17/01/2020	8	6	4
Sector Economía e Loxística	17/01/2020	3	2	2
Sector Político	18/12/2019	3	4	0
Presentación Pública Inicial	10/01/2020	-	5	2
Presentación Fase de Propostas	03/03/2020	-	21	12
Presentación Fase de Validación Final	06/03/2020	-	3	3
Presentación Pública	12/03/2020	-	4	8
<b>Total persoas participantes</b>		37	68	40

Táboa 8.1. Táboa resumo de encontros participativos

Por outra banda, na conta de correo electrónico [mobilidade@concellodebueu.gal](mailto:mobilidade@concellodebueu.gal) habilitada para o proceso de participación recibíronse 3 comunicacións sinalando distintas problemáticas dentro da mobilidade no concello de Bueu.

Ademais dos encontros que se mantiveron, integrantes do equipo redactor do PMS reuníronse, e incluso realizaron viaxes conxuntos para comprobar in situ aspectos e puntos singulares interesantes respecto da mobilidade no territorio, con algún dos axentes invitados aos procesos de Participación para recoller información adicional máis polo miúdo.

#### Datos cualitativos

Aparte dos datos cuantitativos referidos en liñas anteriores respecto do proceso de participación, a continuación sinálanse distintos datos de carácter cualitativo sobre os distintos encontros sectoriais e territoriais, máis o encontro de validación, levados a cabo.

En liñas xerais, o clima de todos os encontros foi distendido e proclive á participación. Non se detectaron conflitos abertos fortes entre a veciñanza ou co Concello, aínda que si temas que levan tempo enriba da mesa sen resolución.

Máis aló dalgunha cuestión recorrente, que leva tempo no debate público, como a transformación do Paseo Marítimo na zona de A Banda do Río, os principais asuntos tratados durante o proceso de participación Móvete Bueu estiveron relacionados con tres cuestións fundamentais: a conxestión do tráfico durante o verán, a inseguridade viaria e a falta de alternativas ben en transporte público por autobús ou ben peonil e/ou ciclista para a comunicación entre os núcleos e, sobre todo, coa Vila de Bueu. Tamén se comentaron os problemas de estacionamento durante o verán, en particular cando coinciden distintos eventos e pola cada vez maior presenza de turistas. O caso da Illa de Ons foi tratado de xeito específico, atendendo a súa problemática particular respecto da conexión coa zona terrestre.

A asistencia respecto da convocatoria foi media, baixa nalgunhas ocasións. Descoñécense os motivos destes niveis de participación pero, segundo as informacións recabadas, non se deben a unha oposición ao traballo técnico de elaboración do PMS, ou belixerancia con algún aspecto concreto relativo á mobilidade, nin tampouco a unha falta de información sobre o proceso, xa que o mesmo foi amplamente difundido a través da páxina Web do Concello, medios de comunicación e das distintas actividades do Plan de Comunicación. Proba diso é que se acadou un nivel alto de impacto dentro da cidadanía e diferentes entidades involucradas de cara a percatarse da trascendencia que o Plan de Mobilidade Sustentable pode ter para o futuro de Bueu a través das súas liñas estratéxicas, como o instrumento de referencia á hora de mellorar as redes de comunicación do concello, construindo espazos para a cidadanía e fomentando unha necesaria sintonía co medio ambiente.



## 9. Fichas comparativas de seccións tipo para a reorganización do Espazo Público

O desenvolvemento das distintas medidas e propostas contempladas no PMS do concello de Bueu ten como resultado a transformación das seccións tipo do Espazo Público nos núcleos urbanos, coa finalidade de incrementar a porcentaxe de superficie adicada aos modos non motorizados, o peón e a bicicleta.

Deste xeito, e tras a análise realizada do viario, determináronse 10 tipoloxías básicas, que integran tanto a propia configuración morfo – tipolóxica da vía como a intervención a realizar na mesma. Estas 10 tipoloxías básicas son as que se sinalan a continuación:

- 1 - Travesía en ámbito urbano consolidado: Humanización.
- 2 - Rúa en Centro Histórico: Peonalización / Zona10 / Zona 20.
- 3 - Pista Urbana/Rural: Compatibilización tráfico rodado – tránsito peonil.
- 4 - Rúa Nova Urbanización: Temperado do tráfico.
- 5 - Travesía Estrada Autonómica ou Provincial en Núcleo Rural: Temperado do tráfico.
- 6 - Travesía Estrada Autonómica ou Provincial en ámbito urbano non consolidado: itinerarios peonís e ciclistas.
- 7 - Rúa en solo urbano consolidado: Humanización e temperado do tráfico.
- 8 - Rúa de acceso a centros educativos e equipamentos: Camiños Escolares e Seguros.
- 9 - Eixo Cívico: Peonalización e Humanización.
- 10 - Estrada/Pista municipal en ámbito urbano non consolidado: seguridade e temperado do tráfico.

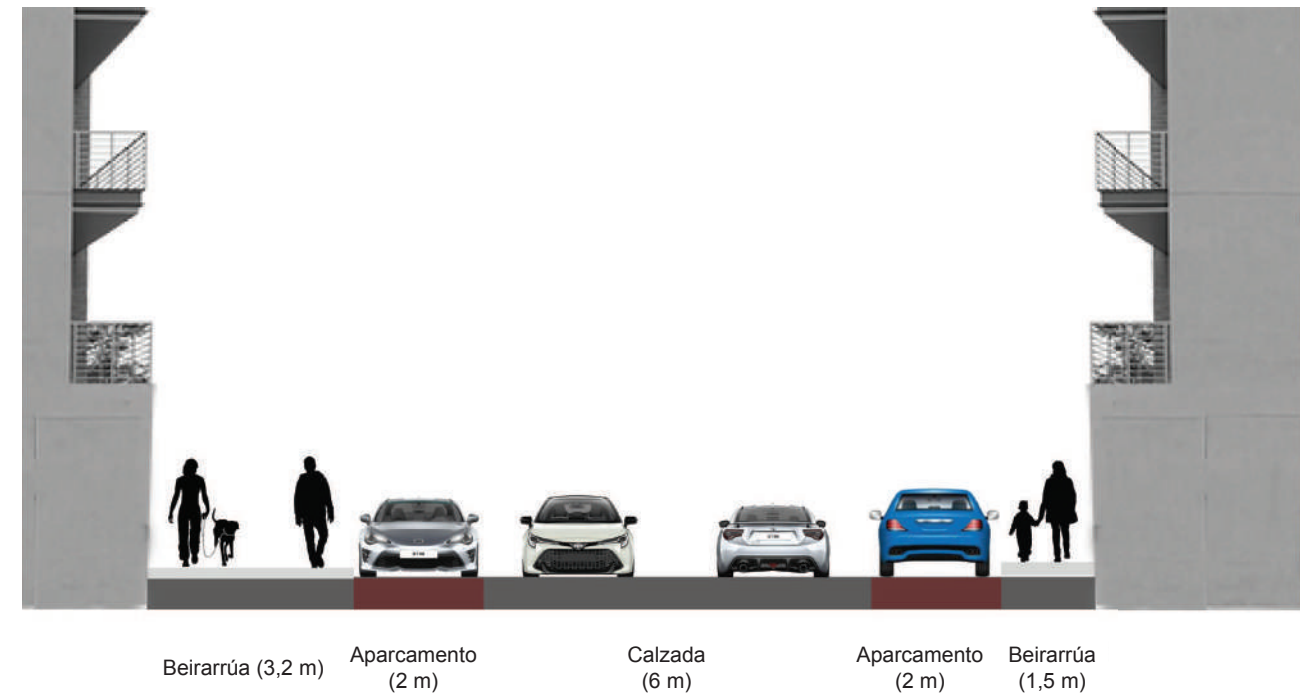
A partir das anteriores tipoloxías defínese unha sección transversal tipo na que se consideran os seguintes criterios:

- Incremento do espazo peonil e ciclista.
- Redución do espazo orientado ao automóbil ás dimensións mínimas.
- Inclusión de elementos verdes e arborado.
- Pavimentación acorde á tipoloxía e á súa función.
- Compatibilidade entre o tránsito peonil e o tránsito ciclista.
- Introducción de mobiliario urbano alí onde sexa preciso.

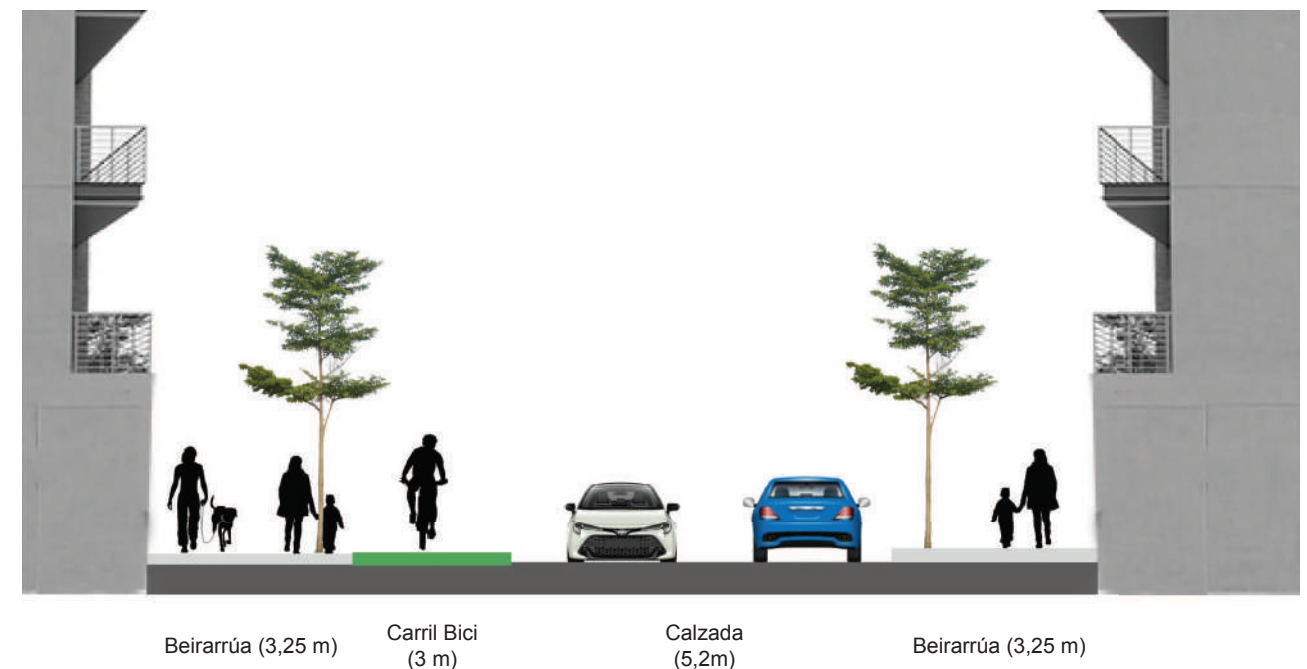
Ademais da transformación da sección transversal considérase tamén a reorganización da planta, introducindo alí onde sexa convinte para o temperado do tráfico elementos de moderación da velocidade.

A continuación, sinalanse de xeito esquemático as posibles seccións transversais das 10 tipoloxías básicas definidas.

### 1 - Travesía en ámbito urbano consolidado: Humanización



**SITUACIÓN ACTUAL** (Fonte: TERRAVANZA)

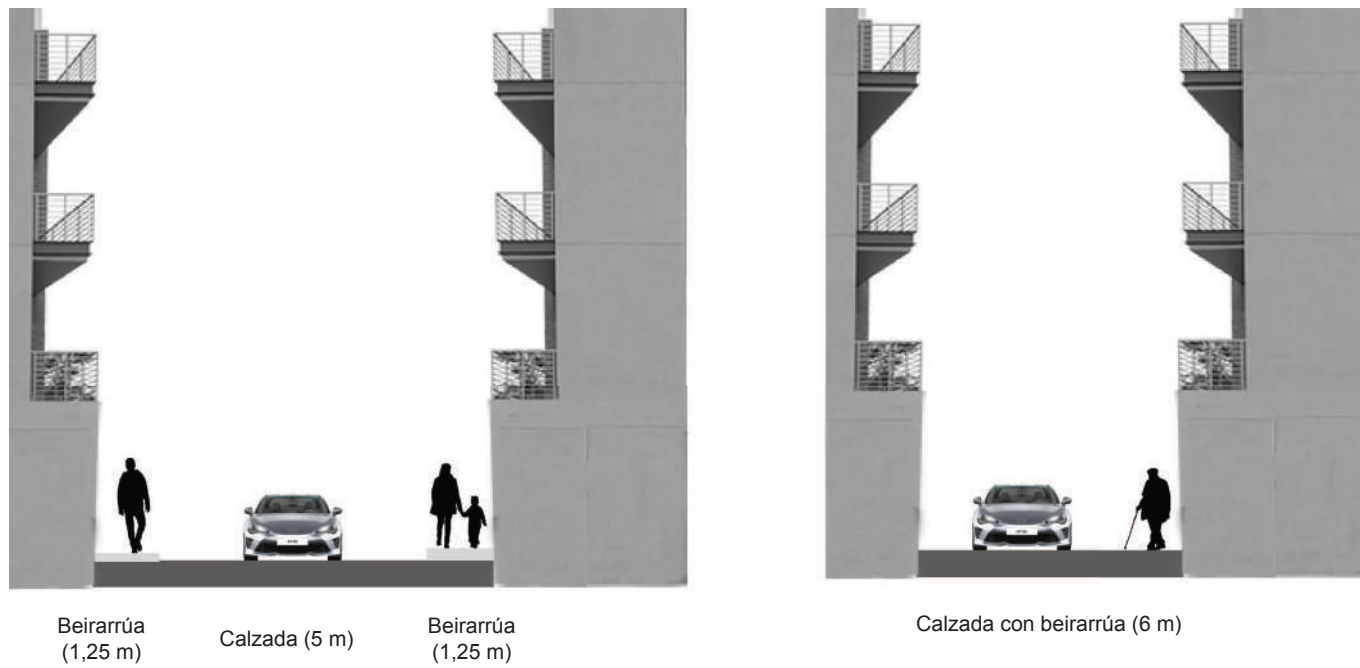


**SITUACIÓN FUTURA** (Fonte: TERRAVANZA)

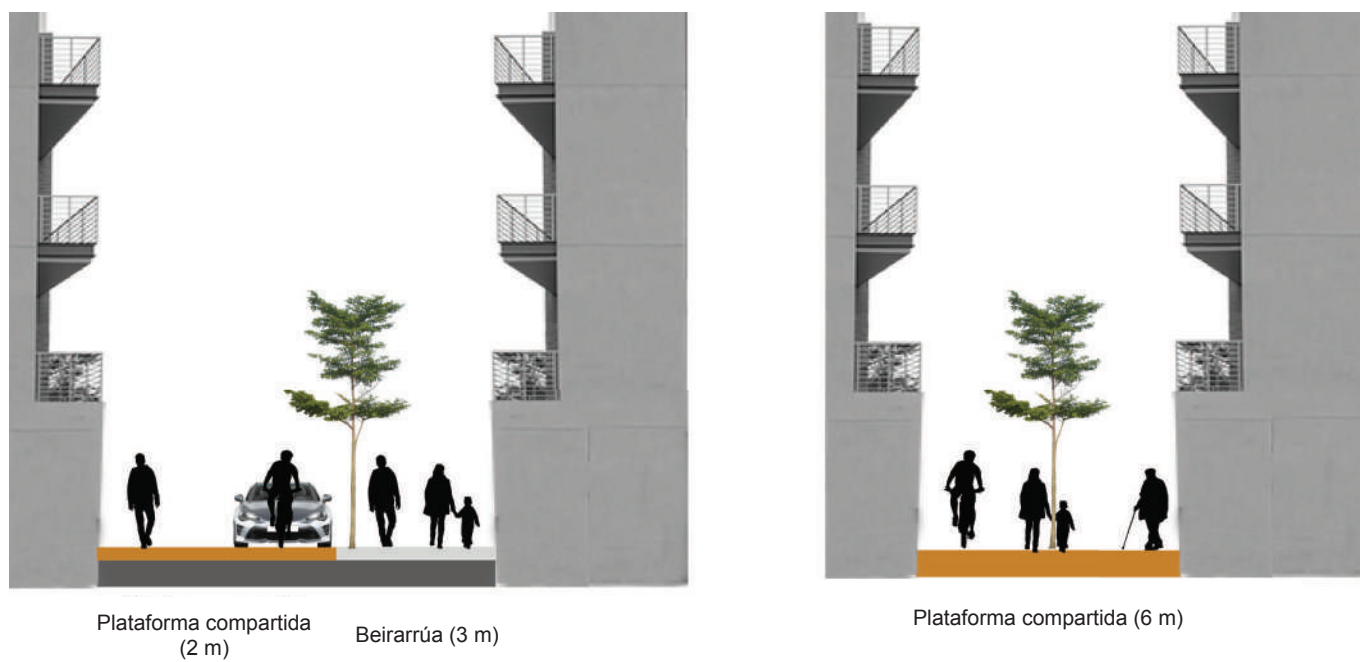


## 2 - Rúa en Centro Histórico: Peonalización / Zona10 / Zona 20

## 3 - Pista Urbana/Rural: Compatibilización tráfico rodado – tránsito peonil



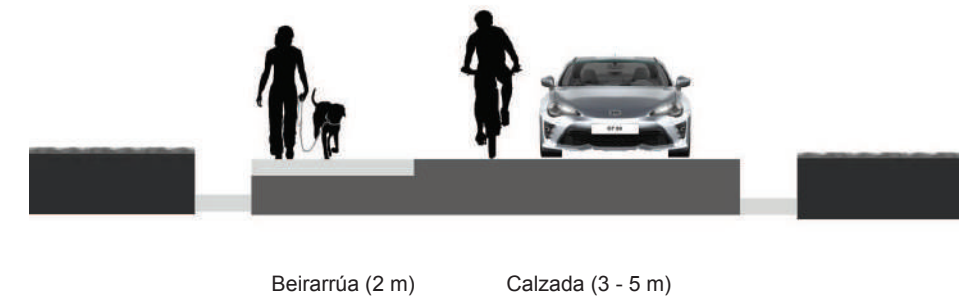
**SITUACIÓN ACTUAL** (Fonte: TERRAVANZA)



**SITUACIÓN FUTURA** (Fonte: TERRAVANZA)



**SITUACIÓN ACTUAL** (Fonte: TERRAVANZA)



**SITUACIÓN FUTURA** (Fonte: TERRAVANZA)



#### 4 - Rúa Nova Urbanización: Temperado do tráfico



Beirarrúa (1,6 m)    Aparcamento (2,3 m)    Calzada (3 - 4 m)    Aparcamento (2,3 m)    Beirarrúa (1,4 m)

**SITUACIÓN ACTUAL** (Fonte: TERRAVANZA)



Beirarrúa (2,75 - 3,75 m)    Calzada (2,5 m)    Aparcamento (2 m)    Beirarrúa (2,75 - 3,75 m)

**SITUACIÓN FUTURA** (Fonte: TERRAVANZA)

#### 5 - Travesía Estrada Autonómica ou Provincial en Núcleo Rural: Temperado do tráfico



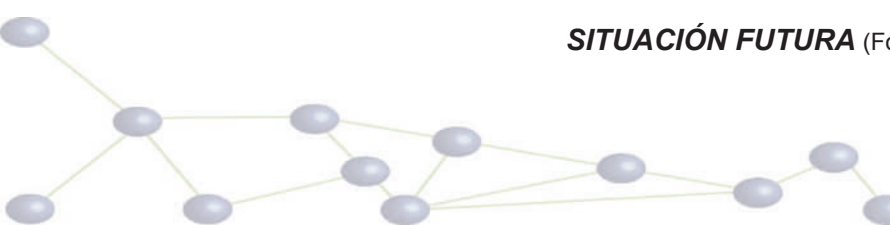
Beirarrúa (1,5 m)    Beiravía (0,7 m)    Calzada (7 m)    Beiravía (0,7 m)

**SITUACIÓN ACTUAL** (Fonte: TERRAVANZA)



Beirarrúa (2,2 m)    Calzada (5,7 m)    Senda (2,2 m)

**SITUACIÓN FUTURA** (Fonte: TERRAVANZA)





### 6 - Travesía Estrada Autonómica ou Provincial en ámbito urbano non consolidado: itinerarios peonís e ciclistas

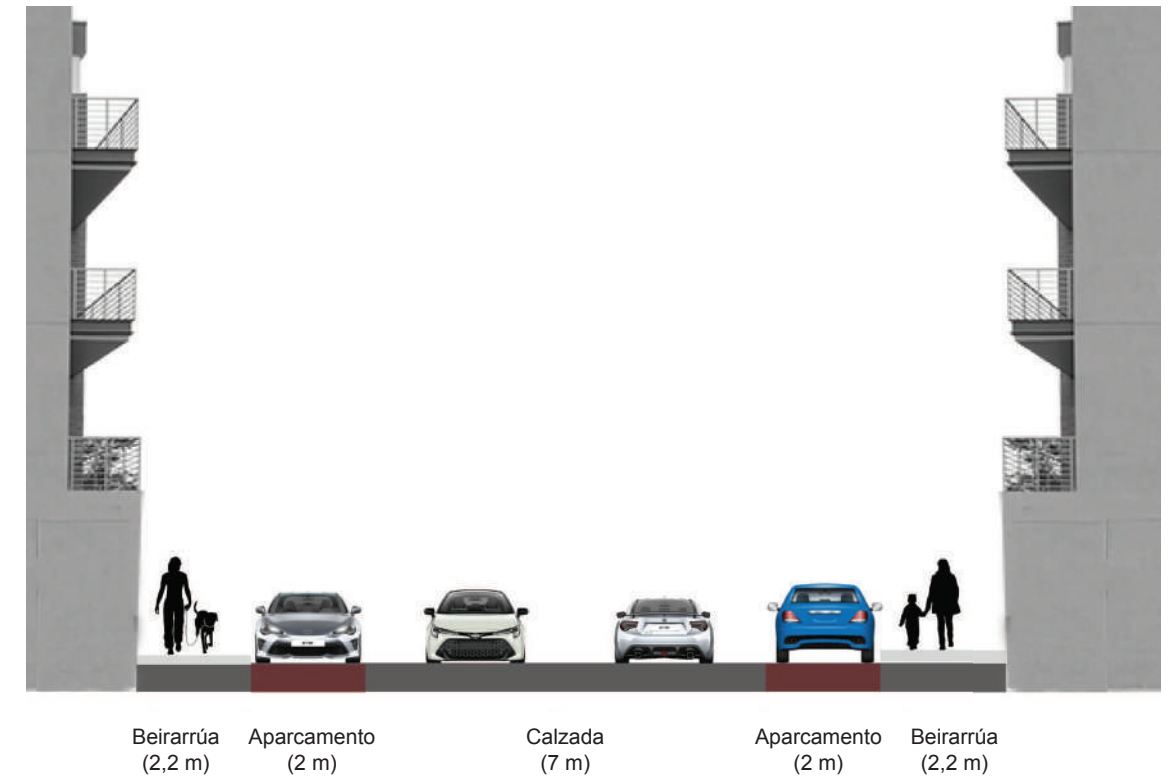


**SITUACIÓN ACTUAL** (Fonte: TERRAVANZA)

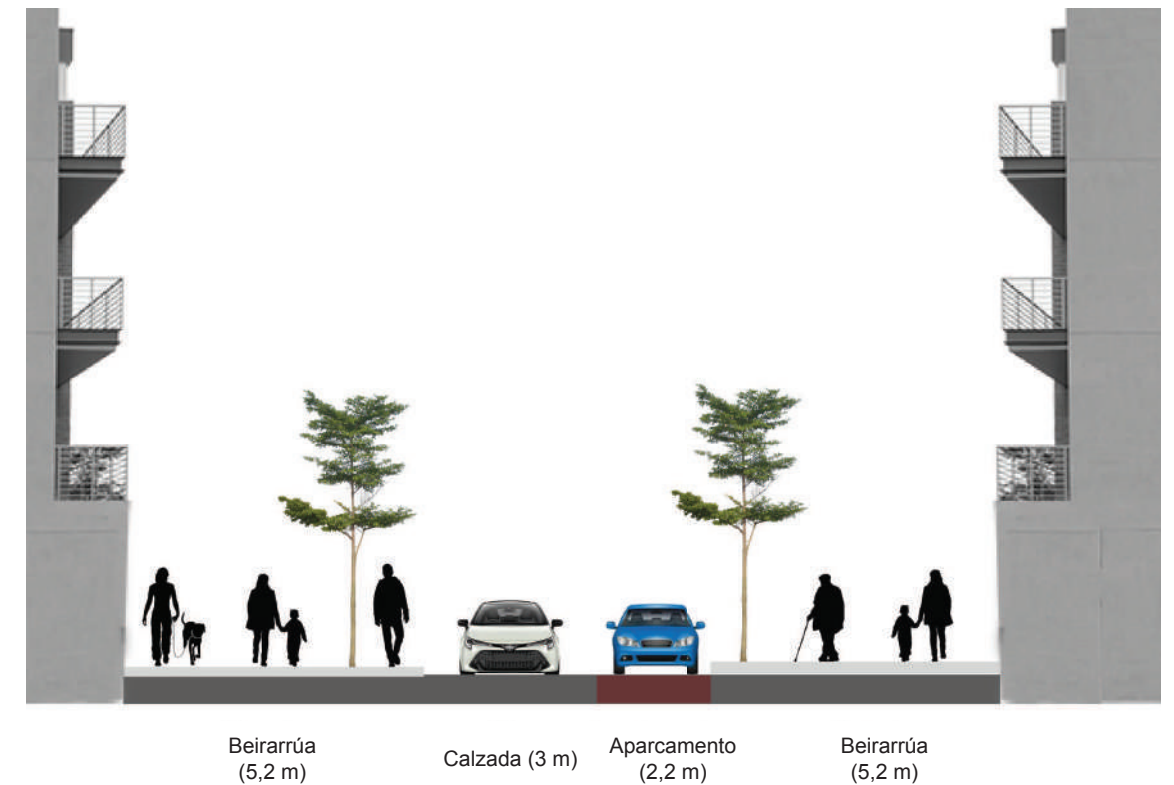


**SITUACIÓN FUTURA** (Fonte: TERRAVANZA)

### 7 - Rúa en solo urbano consolidado: Humanización e temperado do tráfico



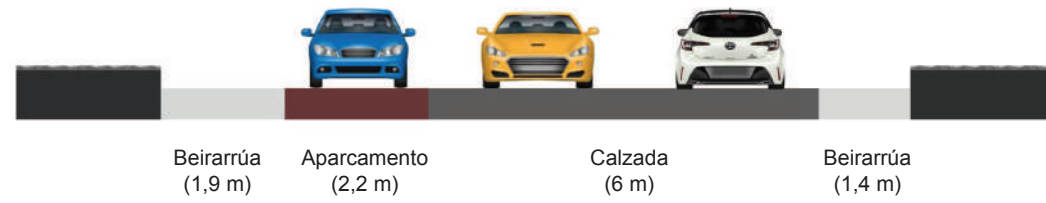
**SITUACIÓN ACTUAL** (Fonte: TERRAVANZA)



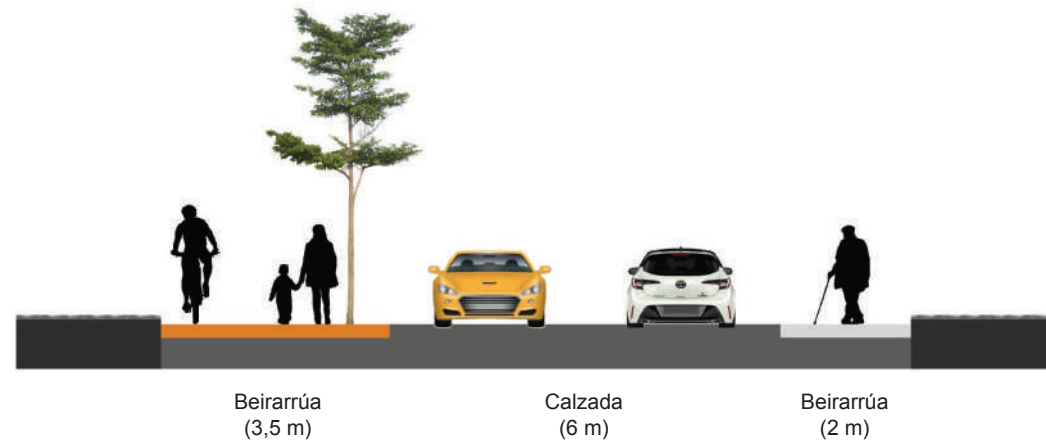
**SITUACIÓN FUTURA** (Fonte: TERRAVANZA)



## 8 - Rúa de acceso a centros educativos e equipamentos: Camiños Escolares e Seguros



**SITUACIÓN ACTUAL** (Fonte: TERRAVANZA)

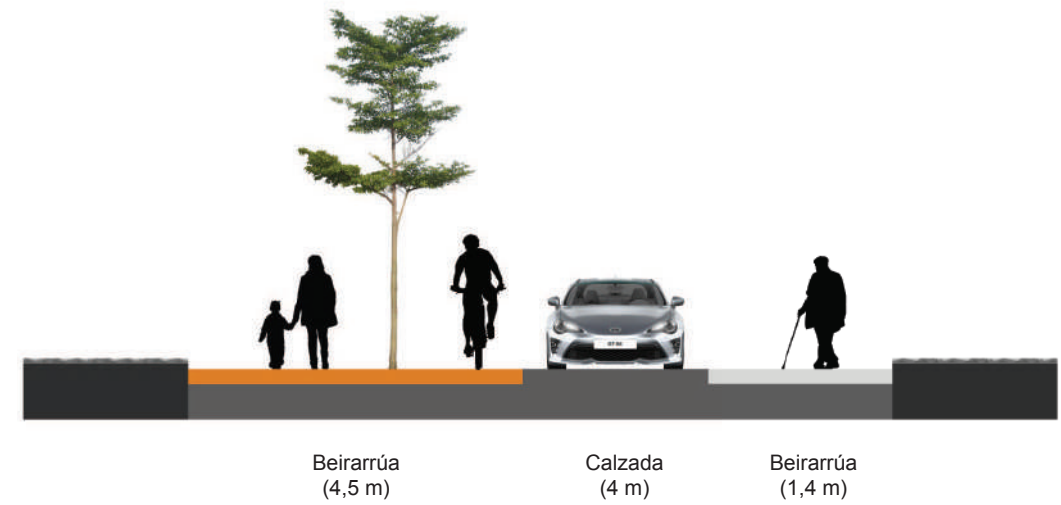


**SITUACIÓN FUTURA** (Fonte: TERRAVANZA)

## 8.1 - Rúa de acceso a centros educativos e equipamentos: Camiños Escolares e Seguros



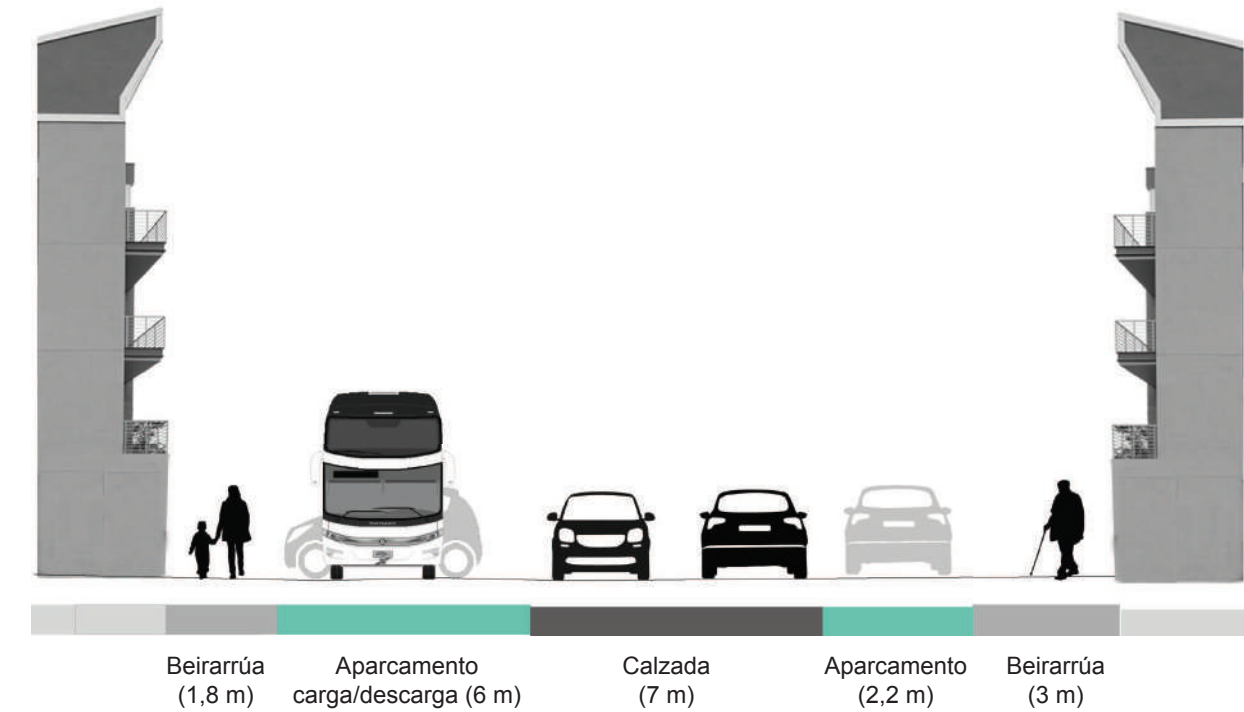
**SITUACIÓN ACTUAL** (Fonte: TERRAVANZA)



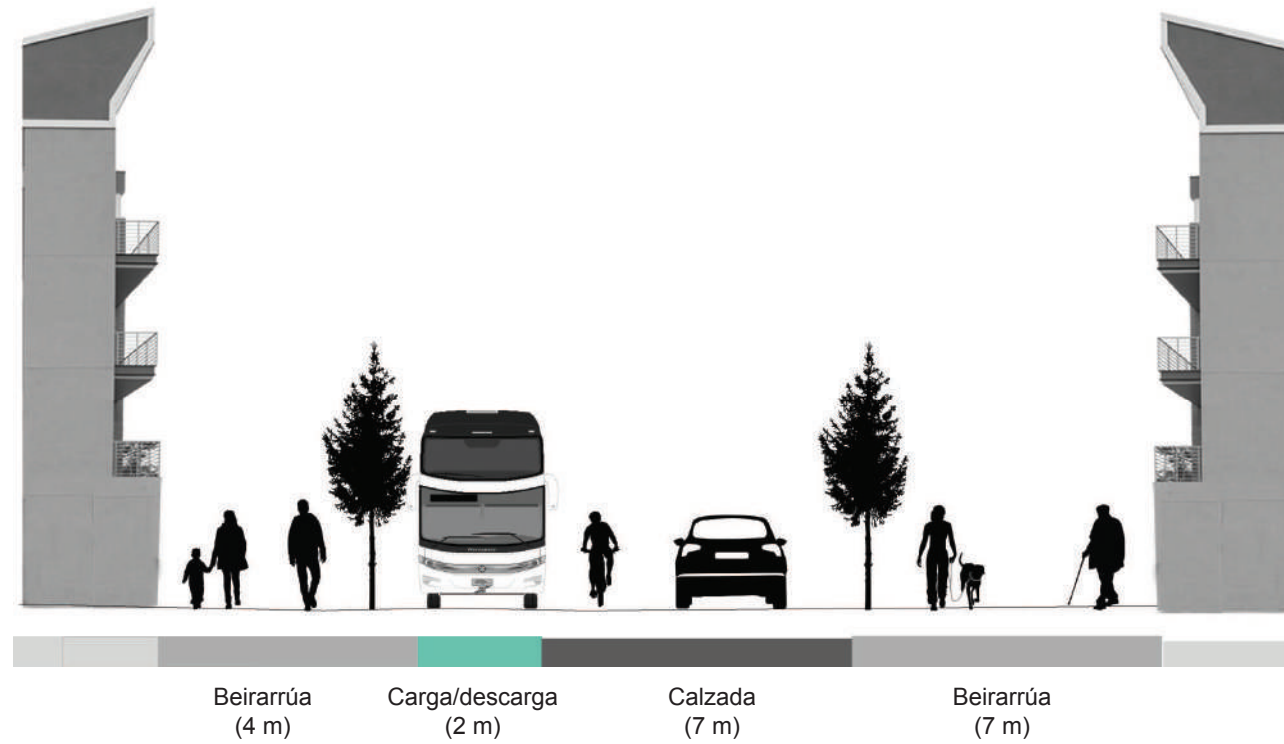
**SITUACIÓN FUTURA** (Fonte: TERRAVANZA)



## 9 - Eixo Cívico: Peonalización e Humanización

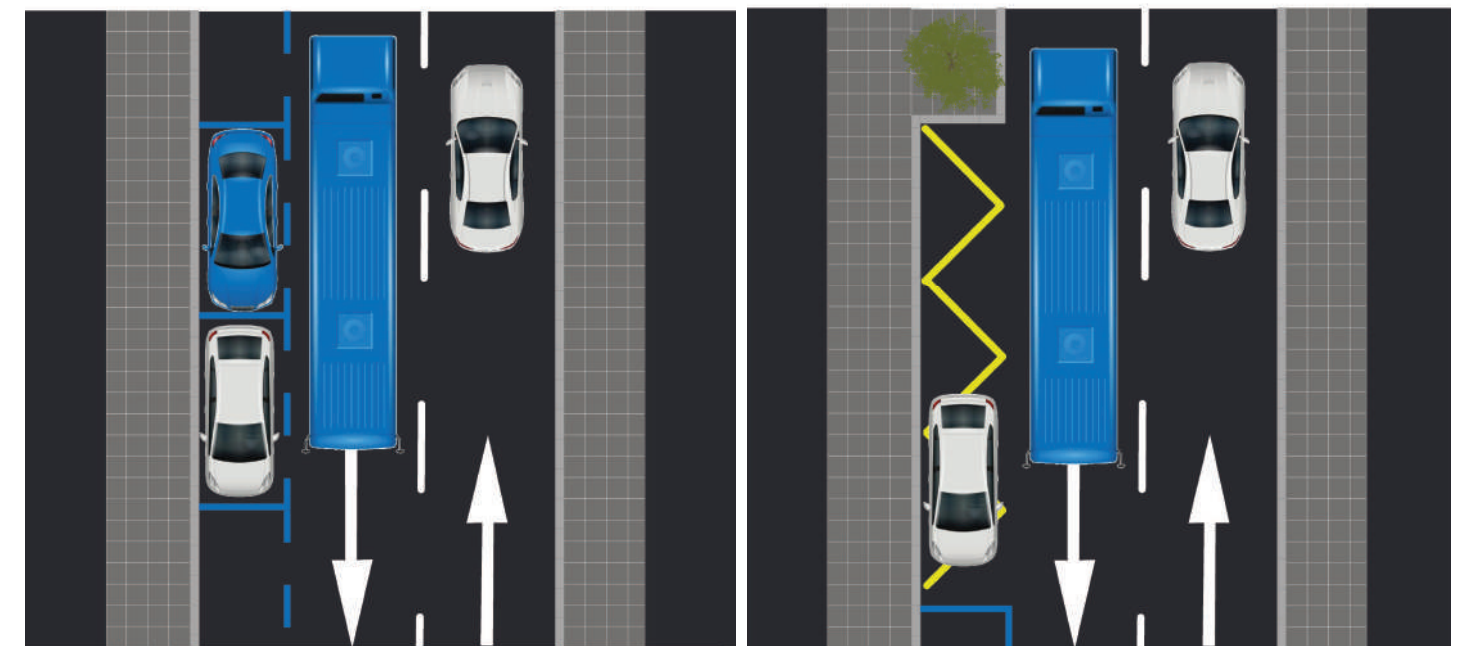
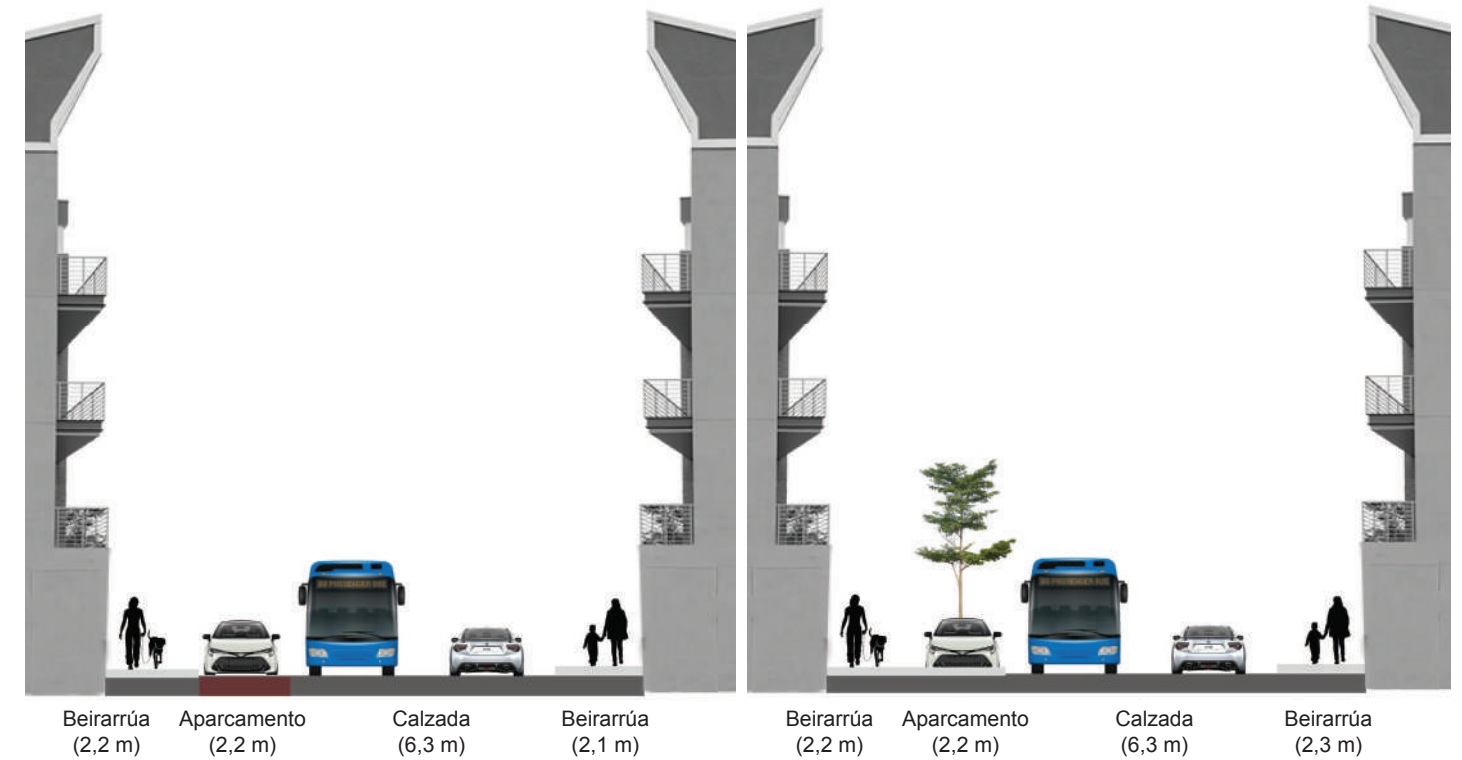


**SITUACIÓN ACTUAL** (Fonte: TERRAVANZA)



**SITUACIÓN FUTURA** (Fonte: TERRAVANZA)

## 9.1 - Eixo Cívico: Peonalización e Humanización. Pazos Fontenla

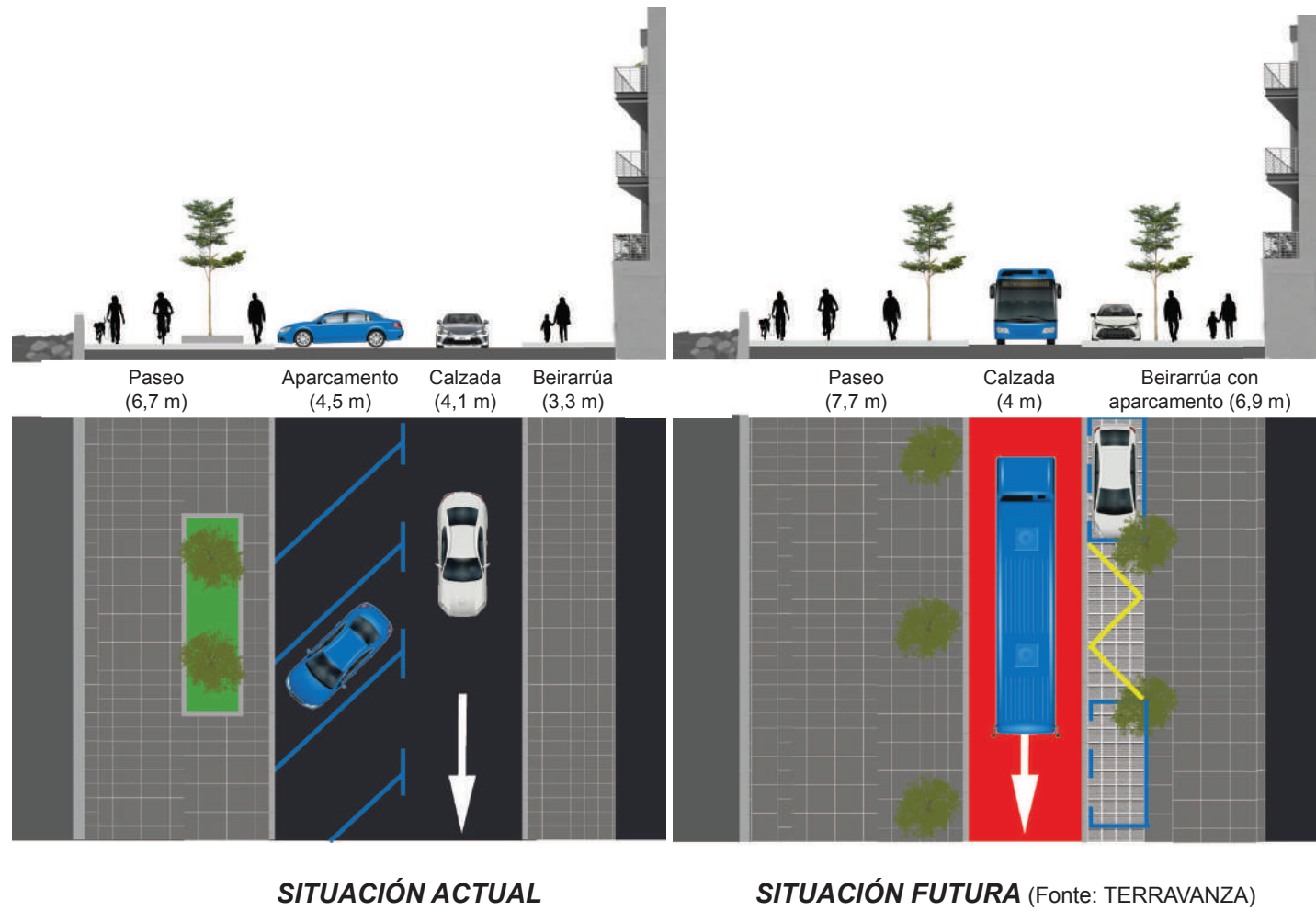


**SITUACIÓN ACTUAL**

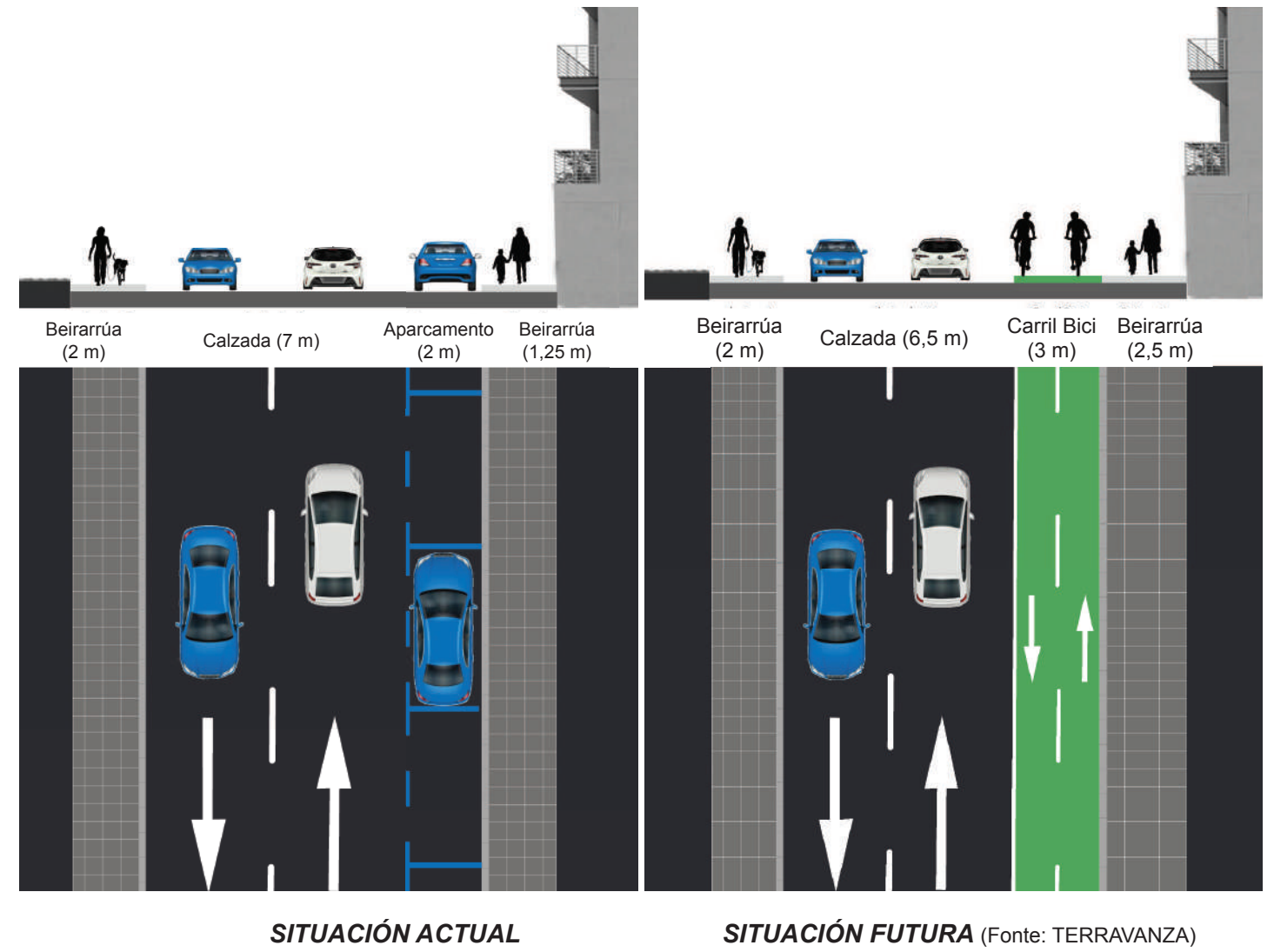
**SITUACIÓN FUTURA** (Fonte: TERRAVANZA)



### 9.2 - Eixo Cívico: Peonalización e Humanización. Montero Ríos

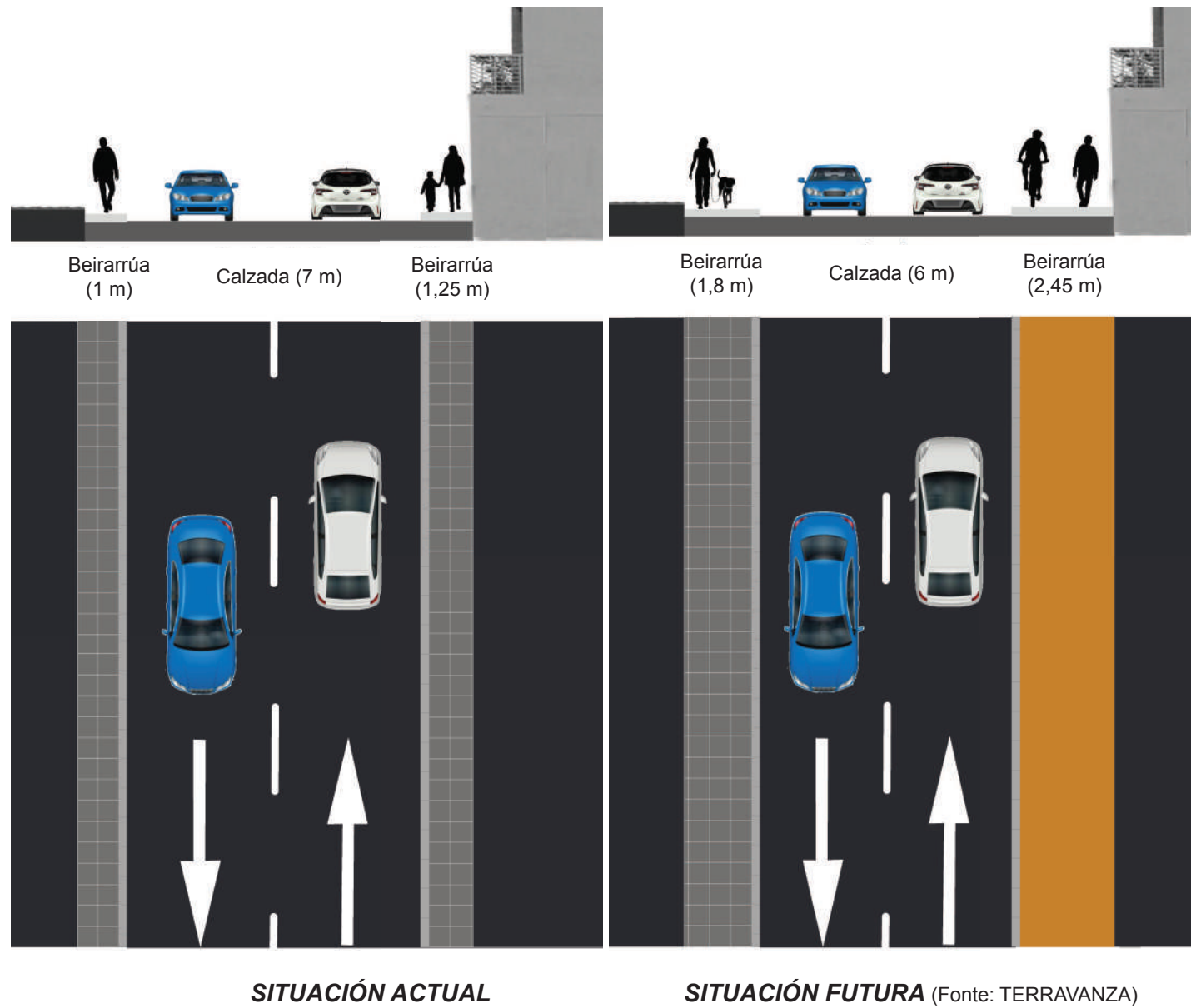


### 9.3 - Eixo Cívico: Peonalización e Humanización. Beluso PO315

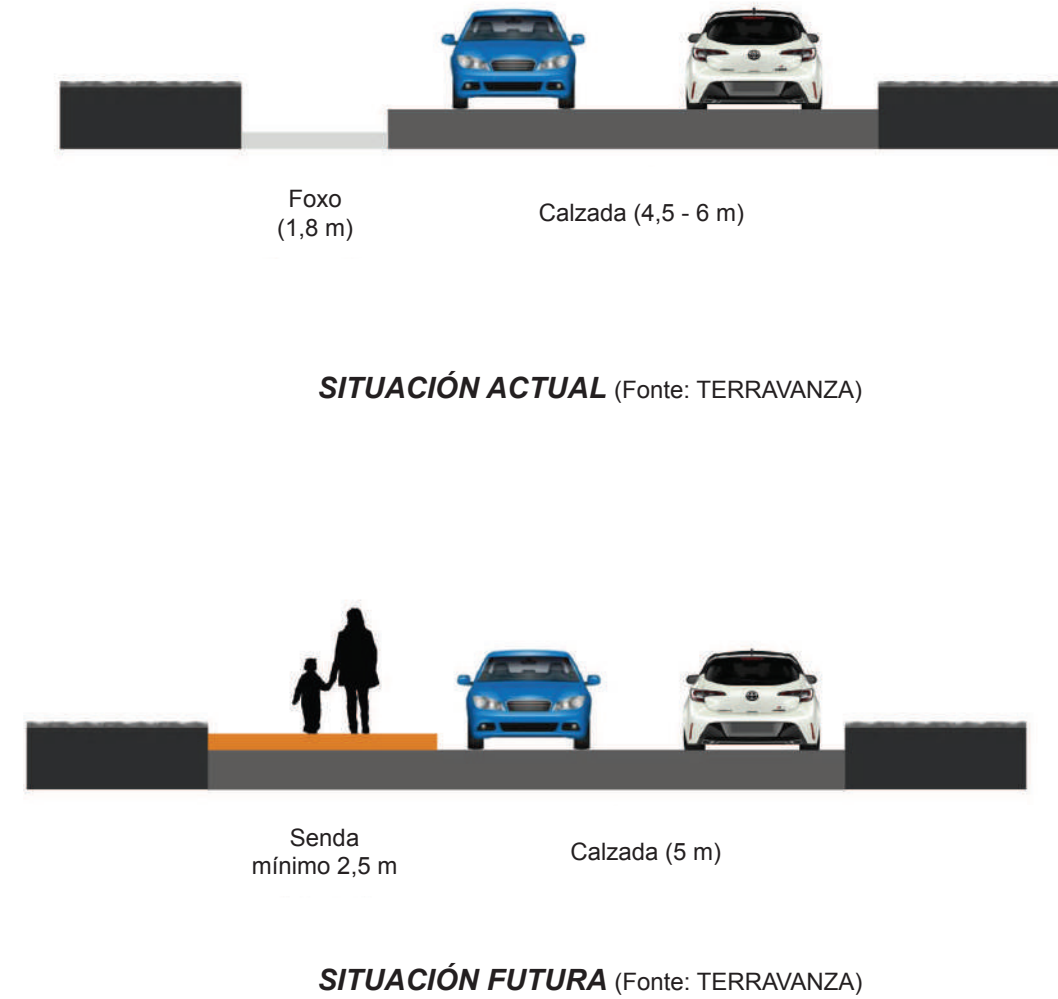




### 9.4 - Eixo Cívico: Peonalización e Humanización. Beluso EP1301



### 10 - Estrada/Pista municipal en ámbito urbano non consolidado: seguridade e temperado do tráfico



## 10. Planos.

### ÍNDICE.

#### A. CONTEXTO TERRITORIAL E URBANO.

- A.1. Ortofoto.
- A.2. Sistema Físico – Ambiental. Estrutura.
- A.3. Sistema Urbano. Núcleos e Actividades.
- A.4. Sistema de Infraestruturas do Transporte.
- A.5. Regulación. Plan Xeral de Ordenación Municipal do Concello de Bueu.
- A.6. Estrutura Espacial.
- A.7. Estrutura Espacial e Mobilidade.
- A.8. Estrutura do Núcleo Urbano de Bueu.
- A.9. Estrutura do Núcleo Urbano de Beluso.
- A.10. Áreas Ambientais Urbanas de Bueu.
- A.11. Áreas Ambientais Urbanas de Beluso.

#### B. INFORMACIÓN DA MOBILIDADE. ESCALA MUNICIPAL.

- B.1. Rede Peonil.
- B.2. Rede Ciclista.
- B.3. Transporte Público.
- B.4. Rede Viaria Motorizada.
- B.5. Intensidades Medias Diarias. Tráfico.
- B.6. Regulación do Tráfico.
- B.7. Seguridade Viaria.
- B.8. Rede Viaria Motorizada. Estradas Provinciais.

#### C. INFORMACIÓN DA MOBILIDADE. NÚCLEO URBANO DE BUEU.

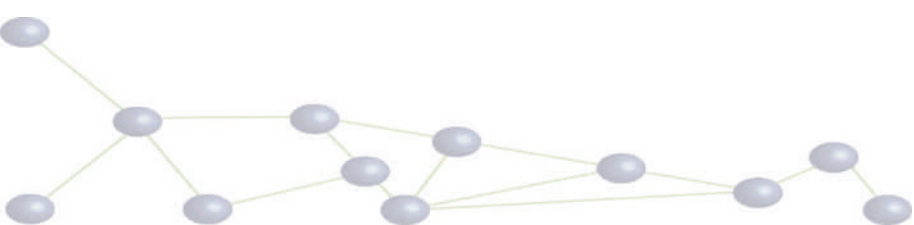
- C.1. Rede Peonil. Estrutura.
- C.2. Rede Peonil. Anchos das Beirarrúas.
- C.3. Rede Peonil. Pendentes.
- C.4. Rede Peonil. Principais Percorridos.
- C.5. Rede Ciclista. Estrutura e Características.
- C.6. Transporte Público. Liñas e Paradas.
- C.7. Transporte Público. Accesibilidade Paradas.
- C.8. Rede Viaria Motorizada. Tipoloxía.
- C.9. Rede Viaria Motorizada. Ancho de plataforma.
- C.10. Rede Viaria Motorizada. Carrís.
- C.11. Rede Viaria Motorizada. Pendentes.
- C.12. Rede Viaria Motorizada. Estrutura.
- C.13. Rede Viaria Motorizada. Regulación.
- C.14. Estacionamento. Inventario.

#### D. INFORMACIÓN DA MOBILIDADE. NÚCLEO URBANO DE BELUSO.

- D.1. Rede Peonil. Estrutura.
- D.2. Rede Peonil. Análise das Beirarrúas.
- D.3. Rede Peonil. Pendentes.
- D.4. Rede Peonil. Principais Percorridos.
- D.5. Rede Ciclista. Estrutura e Características.
- D.6. Transporte Público. Liñas e Paradas.
- D.7. Transporte Público. Accesibilidade Paradas.
- D.8. Rede Viaria Motorizada. Tipoloxía.
- D.9. Rede Viaria Motorizada. Ancho de plataforma.
- D.10. Rede Viaria Motorizada. Carrís.
- D.11. Rede Viaria Motorizada. Pendentes.
- D.12. Rede Viaria Motorizada. Estrutura.
- D.13. Rede Viaria Motorizada. Regulación.
- D.14. Estacionamento. Inventario.

#### E. DIAGNOSE DA MOBILIDADE. ESCALA MUNICIPAL.

- E.1. Accesibilidade. Cobertura Peonil.
- E.2. Accesibilidade. Cobertura Ciclista.
- E.3. Accesibilidade. Cobertura Transporte Público.
- E.4. Accesibilidade. Rede Viaria Motorizada.
- E.5. Conectividade. Rede Viaria Motorizada.





**F. DIAGNOSE DA MOBILIDADE. NÚCLEO URBANO DE BUEU.**

- F.1. Rede Peonil. Accesibilidade.
- F.2. Rede Peonil. Balance de Superficies.
- F.3. Transporte Público. Accesibilidade ao Transporte Público.
- F.4. Rede Viaria Motorizada. Balance de Superficie.
- F.5. Estacionamento. Déficit Residencial Infraestrutural. (Inverno, Verano)
- F.6. Estacionamento. Déficit Residencial Global. (Inverno, Verano)
- F.7. Estacionamento. Déficit Global. (Inverno, Verano)
- F.8. Seguridade Viaria. Conflitos Peón – Rede Motorizada.
- F.9. Balance de Superficie Peonil por Área Ambiental.
- F.10. Balance Superficie Verde por Área Ambiental.
- F.11. Ancho Medio Viario por Área Ambiental.

**G. DIAGNOSE DA MOBILIDADE. NÚCLEO URBANO DE BELUSO.**

- G.1. Rede Peonil. Accesibilidade.
- G.2. Rede Peonil. Balance de Superficies.
- G.3. Transporte Público. Accesibilidade.
- G.4. Rede Viaria Motorizada. Balance Superficies.
- G.5. Estacionamento. Déficit Residencial Infraestrutural. (Inverno, Verano)
- G.6. Estacionamento. Déficit Residencial Global. (Inverno, Verano)
- G.7. Estacionamento. Déficit Global. (Inverno, Verano)
- G.8. Seguridade Viaria. Conflitos Peón – Rede Motorizada.
- G.9. Balance de Superficie Peonil por Área Ambiental.
- G.10. Balance Superficie Verde por Área Ambiental.
- G.11. Ancho Medio Viario por Área Ambiental.

**H. ESCENARIO PMS. PROPOSTAS ESCALA MUNICIPAL**

- H.1. Mobilidade Territorial. Criterios.
- H.2. Rede Peonil. Itinerarios Municipais.
- H.3. Rede Peonil. Cobertura Futura.
- H.4. Rede Ciclista. Itinerarios Municipais. (Aluguer, e Cobertura, Aparcabicis e Cobertura)
- H.5. Rede Ciclista. Cobertura.
- H.6. Rede Motorizada. Escenario Curto Prazo.
- H.7. Rede Viaria Motorizada. Escenario Medio Prazo.
- H.8. Rede Viaria Motorizada. Escenario Longo Prazo.
- H.9. Rede Viaria Motorizada. Accesibilidade Longo Prazo.
- H.10. Seguridade Viaria. Propostas.
- H.11. Camiños Rurais
- H.12. Permeabilidade Territorial.
- H.13. Enlaces Territoriais.
- H.14. Proposta de Novas Conexións-
- H.15. Interseccións con Prioridade do Transporte Público

**I. ESCENARIO PMS. PROPOSTAS NÚCLEO URBANO DE BUEU.**

- I.1. Mobilidade Urbana. Criterios.
- I.2. Rede Peonil. Propostas de Humanización.
- I.3. Rede Ciclista. Propostas.
- I.4. Transporte Público. Propostas.
- I.5. Rede Viaria Motorizada. Escenario Curto Prazo. Estrutura e Propostas.
- I.6. Rede Viaria Motorizada. Escenario Medio Prazo. Estrutura e Propostas.
- I.7. Rede Viaria Motorizada. Escenario Longo Prazo. Estrutura e Propostas.
- I.8. Estacionamento. Regulación.
- I.9. Estacionamento. Propostas. Aparcamentos Disuasorios.
- I.10. Estacionamento. Balance Residencial Infraestrutural. (Inverno, Verano)
- I.11. Estacionamento. Balance Residencial Global. (Inverno, Verano)
- I.12. Estacionamento. Balance Global. (Inverno, Verano)
- I.13. Seguridade Viaria. Propostas.

**J. ESCENARIO PMS. PROPOSTAS NÚCLEO URBANO DE BELUSO.**

- J.1. Mobilidade Urbana. Criterios.
- J.2. Rede Peonil. Propostas de Humanización.
- J.3. Rede Ciclista. Propostas.
- J.4. Transporte Público. Propostas.
- J.5. Rede Viaria Motorizada. Escenario Curto Prazo. Estrutura e Propostas.
- J.6. Rede Viaria Motorizada. Escenario Medio Prazo. Estrutura e Propostas.
- J.7. Rede Viaria Motorizada. Escenario Longo Prazo. Estrutura e Propostas.
- J.8. Estacionamento. Regulación.
- J.9. Estacionamento. Propostas. Aparcamentos Disuasorios.
- J.10. Estacionamento. Balance Residencial Infraestrutural. (Inverno, Verano)
- J.11. Estacionamento. Balance Residencial Global. (Inverno, Verano)
- J.12. Estacionamento. Balance Global. (Inverno, Verano)
- J.13. Seguridade Viaria. Propostas.



