



Unión Europea

Este documento foi aprobado polo Pleno
na sesión de data 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaría *KOCTAL*

[Handwritten signature]

AESS 2020

• A ESTRADA SOCIAL E SOSTIBLE 2020

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE A ESTRADA

Unha maneira de facer Europa
Fondo Europeo
de Desenvolvemento Rexional (FEDER)



Este documento foi aprobado *do Pleno*
na sesión de data **30 ABR. 2020**

Na Estrada, a **30 ABR. 2020**



A Secretaria

ACCTAL,
[Handwritten signature]



Contenido

1. Introducción	6
1.1. QUÉ ES UN PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	6
1.1.1. Definición de Plan de Movilidad Sostenible	6
1.1.2. Por qué se elabora un PMUS	6
1.1.3. Para quién es un PMUS	6
1.2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS	7
1.3. MARCO GENERAL	7
1.3.1. Estructura de asentamientos en Galicia	7
1.3.2. Problemática general de la movilidad en Galicia	8
1.3.3. Planeamiento de la movilidad en Galicia	9
1.3.4. Marco jurídico y normativo	9
1.3.5. Ámbito del presente Plan	10
1.3.6. Análisis	12
1.3.7. Contenido de los trabajos y metodología propuesta	15
1.3.8. Modelo de movilidad	16
1.4. CONCLUSIONES	16
1.4.1. Ámbito y metas del PMUS	17
1.4.1. Medidas y actuaciones	17
1.4.2. Humanización: calidad urbana y ciudadana. Accesibilidad universal	18
1.4.1. Mejora de la seguridad	18
1.4.1. Marco temporal	19
1.4.2. Marco institucional	19
1.4.3. Marco jurídico	19
2. Diagnóstico	21

2.1. ANÁLISIS TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO	21
2.1.1. Encuadre físico	21
2.1.2. Planeamiento municipal vigente	21
2.1.3. Centros generadores de movilidad	22
2.1.4. Características demográficas	25
2.1.5. Características socioeconómicas	26
2.1.6. Mercado de trabajo	26
2.1.7. Índices de motorización	26
2.2. ANÁLISIS DE LA OFERTA	27
2.2.1. Estructura viaria actual	28
2.2.2. Oferta de aparcamiento público	30
2.2.3. Infraestructura para la movilidad peatonal	33
2.2.4. Infraestructura para la movilidad en bicicleta	34
2.2.5. Infraestructura para la movilidad en moto	36
2.2.6. Oferta de transporte público	36
2.2.7. Transporte de mercancías	39
2.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA	40
2.3.1. Demanda de movilidad a pie y en bicicleta	40
2.3.2. Demanda de movilidad en transporte público	41
2.3.3. Demanda de movilidad en vehículo privado	41
2.3.4. Demanda de estacionamiento	42
2.4. ACCESIBILIDAD	43
2.5. SEGURIDAD VIAL	44
2.5.1. Contexto global y nacional	44
2.5.2. Accidentalidad en A Estrada	45
2.6. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES	46

Este documento foi aprobado polo Pleno
na sesión de data 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020
Secretaría ACCRAL
[Firma]



2.7. SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL	46
2.7.1. Diagnóstico demográfico y socioeconómico	46
2.7.2. Diagnóstico urbano	47
2.7.3. Diagnóstico de las infraestructuras	47
2.7.4. Diagnóstico de la movilidad	48
2.7.5. Diagnóstico sobre accesibilidad	50
2.7.6. Diagnóstico sobre seguridad vial	50
2.7.7. Diagnóstico medioambiental	50
2.7.8. La igualdad de oportunidades en materia de movilidad y accesibilidad	51
3. Visión de futuro	53
3.1. INTRODUCCIÓN	53
3.2. ESCENARIO TENDENCIAL (SIN PMUS).....	53
3.3. ESCENARIO ESPERADO CON PMUS. AÑOS HORIZONTE	53
3.4. PROGNOSIS DEL ESCENARIO DE MOVILIDAD TENDENCIAL.....	54
3.4.1. Evolución sociodemográfica	54
3.4.2. Escenario de movilidad tendencial	54
3.5. DEFINICIÓN DEL ESCENARIO DE MOVILIDAD OBJETIVO	54
3.5.1. A Estrada Social e Sostible 2020. Plan de Movilidad Urbana Sostenible.....	54
3.5.2. Objetivos específicos del Plan.....	55
3.5.3. Fomento de los modos no motorizados	56
3.5.4. Potenciar el transporte público frente al automóvil privado	56
3.5.5. Conseguir un uso más racional del espacio público urbano.....	56
3.5.6. Incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos	57
3.5.7. Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo urbano	57
3.5.8. Movilidad Urbana Sostenible y Agenda 2030	57
3.5.9. Escenario de movilidad objetivo	58

3.6. LÍNEAS ESTRATÉGICAS	59
4. Programas de actuación	64
4.1. PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PROPUESTOS.....	64
4.2. PROGRAMAS, PROPUESTAS Y ACCIONES. FICHAS.....	72
5. Seguimiento, evaluación y medidas correctoras	94
5.1. SEGUIMIENTO.....	94
5.1.1. Comunicación y participación pública e institucional.....	94
5.1.2. Puesta en marcha del Plan de Acción	94
5.2. EVALUACIÓN.....	95
5.3. MEDIDAS CORRECTORAS.....	96
6. Referencias.....	98

Este documento foi aprobado *na Pleno*
na sesión de data **30 ABR. 2020**

Na Estrada **30 ABR. 2020**



A Secretaria *ACCTM*

1

Introducción

Este documento foi aprobado polo Pleno
na sesión de data 30 ABR. 2020

Na Estrada 30 ABR. 2020



A Secretaria ACCTAL,

Firma manuscrita en azul sobre o texto "A Secretaria ACCTAL,". A firma é complexa e estendida horizontalmente.

1. Introducción

1.1. QUÉ ES UN PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

1.1.1. Definición de Plan de Movilidad Sostenible

La "Guía práctica para la elaboración e implantación de planes de movilidad urbana sostenible" del Instituto para la Diversificación y Ahorro Energético¹ [1], define un Plan de Movilidad Urbano Sostenible como:

"Un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos."

El PMUS debe componerse de un análisis de la situación actual y futura que se realizará a través del estudio de oferta y demanda de la movilidad urbana y sus externalidades. De este análisis se deben desprender un diagnóstico y una proyección a futuro que llevarán a la determinación de las medidas y estrategias prioritarias para su realización a corto y largo plazo. Las medidas propuestas tendrán que ser monitoreadas y evaluadas durante su implantación para realizar las medidas correctivas en caso de ser necesarias.

Es importante señalar que uno de los componentes clave para que un PMUS sea exitoso es la inclusión de todos los actores involucrados, logrando la mayor participación ciudadana posible, de forma que los habitantes sean conscientes del alcance del Plan, se apropien de sus propuestas y, de esta forma, puedan exigir a las Autoridades el cumplimiento de las políticas a largo plazo.

Tal y como queda patente en su propio nombre, un PMUS debe estar orientado hacia la sostenibilidad, asegurando que los beneficios económicos y sociales vayan de la mano con los beneficios ambientales. Para ello es preciso lograr un sistema integrado de Planeamiento donde la movilidad y el desarrollo urbano estén coordinados, con la participación de la sociedad y la generación de proyectos a corto y largo plazo que detonen cambios positivos para todos los involucrados.

A través de la elaboración del presente Plan de Movilidad Sostenible (PMUS, en lo sucesivo), el Ayuntamiento de A Estrada está llevando a cabo una importante iniciativa para la mejora y la modernización del sistema de viales, tráfico y estacionamiento, transporte no motorizado y de mercancías del municipio.

1.1.2. Por qué se elabora un PMUS

Los PMUS son la principal herramienta con la que cuentan las instituciones gubernamentales para definir y promover las estrategias más adecuadas para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos en relación con las externalidades negativas generadas por la falta de planeamiento en materia de movilidad y desarrollo urbano.

La "Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible" [1], contempla los siguientes beneficios como resultado de la implementación de los PMUS:

- ⇒ Reducción de los trayectos y del tiempo de los viajes.
- ⇒ Reducción del tráfico y embotamientos, así como de los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, gases de efecto invernadero y accidentes.
- ⇒ Reducción del consumo energético y fomento del consumo de combustibles renovables, como los biocombustibles, y otras energías más limpias.
- ⇒ Mejora de la calidad del transporte público.
- ⇒ Reducción del espacio destinado al tráfico e infraestructura, mejorando el espacio público disponible.
- ⇒ Mejora de la calidad de vida y del bienestar de los habitantes.
- ⇒ Fomento del uso de transportes no motorizados.
- ⇒ Disminución de la contaminación y el ruido, mejorando la calidad del medio ambiente urbano, incidiendo en la mejora de la salud de los habitantes.
- ⇒ Mejora de la calidad de vida y del bienestar de los habitantes.

Este documento ha sido aprobado por el Pleno
en sesión de fecha 30 ABR. 2020
Na Estrada, a 30 ABR. 2020
A Secretaria Accol

1.1.3. Para quién es un PMUS

El PMUS debe ser un instrumento que defina las medidas necesarias para el bienestar de la comunidad en relación con la movilidad, por lo que su principal objetivo son los funcionarios públicos y decisores políticos vinculados al desarrollo urbano y la movilidad.

También se deben contemplar como público objetivo las organizaciones del sector transporte (empresas, sindicatos y proveedores de servicios), así como todo tipo de organizaciones o asociaciones civiles relacionadas con la movilidad y los desarrollos urbanísticos.

Por último, un PMUS debe estar orientado a los ciudadanos: Deben ser ellos los que tengan el mayor interés en conocer y difundir las medidas propuestas, y, al ser los principales afectados, también han de ser los más interesados en apropiarse del Plan y exigir a las Autoridades su cumplimiento.



que toda la parroquia se moviliza, acudiendo a la casa del difunto y participando en el velatorio y posterior funeral y entierro en el cementerio. Todas las parroquias tienen una o varias fiestas al año; la fiesta del patrono, lo mismo que la de algunas advocaciones o que algunas fiestas universales del ciclo anual, como el Entroido o Carnaval, es un momento de afirmación simbólica de la parroquia como comunidad diferenciada y con personalidad propia.

1.3.1.3 Las villas y ciudades

Las villas, que frecuentemente son capitales municipales, pueden erigirse también en centros comarcales a los que acuden gentes de diversos municipios para asistir a ferias, recibir asistencia o para otras muchas actividades. Su lejanía, mental y física, con respecto al universo inmediato de la aldea y la parroquia, no impide que cumplan con funciones importantes para el conjunto de población de su área de influencia. Y lo mismo puede decirse de las ciudades.

Las villas y ciudades también acostumbran a recurrir a mecanismos simbólicos para demostrar su prestigio, unidad y poderío. Entre dichos mecanismos destacan las fiestas. Núcleos de población importantes, como Vilalba, Monforte, Viveiro o A Estrada, entre otros ejemplos, cuentan con fiestas que sirven para destacar la identidad local. En los últimos tiempos, además, han proliferado las celebraciones laicas, centradas muchas veces en la exaltación de un determinado producto alimenticio o artesano.

1.3.1.4 Los municipios (Ayuntamientos)

El municipio, que se implantó en Galicia a partir de la tercera década del siglo XIX, mantiene notorias diferencias con respecto al de otras tierras peninsulares, puesto que se constituyó como un centro del que dependían un número más o menos grande de parroquias desperdigadas por su territorio. La separación física de la mayoría de los habitantes con respecto a la capital municipal se vio acompañada por una distancia también identitaria, ya que el municipio era considerado por el labriego como un lugar culturalmente lejano, al que había que acudir para responder de cargas y gravámenes. De todos modos, muchas capitales municipales se convirtieron, a su vez, en centros comarcales o infra-comarcales donde se celebran ferias. En las últimas décadas, el municipio ha dejado sentir su presencia como lugar de convivencia en el que se prestan numerosos servicios a la ciudadanía.

1.3.1.5 Las comarcas

Las comarcas son entidades supramunicipales surgidas en Galicia desde el punto de vista legislativo en el año 1996 con la ley de Desarrollo Comarcal, pero con raíces derivadas de la evolución histórica de los distintos territorios puesto que los municipios que integran una comarca comparten rasgos de identidad común.

En la actualidad la comarca se ha potenciado un ámbito territorial estratégico para coordinación de las inversiones públicas, integrando la planificación económica y social con la planificación física del territorio y la protección y mejora del medio ambiente, en un modelo global de desarrollo sostenido.

1.3.2. Problemática general de la movilidad en Galicia

La forma de ocupación del territorio ha derivado en una serie de características comunes, especialmente en las zonas rurales, que resultan perfectamente identificables en la mayoría de los municipios de Galicia. En lo que A Estrada se refiere, se puede observar que:

- ❑ La red peatonal del Ayuntamiento de A Estrada se circunscribe preferentemente a los núcleos residenciales de las parroquias, sin que exista una red diferenciada que permita cubrir los desplazamientos entre éstas a pie, empleándose para ello la red de caminos rurales.
- ❑ A nivel de A Estrada (núcleo residencial más habitado del Ayuntamiento), la red peatonal se estructura heterogénea, articulando la movilidad entre los diferentes barrios, facilitando la conexión con los principales equipamientos, etc.
- ❑ Las características de la red peatonal de A Estrada están condicionadas por:
 - La distribución territorial de los barrios que conforman el núcleo residencial;
 - La situación territorial de los principales equipamientos y/o puntos de atracción y generación de movilidad;
 - El grado de ejecución del Planeamiento y los usos del suelo existentes, que en algunos casos condicionan los anchos de vía disponibles y limitan el espacio para posibles actuaciones de renovación urbana;
 - La disponibilidad de aparcamientos disuasorios que permitan prescindir de espacios para el estacionamiento en superficie, liberando la sección de la presencia permanente de vehículos.
- ❑ La baja densidad de habitantes del territorio y la escasez de núcleos urbanos de tamaño suficiente para producir una demanda continua a lo largo de todo el día, que permitiría un mayor potencial y eficiencia de los modos de transporte público.
- ❑ Cobertura territorial de transporte público muy desigual. Existencia de zonas sin accesibilidad en transporte público.
- ❑ Crecimiento progresivo de la motorización privada que redundaría en una disminución progresiva de la demanda de transporte público.
- ❑ Estructura empresarial del sector de transporte por carretera atomizada y diversa, sin apenas zonas con grandes índices de atracción de viajes. Su unión no es suficiente en la práctica totalidad de los casos para realizar un esfuerzo común y rentable de promoción del servicio, de obtención de ayudas financieras y

Este documento ha sido aprobado por el Pleno en sesión de día 03 ABR. 2020

A Estrada, a 30 ABR. 2020

A Secretaria



técnicas de las diferentes Administraciones Públicas, ayudas imprescindibles para competir con el automóvil.

- ❑ Las relaciones de movilidad entre los núcleos rurales y la cabecera municipal dependen en gran medida del uso del vehículo privado, ante la falta de cobertura del transporte público. Ello redundará en una importante demanda de aparcamiento en el casco urbano.
- ❑ En lo que se refiere al ocio, A Estrada cuenta con una incipiente red de rutas de senderismo que permite a los distintos usuarios disfrutar de los espacios naturales (el entorno del río Ulla y sus espacios para la pesca y zonas de baño) así como de elementos patrimoniales de gran riqueza, como el Pazo de Oca, la Torre de Guimarei, el puente medieval de Pontevea o diversos yacimientos arqueológicos, entre otros.
- ❑ En relación con los itinerarios peatonales, se están desarrollando iniciativas tanto para la implementación de la red como para aumentar la seguridad y la comodidad de los caminantes sin alterar el medio natural.

1.3.3. Planeamiento de la movilidad en Galicia

En los últimos años diversos municipios de Galicia han comenzado a planificar su movilidad mediante la realización de PMUS. Todas las grandes ciudades cuentan con PMUS, así como otros municipios de menor población como Narón, Vilagarcía de Arousa, Redondela, Riveira o Cerceda, entre otros.

El número de municipios con Plan de movilidad elaborado es excepcionalmente bajo, teniendo en cuenta que existen un total de 313 en Galicia.

1.3.4. Marco jurídico y normativo

Hasta la fecha no hay una legislación estatal que regule la movilidad urbana de forma integral. La regulación existente recoge un conjunto de normativa en la que se trata de forma independiente los diferentes aspectos vinculados al transporte.

En el ámbito urbano, son los municipios quienes, de acuerdo con la legislación estatal y autonómica de aplicación, tienen las competencias en materia de ordenación del tráfico, planificación urbanística, prestación del servicio de transporte público y protección del medio ambiente (todos ellos, aspectos básicos a considerar en un PMUS).

El marco normativo en el que se enmarca la elaboración de los PMUS es el relacionado con los aspectos ambientales, puesto que uno de los objetivos propugnados desde la Unión Europea es la reducción de la contaminación y los efectos negativos que origina el transporte. La legislación y normativa de referencia es la siguiente:

Lev 2/2011, de Economía Sostenible de 4 de marzo de 2011

La ley establece los objetivos cualitativos que tendrán que perseguir las Administraciones Públicas en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible. De la ley se desprende que los objetivos de mejora ambiental están en la base de la planificación de la movilidad urbana

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
- Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

La ley también establece algunos objetivos cuantitativos de referencia:

- Establece un objetivo nacional mínimo de participación de las energías renovables en el consumo de energía final bruto del 20 por ciento en 2020.
- Este objetivo deberá alcanzarse con una cuota de energía procedente de energías renovables en todos los tipos de transporte en 2020 que sea como mínimo equivalente al 10% del consumo final de energía del sector transporte.

Estrategia Española de Desarrollo Sostenible, de 23 de noviembre de 2017

Identifica el desarrollo de Planes de Movilidad Sostenible como medida necesaria para la mejora de la movilidad en áreas urbanas y metropolitanas.

Estrategia Española de Medio Ambiente Urbano, de 11 de enero de 2008

Marco conceptual del Libro Verde de Medio Ambiente Urbano que sitúa el concepto de movilidad sostenible en un lugar fundamental para la mejora del medio ambiente en las zonas urbanas.

Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020, del Ministerio de Fomento

Este documento foi aprobado polo Pleno de sesión de data 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020

A Secretaria



Propone el empleo de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible.

Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España (E4), de 28 de noviembre de 2003

Establecen los Planes de Movilidad Urbana Sostenible como una de las medidas para conseguir una mayor participación de los modos más eficientes de transporte, esencial para contribuir a los objetivos del Plan Nacional de Asignación 2008-2012.

- En el Plan de Acción 2008-2012 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética, de 20 de julio de 2007, se establece como objetivo para el sector transporte una reducción de las emisiones de CO2 de un 17,2% en el periodo 2008-2012.

Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia Horizonte 2012, de 9 de febrero de 2007

Forma parte de la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible y que tiene como objetivo principal el cumplimiento de los compromisos españoles con relación al cambio climático y, en particular, el Protocolo de Kioto, a través de diversas medidas entre las que destacan las relativas a la reducción de emisiones en los sectores difusos como es el transporte.

Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos del aire ambiente.

Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiental y para una atmósfera más limpia en Europa

Estrategia Española de Calidad del Aire, de 16 de febrero de 2007, cuyas directrices exigen cambios normativos que afectan a la movilidad, sobre todo en los ámbitos urbanos.

Lev 34/2007, de 15 de noviembre de 2007, de la calidad del aire y protección de la atmósfera, y Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

1.3.5. Ámbito del presente Plan

El ámbito territorial del presente Plan de Movilidad Sostenible es el Ayuntamiento de A Estrada, si bien también se realizará el análisis de los factores exteriores en términos de movilidad con objeto de recoger datos sobre la atraída y generada por el municipio.

El Ayuntamiento de A Estrada está situado en el norte da provincia de Pontevedra y tiene su límite septentrional en el río Ulla, frontera natural entre las provincias de A Coruña y Pontevedra. Cuenta con una superficie de 281,8 kilómetros cuadrados que lo sitúan en el noveno más extenso de Galicia.



Imagen 1-1 – Ámbito territorial a gran escala. Fuente: Elaboración propia sobre ortofoto PNOA

Atendiendo a la toponimia y a la configuración de los asentamientos poblacionales, se han identificado los lugares registrados en el Nomenclátor de Galicia, distribuidos en 51 parroquias, que se convierten al ayuntamiento de A Estrada en el municipio con más entidades de población de España.

A Estrada es el núcleo principal del término municipal, además de ser también cabecera del Partido Judicial de A Estrada, antes denominado Tabairós, formado por A Estrada, Cerdedo y Fontede. Los municipios que constituyen la comarca de Tabairós-Terra de Montes.

Atendiendo al relieve, el territorio del término municipal se caracteriza por la presencia de una gran ladera, que desde el sur, donde se identifican las mayores altitudes, se va escalonando hacia el norte, formando tres niveles orográficos bien definidos. El primero de ellos se sitúa al norte del municipio, en las orillas del río Ulla, y que va ascendiendo hacia el sur hasta alcanzar los 300 metros. La parte más baja del territorio apenas supera los 50 metros de altitud. El segundo nivel orográfico Estradense, el central y más extenso, está formado por los territorios comprendidos entre los 300 y los 600 metros de altitud. Finalmente, el tercer nivel, situado al sur, corona los 804 metros que alcanza el Monte Cádavo, punto de conexión de los términos municipales de A Estrada, Cuntis y Campo Lameiro.

Este documento foi aprobado en sesión de data 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020

A Secretaria





Imagen 1-2 – Límites del Ayuntamiento de A Estrada. Fuente: Elaboración propia sobre ortofoto PNOA

Este esquema topográfico de diferentes alturas, que descienden gradualmente de sur a norte, se repite por el oeste, donde el monte Xesteiras, con sus 710 metros de altitud, separa A Estrada de los términos municipales de Valga y Cuntis, y más notoriamente por el este, la Serra do Candán o el monte de San Sebastián que, con sus 750 metros sobre el nivel del mar, se configura como frontera natural entre el término municipal de A Estrada y el de Silleda.

Atendiendo a la orografía de A Estrada, su configuración se puede asimilar a un gran arco formado por montañas que lo circundan, a excepción del norte, en donde se encuentran los territorios más bajos, que serían las tierras

inmediatas a la orilla paralela al río Ulla desde la parroquia de San Miguel de Castro, en el extremo este, hasta la parroquia de Santa María de Couso.



Imagen 1-3 – Parroquias de A Estrada. Fuente: Elaboración propia

En el extremo oeste del término municipal se encuentra la gran depresión donde se asientan las parroquias de Santa Marina y de San Miguel de Barcala, que lindan con los términos municipales de Padrón y de Pontecesures.

Respecto a la hidrografía, además del río Ulla, el cauce principal, que separa A Estrada de la provincia de A Coruña, y más concretamente de los municipios de Boqueixón, Vedra, Teo y Padrón, cabe destacar el río Umia, que atraviesa el sur del territorio municipal.

El Ulla tiene como principales afluentes el río Vea y el Liñares. Este, curiosamente, nace a poco más de 500 metros del curso superior del Umia.



El sistema de asentamientos ofrece un diseminado alrededor del núcleo principal, que da nombre al municipio. El conjunto de núcleos de población se articula a partir de una red arterial jerarquizada, compuesta por la red primaria básica, integrada por carreteras de cierta importancia, de la que forman parte aquéllas pertenecientes a la Red Estatal, entre las que se cuentan la carretera N-525 (Santiago-Ourense) que atraviesa la parte noreste del término municipal, pareja a la autopista (AP-53) y la carretera N-640, que atraviesa la Zona de Oeste a Este, uniendo Vilagarcía de Arousa con Lalín. También se incluyen en la red primaria básica las carreteras PO-213 o la PO-222 que interrelacionan los núcleos secundarios de población con las cabeceras comarcales y con las áreas Urbanas principales.

Se identifica también una red secundaria, integrada por las carreteras provinciales, como la EP-8401 o la EP-7001, y vías de titularidad local, de carácter estructurante, y que permite la comunicación con el resto de poblaciones del ayuntamiento, además de completar las capacidades de la red primaria.

Finalmente, se identifica la red capilar, que favorece la comunicación, de forma especial, en entornos de carácter rural.

Las DOT establecen un modelo territorial con una estructura básica que se define a partir de un sistema jerarquizado de asentamientos, articulado por las redes de infraestructuras y equipamientos.

En el caso de A Estrada, el modelo de asentamiento se implanta sobre un medio rural que cuenta con una biodiversidad y patrimonio cultural de gran interés, y que hay que proteger y gestionar.

A Estrada se identifica como un Nodo o cabecera del denominado sistema urbano intermedio en las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia por lo que, en base a éstas, los planes, programas y actuaciones en materia de infraestructuras, equipamientos, vivienda de protección oficial y creación de suelo empresarial potenciarán el papel territorial de estos nodos, promoviendo iniciativas que prioricen su fortalecimiento.

1.3.6. Análisis

El desarrollo de los trabajos se elaborará una base de datos informatizada con la información relativa a los aspectos de movilidad, tráfico, red viaria, aparcamiento, transporte público, mercancías, etc. El objeto de esta base informatizada es poder cuantificar los efectos, sin lo cual se complica el análisis de la problemática existente y el establecimiento de programas detallados, de modo que puedan ser defendidos objetivamente ante el propio Ayuntamiento de A Estrada y ante los grupos de participación pública. De forma general, los datos necesarios para la elaboración del PMUS son los siguientes:

- **Características socioeconómicas, territoriales y urbanísticas:**
 - Información estadística al nivel más desagregado posible.

- La información del Planeamiento Urbanístico vigente: usos de suelo, capacidades de desarrollo, y previsiones de planes futuros, en tramitación o en estudio.
- La información de Planes Sectoriales con incidencia en la Movilidad.

- **Características generales de la demanda de movilidad**

- Información existente, motorizada o no, del marco geográfico del PMUS.
- Matriz de movilidad del municipio e información respecto a la movilidad de las personas con diversidad funcional.

- **Tráfico y circulación**

- Inventario del viario, estructura y jerarquización, sentido de circulación, anchura de calzada y aceras;
- Datos de aparcamiento en calle y entradas y/o badenes a aparcamientos públicos o privados;
- Información de las condiciones de accesibilidad peatonal y para personas con diversidad funcional;
- Inventario de las intersecciones existentes y su funcionamiento.

- **Aparcamiento**

- Estacionamiento en la vía pública: estacionamiento libre, de pago, de rotación y de residentes.
- Estacionamientos subterráneos o en estructura: públicos, privados de uso público y privados.
- Estacionamientos relacionados con nodos de transporte público: estación y paradas de autobuses.
- Estacionamientos asociados a centros atractores, como centros comerciales y de ocio, centros sanitarios, centros de formación o educativos, grandes empresas, etc.
- Estacionamiento para personas con diversidad funcional: personalizados, reservados, en aparcamientos o en espacios públicos y en centros, públicos o privados, de uso general.

- **Transporte público**

- Datos de la oferta y demanda de transporte público.

- **Transporte de mercancías**

- Datos del flujo de transporte de mercancías por el municipio y centros logísticos y de abastecimiento;
- Espacios reservados para carga y descarga;

- **Movilidad a pie y en bicicleta**

- Itinerarios peatonales;
- Itinerarios ciclistas;

Este documento foi aprobado polo Pleno
na sesión de data 3-0 ABR... 2020

Na Estrada, 3 0 ABR. 2020



A Secretaria

- **Aspectos medioambientales y energéticos**
 - Alternativas para la reducción de las emisiones de CO₂
 - Alternativas para la reducción del Ruido derivado de la movilidad

A partir de la información recogida y generada se efectuará un análisis que abarcará los siguientes aspectos:

Análisis de la organización espacial del municipio y de la localización de los usos urbanos que generan movilidad: El término municipal presenta una concentración elevada tanto de población como de servicios en el núcleo central de A Estrada. En este sentido, el análisis se centrará preferentemente en este ámbito, caracterizando:

- La movilidad que puedan generar los principales usos urbanos en cualquiera de los modos;
- La movilidad que puedan generar las nuevas zonas de desarrollo urbano, de acuerdo con la planificación urbanística prevista;

Análisis de las tendencias demográficas y económicas. Caracterización sociodemográfica de la movilidad: A partir de la información recopilada se analizarán las tendencias demográficas y económicas del municipio, con objeto de caracterizar los rasgos de movilidad que se puedan asignar a grupos de edad, empleo y otras características socio económicas y demográficas de la población.

Hay que tener en cuenta que las necesidades de accesibilidad se ven aumentadas en los grupos de edades más avanzadas y, teniendo en cuenta la dinámica actual demográfica del municipio, será necesario que el PMUS realice un análisis exhaustivo de la accesibilidad física.

Análisis de la capacidad y características físicas de la red viaria: El análisis se realizará preferentemente en las principales zonas urbanas del municipio, si bien también se podrán analizar otras zonas y/o tramos de red viaria de acuerdo con las indicaciones de la Dirección del Estudio, las necesidades de movilidad detectadas, etc.

Se caracterizarán problemáticas vinculadas a la funcionalidad de la red viaria, teniendo en cuenta que en muchas ocasiones se produce una coexistencia de intereses en lo que se refiere a las redes más utilizadas por modos motorizados y no motorizados. En este sentido, se identificarán las prioridades para cada tramo, analizando la idoneidad de optimizar la capacidad vial, introducir medidas de pacificación, etc.

Este análisis permitirá definir las principales carencias y aspectos a mejorar en términos funcionales de la red viaria, y significará el punto de partida para la definición, en fases posteriores, de la propuesta de jerarquización viaria del PMUS.

Análisis de la accesibilidad conferida al espacio municipal por la red viaria: A partir de la información recogida y generada previamente, el análisis permitirá identificar el déficit de accesibilidad a zonas concretas del municipio o nuevos desarrollos urbanos. se propone llevar a cabo un estudio de permeabilidad territorial vinculado a la red viaria, que se estructurará a partir de la definición de un modelo ráster. Éste consistirá en la superposición sobre el territorio de una cuadrícula formada por celdas cuyas dimensiones serán consensuadas con la Dirección del Estudio (pudiendo existir más de una escala de análisis en función del ámbito a analizar). En cada celda se incorporarán atributos relativos a su permeabilidad, de acuerdo con su proximidad respecto a la red viaria y a las características de ésta.

El análisis permitirá caracterizar la accesibilidad de zonas de concentración de actividades, futuros desarrollos urbanísticos, etc., y significará el punto de partida para la definición posterior de actuaciones vinculadas a la creación de nuevas infraestructuras o a la modificación de existentes. **Na Estrada, 30 ABR. 2020**

Este documento foi aprobado polo Pleno
na sesión de data 30 ABR. 2020



A Secretaria *Accpt*

Análisis de cobertura de las redes de transporte público: El análisis consistirá en la realización de mapas de coberturas a partir del itinerario actual y de las paradas de los diferentes servicios de transporte público existentes. En una primera aproximación, con objeto de caracterizar la cobertura al servicio, se trazarán mapas de influencia con un radio de 300 metros (distancia máxima recomendada por los manuales de movilidad para evaluar la accesibilidad al transporte público de autobuses).

También se analizarán las actuaciones previstas mediante la misma metodología, con objeto de evaluar la idoneidad de éstas.

Análisis de la problemática asociada a la circulación: A partir de los datos recopilados durante las primeras etapas del PMUS, se llevará a cabo un análisis que permitirá, entre otros aspectos:

- En lo que se refiere a la circulación con vehículo privado motorizado, a partir del análisis de la jerarquía viaria actual, se caracterizarán las posibles disfunciones que puedan existir tanto en términos de capacidad y demanda (problemas de congestión en horas punta, etc.), como en términos de oferta infraestructural (detección de áreas con falta de permeabilidad viaria, detección de áreas con necesidad de creación de nuevas vías de conexión, etc.).

- En lo que se refiere a la movilidad de los peatones, se definirá una red principal estructuradora a partir de la cual se caracterizarán todos los problemas de accesibilidad que la afecten: Anchos de acera insuficientes, elementos de mobiliario urbano mal diseñados y/o mal ubicados, pasos de peatones sin adaptar, tiempos de regulación semafórica insuficientes, etc.
- Se evaluará si las características detectadas en el espacio público se ajustan a los parámetros fijados por la ley de accesibilidad vigente a nivel estatal (Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados):
 - En lo que se refiere a la movilidad en bicicleta, se caracterizarán los problemas específicos asociados al uso de la bicicleta: Discontinuidad y/o ausencia de itinerarios adaptados, estado de las infraestructuras ciclistas, problemáticas asociadas a la seguridad del ciclista, falta de reservas de aparcamiento, etc.
- Finalmente, en lo que se refiere al reparto de mercancías, se analizarán las problemáticas existentes:
 - Insuficiencia de reservas para la carga y descarga, regulación horaria, ocupación de las plazas por vehículos no autorizados, etc.

1.3.6.1 Aparcamiento

A partir de los datos recopilados durante las primeras etapas del PMUS, se llevará a cabo un análisis que permitirá caracterizar la existencia de problemas de saturación en el aparcamiento para residentes y no residentes. También será el punto de partida para la fijación de soluciones de aparcamiento en zonas congestionadas, playas, etc.

Entre algunos de los aspectos a analizar desde el punto de vista del sistema de aparcamientos, destacarán:

- La relación de propuestas existentes (estudios previos, opinión de los técnicos municipales, opinión de profesionales ...);
- La realización de un balance oferta/demanda vinculado al aparcamiento para el residente, tanto en la situación actual como en la futura, con objeto de definir las zonas con posible déficit.
- La realización de un balance oferta/demanda vinculado al aparcamiento para el “no residente”, tanto en la situación actual como en la futura. Este análisis será de especial interés en la época estival y se realizará de acuerdo con los datos facilitados por el Ayuntamiento de A Estrada.
- El análisis de las alternativas de actuación desde la perspectiva del balance oferta/demanda y del impacto en el tráfico.
- La valoración y comparación de indicadores de déficit para cada alternativa

1.3.6.2 Seguridad vial

Se analizará la inseguridad y peligrosidad vial tanto entre coches como para los peatones y las bicicletas. Para ello, la metodología de análisis a llevar a cabo consistirá en:

- Consulta de los documentos y estudio existentes en materia de seguridad vial.
- Actualización de las bases de datos sobre los tipos de accidentes, de acuerdo con la información disponible.
- Análisis y descripción detallada de los actuales puntos de concentración de accidentes (PCAs).

1.3.6.3 Movilidad a pie

Uno de los principales objetivos del PMUS será mejorar las condiciones para la movilidad a pie mediante la creación de nuevas zonas pacificadas, la realización de actuaciones vinculadas a mejorar la accesibilidad en itinerarios ya existentes, etc.

En este sentido, en los últimos años ya se han impulsado iniciativas para la mejora de la movilidad a pie, la ejecución de diversas actuaciones para la ampliación de superficie y humanización del espacio público, así como para la dotación de superficies para la configuración de aparcamientos disuasorios que permitan liberar el espacio de las vías públicas de vehículos.

Por otro lado, existe la voluntad por parte de la administración local de incentivar la movilidad a pie, aprovechando la oportunidad que ofrece la configuración del núcleo urbano de A Estrada para potenciar este tipo de desplazamientos, así como la riqueza paisajística que posee el municipio. En este sentido, el propio Ayuntamiento promociona la realización de rutas por el municipio, con el objeto de dar a conocer la diversidad y riqueza del patrimonio cultural y natural de A Estrada entre sus ciudadanos y visitantes.

1.3.6.4 Movilidad en bicicleta

De la misma manera que sucede con la movilidad a pie, desde el propio Ayuntamiento de A Estrada se están llevando a cabo en la actualidad actuaciones para fomentar el uso de la bicicleta. En este sentido, se plantean diferentes rutas en bicicleta, de dificultad variable y cuyo recorrido discurre por gran parte del término municipal.

Algunas de las rutas ofrecidas son:

- Ruta del Monte Cabalar (11 km);
- Ruta del río Liñares (23 km);
- Ruta da Rapa das Bestas (uno de los recorridos en bicicleta de montaña más duros y largos de Galicia);
- Ruta de los Molinos de Vesacarballa;

Este documento foi aprobado na sesión de data 30 ABR. 2020
Na Estrada, a 30 ABR. 2020
A Secretaría Xeral

De manera complementaria a estas actuaciones, las propuestas del PMUS irán dirigidas a fomentar el uso de la bicicleta, no tan solo en lo que se refiere al ocio, sino que también en lo que se refiere a la movilidad ocupacional.

1.3.6.5 Transporte público

El municipio de A Estrada está servido por dos modalidades de transporte público:

- Transporte regular de viajeros de uso general (autobús).
- Taxi.

A continuación, se describen detalladamente ambos modos.

Transporte en autobús

A parte de los servicios regulares de uso especial (básicamente, el transporte de escolares a los centros educativos) y los servicios discrecionales, A Estrada cuenta con servicios de transporte regular de viajeros de uso general (transporte en autobús), que constituyen la base fundamental de su transporte público.

A su vez, estos servicios regulares pueden ser de dos tipos:

- Transporte metropolitano. El prestado en líneas integradas en el Área de Transporte Metropolitano (ATM) de Santiago de Compostela, y beneficiado de las condiciones que se explican a continuación.
- Transporte interurbano. El prestado en líneas no integradas en el ATM de Santiago.

Hay que indicar que el municipio de A Estrada está integrado en el Plan de Transporte Metropolitano de Galicia, en el área de Santiago de Compostela, que facilita la conexión de los municipios del área metropolitana con la ciudad.

Taxi

Actualmente, el municipio de A Estrada, según los datos facilitados durante la redacción del PMUS por el Ayuntamiento, hay concedidas 15 licencias de taxi, de las cuales 14 corresponden al casco urbano y 1 al ámbito rural. Este tipo de transporte público discrecional funciona las 24 horas del día a lo largo los 365 días del año.

Existen 3 paradas físicas ubicadas en las siguientes direcciones:

- Ámbito urbano: 2 paradas en Praza de Galicia, con 10 taxis, y Porta do Sol, con 4);
- Ámbito rural: Parroquia de Ribela.

1.3.6.6 Vehículo privado y aparcamientos

Uno de los principales objetivos del PMUS de A Estrada será el de ordenar con eficacia el tráfico rodado, así como optimizar el uso del vehículo privado evitando su uso innecesario. Para ello, se tendrá especial interés en:

- Recondicionar los flujos de vehículos pesados que atraviesan el núcleo urbano, por itinerarios adaptados, de manera que su paso interfiera lo menos posible en la movilidad del municipio.
- Analizar la posibilidad de instalar elementos de geoposicionamiento que informen a los conductores sobre posibles retenciones en el viario, y también sobre el estado de ocupación de los principales aparcamientos públicos.

Todas las actuaciones que surjan derivadas del PMUS se complementarán con las que ya se han ejecutado en los últimos años en el municipio y aquellas impulsadas por la Mesa de la Movilidad de A Estrada.

1.3.7. Contenido de los trabajos y metodología propuesta

El PMUS se incluye dentro de la Estrategia de Desarrollo Urbano "A Estrada Social e Sostible AESS2020", y se define como un Programa Directivo de Actuaciones de la política municipal de corto, medio y largo plazo con el fin de construir un modelo de movilidad óptimo y sostenible en el municipio. Para conseguir estos objetivos, se desarrollarán un conjunto de tareas, análisis y actuaciones que permitan:

- Conseguir un conocimiento detallado de la realidad del Ayuntamiento de A Estrada, con relación a la movilidad y la accesibilidad.
- Estructurar herramientas de análisis que puedan ser útiles en las demás fases del desarrollo del PMUS, en distintos ámbitos: territorio, tráfico, transporte público, etc.
- Elaborar una diagnosis técnica de los elementos más significativos del sistema de movilidad, que explique los motivos y causas que conducen al modelo actual existente.
- Definir una serie de Programas de Actuación a seguir por la Administración municipal en los próximos años, proponiendo medidas correctoras para las deficiencias detectadas en cada uno de los ámbitos analizados, relacionando toda la serie de propuestas encaminadas a conseguir los objetivos de movilidad sostenible pretendidos por el Ayuntamiento en base a lograr una mayor humanización del municipio, elevación de la calidad de vida, competitividad y respeto medioambiental.
- Concretar una serie de indicaciones que permitan evaluar los resultados en las distintas fases de la evolución de las propuestas que surjan del plan.

Este documento foi aprobado pola Plena Na sesión de data 30 ABR. 2020 A Secretaria

El Plan identificará las necesidades y objetivos y, en base a ellos, planificará y programará las actuaciones en todos los sectores que afecten a la movilidad en el municipio. Para ello se realizará un análisis según se desarrolla en los apartados que a continuación se relacionan.

1.3.7.1 Viario

Se realizará una caracterización del viario de la red urbana a partir de:

- Inventario de la red peatonal. Se recabará información tramo a tramo de calle sobre: anchos de acera disponibles, cruces, elementos de mobiliario urbano mal diseñados y/o mal ubicados, elementos de señalización orientativa, pendientes longitudinales y transversales, etc. El objetivo será definir los niveles de accesibilidad para cada uno de los tramos del viario analizado.
- Inventario de la red ciclista. Se inventariará toda la red ciclista existente en el municipio, detallando su tipología en lo que se refiere a carriles unidireccionales, bidireccionales, carriles segregados, caminos rurales, etc. Se recopilarán todos los elementos vinculados a la red, tales como la señalización horizontal y vertical, la existencia de cruces adaptados para las bicicletas, la coexistencia con otros modos, etc.
- Inventario de la red viaria. Se realizará un inventario en las calles de primer y segundo nivel y en todas aquellas calles en las que pase el transporte público, ambas fundamentales para la definición de la red o grafo del modelo de tráfico. Se recopilará información tramo a tramo referente al ancho de la calzada, sentidos de circulación, número y ancho de carriles, velocidad, señalización orientativa, intersecciones, semaforización, etc.

1.3.7.2 Transporte público

Se realizará un inventario de la oferta de transporte público (paradas, carriles reservados, etc.), diurno y nocturno (taxis incluidos). Se analizarán los itinerarios y paradas de las líneas de transporte público, incluido el transporte escolar, sanitario y universitario y transporte de empresa, según corresponda. Las tareas consistirán en:

- Inventario de las paradas de autobús.

1.3.7.3 Circulación

El trabajo de campo para la caracterización de la circulación pretende conocer el uso de las diferentes vías y descubrir las problemáticas asociadas.

1.3.7.4 Aparcamientos

Los trabajos vinculados a la caracterización del sistema de aparcamiento permitirán dimensionar la oferta existente en la ciudad según tipologías y detectar posibles disfuncionalidades entre la oferta y la demanda (déficit residencial y déficit no residencial). Consistirán en:

- La recogida de información de los aparcamientos por zonas y tipología, mediante un trabajo de inventario diurno y nocturno distinguiendo entre:
 - Aparcamiento en vía pública;
 - Aparcamiento de pago o libre;
 - Aparcamientos en subterráneo;
 - Aparcamientos en estructura;
 - Aparcamientos en espacios reservados (solares, edificios públicos con aparcamiento, etc.);
 - Aparcamientos de motocicletas y bicicleta;
 - Aparcamientos en viviendas privadas;
 - Carga y descarga;
 - Aparcamientos en nodos de transporte (estaciones de tren, terminales de autobús,) y centros atractores (centros comerciales, centros de salud, etc.).
- En un segundo momento, de acuerdo con los datos recopilados previamente, se realizará un inventario de ocupación de la oferta de aparcamiento disponible en los principales núcleos urbanos del municipio.

Este documento foi aprobado pola Plena na sesión de data 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria

1.3.8. Modelo de movilidad

El modelo de movilidad propuesto en el marco del Plan de Movilidad está orientado a la potenciación de los modos "blandos" (peatonal, bicicleta), pero de un modo integrado, sin olvidar que el ámbito territorial adolece, por sus propias características físicas y demográficas, de la ausencia de una red de transporte público interna que permita sustituir al vehículo privado.

El análisis pondrá especial énfasis en buscar soluciones de aparcamiento en el entorno inmediato a los principales nodos de actividad en el núcleo central de A Estrada, y la potenciación de la humanización de las calles en el núcleo urbano Estradense.

1.4. CONCLUSIONES

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible es una herramienta permanente de ayuda a la toma de decisiones. Para ello, su contenido está dirigido a:

- Proporcionar a políticos y técnicos de la Administración Local un conocimiento racional y estructurado del sistema local de transporte, indispensable para la toma de decisión y procesos de planificación posteriores.
- Proponer acciones de coordinación entre el Planeamiento Urbanístico vigente y el PMUS.
- Establecer un programa de medidas a medio plazo en materia de transporte, definiendo prioridades y principios de acción.
- Definir las orientaciones presupuestarias asociadas a cada modo de transporte, tanto en términos de inversión como de operación.

El PMUS no debe concebirse tan sólo como un documento que sella el compromiso de acción entre las partes en el Ayuntamiento de A Estrada, sino como el principio de una dinámica permanente de organización y de evaluación de la política de transportes en el ámbito municipal.

Es importante no confundir el PMUS con un plan de circulación al uso, ya que estos últimos evalúan la red viaria desde una perspectiva estrictamente física; es decir, intensidades de tráfico que puede soportar, mientras que el presente PMUS aspira a configurar un territorio accesible, con un espacio urbano humanizado y dotado de unas condiciones de movilidad en las que se integran los principios de sostenibilidad y enfocado su conjunto, como estrategia, hacia una mayor eficiencia energética.

Además, en el PMUS se incorporan criterios de calidad medioambiental y calidad de vida. Es por ello por lo que es importante incidir en que la necesaria visión integradora que debe caracterizar al PMUS le identifica como un verdadero Plan de desarrollo urbano, complementario al Planeamiento Urbanístico y que necesariamente ha de estar coordinado con el resto de herramientas de gestión territorial.

1.4.1. Ámbito y metas del PMUS.

El ámbito del PMUS se corresponde con el conjunto del término municipal. En el presente documento se desarrolla con mayor amplitud la aglomeración urbana principal, polo que capitaliza la mayor parte de los desplazamientos cotidianos. No se trata ni de un plan para un barrio (no debe quedarse limitado a los centros urbanos) ni de un plan de ámbito regional. El perímetro de actuación correspondería, en este caso, al ámbito geográfico de la movilidad diaria, es decir, el conjunto del término municipal y, más pormenorizadamente el núcleo urbano principal.

La movilidad a estudiar comprenderá tanto la movilidad interna al área de actuación del plan, como la movilidad externa a la misma, teniendo en cuenta municipios con una fuerte relación funcional con el ámbito del plan.

El plan de movilidad urbana sostenible tiene como objetivos los siguientes:

- Disminución de atascos y de los efectos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.
- Disminución del consumo de energías no renovables, promoviendo el consumo de combustibles renovables, como los biocombustibles, y otras energías renovables.
- Reducción del tiempo de viaje.
- Mejora de los servicios de transporte público.
- Recuperación del espacio público disponible, al tener que destinarse menos al tráfico e infraestructuras.
- Mejora, en consecuencia, de las condiciones de accesibilidad para todos los habitantes, incluidas las personas con movilidad reducida.
- Mejora de la salud de los habitantes gracias a la reducción de la contaminación y el ruido, y también gracias a la promoción del uso de los modos a pie y en bicicleta (modos más saludables), así como la delimitación de áreas de la ciudad de baja contaminación.
- Mejora de la calidad del medio ambiente urbano y de la calidad de vida de los habitantes.

En definitiva, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible pretende integrar todos los beneficios asociados al Transporte Sostenible.

1.4.1. Medidas y actuaciones.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible se desarrollará mediante políticas de regulación de la movilidad y de la accesibilidad, entre las que se incluyen:

- Regulación y control del acceso y del estacionamiento en centros urbanos.
- Desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte público.
- Desarrollo de medidas de integración institucional, tarifaria y física de los diferentes sistemas de transporte público y su intermodalidad, según corresponda en función de las competencias municipales.
- Potenciación de estacionamientos disuasorios.
- Ordenación y explotación de la red principal del viario, en relación con los diferentes modos de transporte.
- Fomento de la movilidad a pie y en bicicleta, así como la supresión de barreras arquitectónicas, para el peatón y la bicicleta, en un entorno adecuado, seguro y agradable para los usuarios.
- Gestión de la movilidad en aspectos relativos a grandes centros atractores.
- Regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en el entorno urbano.

Este documento foi aprobado na sesión de data 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretria Local
[Firma]

1.4.2. Humanización: calidad urbana y ciudadana. Accesibilidad universal.

La peatonalización es una medida ya muy aplicada fundamentalmente a los centros históricos de las ciudades para preservarlos del deterioro que en ellos causa el paso del tráfico rodado. Esta medida es ampliable a otras zonas, con el fin de recuperarlas para el peatón y para la actividad comercial y de ocio.

La mejora de las condiciones de los itinerarios peatonales principales, constituidos por aceras, plazas y áreas totalmente peatonalizadas, necesariamente han de incorporar actuaciones para adecuar las aceras, pasarelas y pasos de peatones al tránsito de personas de movilidad reducida. Ello implica actuaciones del orden de rebajar las aceras en los pasos de peatones o preservar un ancho mínimo de las aceras y pasarelas, además de la disposición e integración en el espacio urbano de áreas con distintos sistemas de coexistencia peatón-vehículo y bulevares o andenes centrales de paseos de cierta anchura.

El objetivo es el de subsanar los principales problemas que suelen afectar a estos itinerarios, como la falta de conexión entre diferentes áreas, tramos no confortables, accesibilidad deficiente o falta de seguridad. El PMUS trata de poner especial énfasis en este tipo de medidas ya que, históricamente, los peatones han venido siendo los grandes olvidados dentro del sistema de movilidad.

Los modelos urbanos orientados al transporte público y la reducción de la presencia en el espacio público del vehículo de combustión han de estar coordinados con el planeamiento urbanístico. El objetivo es el de reservar, desde las primeras fases de la planificación, un espacio para el transporte público, la diversificación de modos, promoviendo políticas de movilidad que favorezcan aquéllos frente al vehículo privado.

A modo de ejemplo de coordinación con el Planeamiento Urbanístico, se podrían fijar las distancias máximas desde un desarrollo urbanístico a la parada más próxima de transporte público, o la introducción de criterios orientados hacia una movilidad sostenible, es decir, diseñar la ciudad para los modos amigables, sobre todo de cara al peatón y a la bicicleta, implantando medidas como el calmado del tráfico, las zonas 30, áreas peatonalizadas o de uso preferente peatonal.

1.4.1. Mejora de la seguridad.

Una correcta señalización vial facilita la fluidez del tráfico y evita distracciones del conductor. Las señales viales deben ser complementarias y nunca contradictorias y han de responder a un conjunto de principios básicos:

- **Visibilidad:** la señal debe ser visible en cualquier condición: en circulación nocturna o diurna y en condiciones meteorológicas complicadas.
- **Legibilidad:** la información debe racionalizarse y simplificarse.
- **Simplicidad:** de fácil comprensión para los usuarios.

- **Homogeneidad:** las señales siempre mantendrán el mismo diseño para facilitar su identificación por el usuario.

Además, ha de resultar útil a conductores y peatones no familiarizados con el entorno. Por ello, tiene que recoger conceptos claros y responder a los siguientes criterios:

- **Detectabilidad:** la distancia debe ser tal que permita al usuario asumir la información y actuar en consecuencia.
- **Continuidad:** cuando aparece una dirección por primera vez, ha de mostrarse en cada cruce hasta llegar a su destino.
- **Compatibilidad:** deben evitarse contradicciones con el resto de señales.

Este documento foi aprobado polo Pleno na sesión de data 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



Secretaría Xeral
A. Estrada

Las intersecciones son puntos críticos de la red, tanto por la mezcla de sentidos de circulación como por la convivencia de diferentes modos que han de ser coordinados para convivir en estos espacios. En estos puntos hay que mejorar diseños para evitar problemas de seguridad de vehículos pero, además, hay que tener en cuenta los modos amigables, siempre más vulnerables ante problemas de seguridad vial, así como la predominancia de algún grupo específico de usuarios o grupo de edad.

Toda red debe garantizar la seguridad de los peatones mediante una mejora de la regulación de los cruces: los pasos de peatones son los puntos con más riesgo de atropellos, por lo que es necesario asegurar el tiempo de paso de los peatones, mejorar la visibilidad y la señalización, siendo especialmente recomendable que se encuentren bien iluminadas de noche. Esto es extensible a los ciclistas.

Con relación a lo expresado, una forma de mejorar la seguridad es diseñar un espacio para cada modo. La segregación de los flujos evitando que se mezclen es la forma más drástica de prevenir cualquier accidente pero, sin lugar a duda, muy efectivo a la hora de mejorar los resultados.

Para realizar una adecuada segregación hay que prestar mucha atención al diseño de las secciones de viario, reservando un espacio adecuado para cada flujo. Resulta especialmente recomendable separar las bicicletas del tráfico rodado dada la desigualdad de condiciones (en velocidad y vulnerabilidad) de este modo frente a los vehículos que circulan por la calzada, especialmente en vías con intensidad de tránsito, y capacidad para albergar dicha segregación o especialización de los espacios.

En poblaciones como A Estrada, se considera interesante la posibilidad de trabajar secciones de coexistencia, con preferencia para los modos sostenibles, sin la necesidad de realizar segregaciones o especialización de espacios, favoreciendo la disposición de una sección libre, pero con preferencia del modo peatonal.

1.4.1. Marco temporal

El desarrollo de un PMUS es una forma de planificación que considera el corto, medio y largo plazo, por lo que se deben aportar medidas para estos tres horizontes temporales:

- Medidas a corto plazo: hasta 2 años
- Medidas a medio plazo: de 2 a 4 años
- Medidas a largo plazo: de 4 a 8 años

Para cada una de las medidas se deberán prever mecanismos de seguimiento anual por medio de indicadores, así como mecanismos de revisión para adaptarse a la evolución de la movilidad de la ciudad. De esta forma, antes de implementar las medidas a medio plazo, se debería evaluar la consistencia de las medidas implantadas en el corto plazo, evaluando las fortalezas y debilidades de éstas, y lo mismo en el paso del medio al largo plazo. Al cabo de cuatro años se deberá empezar con la revisión o la elaboración de un nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

1.4.2. Marco institucional

El marco institucional se encuentra estrechamente ligado al marco geográfico definido: la iniciativa de desarrollar el proceso recae sobre la autoridad municipal con competencias sobre el ámbito geográfico definido. El enfoque del Ayuntamiento debe ser un enfoque integral, y no sectorial; para ello la iniciativa debe incluir, no sólo representantes de las concejalías de transporte y urbanismo, sino también de medio ambiente, asuntos sociales y otras competencias que puedan verse afectadas por los problemas locales de movilidad.

La autoridad municipal tiene una doble misión. Por una parte es la promotora de los trabajos y la coordinadora de las actuaciones con otras administraciones –adyacentes o de diferente nivel–, facilitando el encuentro y el acuerdo con:

- Los Ayuntamientos incluidos dentro del perímetro de acción.
- La Xunta de Galicia.
- Eventualmente, los representantes de las Diputaciones Provinciales.
- Representantes del estado (Ministerio de Fomento, Medio Ambiente, etc.)

1.4.3. Marco jurídico

El PMUS es un documento de referencia para las decisiones de las administraciones públicas con competencias en transporte urbano y movilidad. Es un protocolo de acuerdo, y no un documento de tipo contractual, lo que

implica que **su fuerza reside en la negociación**, puesto que no implica compromiso, ni subordina las decisiones de las diferentes autoridades.

Pese a ello, puede ser interesante el proporcionar soporte jurídico al desarrollo de un PMUS por lo que, más allá de la aprobación del documento por los responsables municipales en consenso con el resto de actores involucrados en el plan, se puede redactar una ordenanza municipal que le dé mayor fuerza legal.

Este documento foi aprobado pola Pleno
na sesión de data 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria XCCOZ,

2

Diagnóstico

Este documento foi aprobado polo Pleno.....
na sesión de data..... 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria Acera,



2. Diagnóstico

2.1. ANÁLISIS TERRITORIAL Y SOCIOECONÓMICO

2.1.1. Encuadre físico

A Estrada se caracteriza por localizarse en un área de transición entre las áreas costeras y el interior de la comunidad, que definen unos claros contrastes costa-interior, manifestados en cualquier variable geográfica que se maneje.

El litoral es el espacio más dinámico de Galicia, presenta las mayores densidades de ocupación humana, los mayores niveles de actividades empresariales y diversidad productiva, los usos y aprovechamientos más intensivos del suelo y las mayores tasas de urbanización.

En este espacio se localizan 5 de las 7 principales poblaciones y, en sus periferias más próximas, espacios con una densa ocupación, y una marcada dependencia y complementariedad, que conforman comarcas o subregiones urbanas. En los espacios litorales no próximos a las ciudades (con la excepción de la zona de Costa da Morte) predomina un sistema de ocupación del suelo rururbano, en el que se mezclan distintos usos del suelo (cultivos intensivos, usos industriales, comerciales y residenciales) así como un hábitat muy disperso en el que es frecuente la presencia de pequeñas ciudades o villas. Los territorios del interior tienen un carácter más agrario.

El dinamismo demográfico y económico, así como la densidad de ocupación humana y del suelo, disminuye conforme se avanza hacia las zonas más orientales.

El núcleo de A Estrada, funcionalmente, se convierte en un centro de servicios, actividades comerciales, de concentración humana y de oferta laboral de las áreas rurales próximas, de carácter supramunicipal. Este término municipal, en los últimos años, se ha consolidado como una pequeña ciudad que centraliza una gran parte de los flujos humanos de la Comarca de Taboairós – Terra de Montes (formada por Cerdedo, Forcarei y A Estrada), al concentrar en el núcleo principal una cantidad significativa de actividades de alcance suprarregional.

A Estrada se sitúa por tanto como un territorio de transición entre la costa y el interior. Las parroquias del norte, situadas en el valle del Ulla, reciben las influencias marítimas y establecen un modelo de población similar al de las zonas costeras, tanto en cuanto a las densidades demográficas, como en cuanto a los usos del suelo, o en las actividades agrarias. Mientras que los paisajes, los modelos de ocupación y rentabilidad del espacio, en el sur del Ayuntamiento, se asemejan más a los característicos de las comarcas interiores.

Las características de transición se identifican tanto en el ámbito natural como en el humano. A lo largo del desarrollo del valle del Ulla penetran influencias marítimas debido a la apertura topográfica del mismo y a la dirección dominante de los vientos. Esta circunstancia se traduce en una mayor bondad climática y, por consiguiente, un paisaje próximo al de las zonas litorales.

En el norte, las mayores alturas nos sitúan en las estribaciones de la dorsal meridiana, sistema montañoso que separa las provincias occidentales de las orientales en dirección norte-sur.

A Estrada, como se ha expuesto, desempeña un papel de cabecera de la comarca de Taboairós – Terra de Montes, que además se corresponde con el Partido Judicial de mismo nombre, formado por los Ayuntamientos de Forcarei, Cerdedo y A Estrada. En la línea de lo expuesto, respecto a la relación de A Estrada con el conjunto de la comarca, se aprecia una fuerte interdependencia entre las dinámicas socioeconómicas de la cabecera con el interior y el espacio dependiente de la misma.

La comarca de Taboairós – Terra de Montes presenta una gran complejidad territorial, en la que se acentúan los contrastes identificados en el PXOM a nivel del Ayuntamiento de A Estrada, incrementándose la diversidad entre la zona norte, integrada en el valle del Ulla, y en este caso la del sur, ya plenamente insertada en el sistema montañoso de la dorsal meridiana.

Asimismo, se puede constatar una desigual intensidad en cuanto a las relaciones funcionales, muy claras si tenemos en consideración A Estrada con Santiago y Pontevedra, mientras que en el caso de Cerdedo y Forcarei prácticamente las relaciones se ejercitan únicamente con la capital provincial.

A Estrada es claramente el núcleo rector de la comarca debido a la localización en su núcleo central de una serie de equipamientos y servicios públicos y privados de alcance supramunicipal que generan un área de influencia que se corresponde en gran medida con Taboairós – Terra de Montes. Una parte significativa del protagonismo y el crecimiento que el núcleo urbano de A Estrada ha experimentado en las últimas décadas se debe a esta particularidad y a los efectos positivos que sobre a su dinámica le aporta el hecho de la capitalidad comarcal.

2.1.2. Planeamiento municipal vigente

El Planeamiento vigente en A Estrada es el Plan Xeral de Ordenación Municipal (en adelante PXOM) de A Estrada, aprobado definitivamente el 03/06/2013 (BOP de 6 de septiembre).

El PXOM a la hora de marcar las directrices fundamentales del planeamiento respecto al medio natural pretende el logro de un modelo de desarrollo sostenible, en el que se faciliten las distintas actividades humanas, pero sin que éstas supongan un perjuicio o agresión para el medio ambiente natural.

Estadística de Taboairós - Terra de Montes
Na sesión de datos de 30 ABR 2020
Na Estrada, a 30 ABR 2020



A Secretaria

ACOBAL

Para alcanzar este objetivo, según se extrae del PXOM, se parte de:

- La puesta en marcha de medidas de protección de aquellos espacios naturales significativos que por su valor ambiental o singularidad paisajística merezcan ser conservados y resguardados de la acción constructiva.
- La protección de los espacios productivos agrícolas respecto de actividades o intervenciones no ligadas a la actividad agrícola.
- Delimitación de los núcleos rurales como asentamientos de población fundamentales dentro del sistema de población del rural gallego.

Mediante el establecimiento de medidas como las anteriores se pretende acotar la acción constructiva, especialmente de nuevas residencias, en los núcleos rurales, evitando una mayor dispersión de la población, de consecuencias negativas y que, entre otras consecuencias, significaría:

- El incremento de los costes económicos en la prestación de los diferentes servicios por parte de las administraciones.
- Potenciales perjuicios paisajísticos.
- Reducción de la superficie agraria útil.
- Incremento de los riesgos medioambientales (especialmente en materia de depuración de aguas).

El marco natural de A Estrada aparece marcado por las siguientes peculiaridades:

- Localización del término municipal en un área de transición morfoclimática entre el espacio litoral y el interior de Galicia.
- Contrastes internos entre el norte del municipio, correspondiente al valle del Ulla y afluentes directos, y la zona sur de carácter más montañoso en contacto con las sierras de la Dorsal Meridiana, perteneciente a la cuenca del Umia.
- Presión por parte de las diferentes actividades humanas, sobre todo en la zona norte, que implica una transformación del marco natural y la aparición de diferentes riesgos ambientales.

2.1.3. Centros generadores de movilidad

Los centros generadores de movilidad son los equipamientos, dotaciones o polos de actividad que originan una demanda de movilidad. Se trata de centros administrativos, educacionales, sanitarios, deportivos, comerciales, culturales... a los que se desplaza un cierto volumen de usuarios.

En el Ayuntamiento de A Estrada la mayor parte de los centros generadores de movilidad se hallan concentrados en el núcleo urbano, capital municipal.

La estructura funcional del Concello de A Estrada es el sistema, tanto interno como externo, de relaciones espaciales y va a depender fundamentalmente de los siguientes elementos:

- Situación y accesibilidad de los núcleos de población;
- Disposición de los sistemas viarios y de comunicación;
- Capacidad de cada asentamiento para captar o atraer de poblamientos en base a sus equipamientos, dotaciones y actividades.

Dentro de la estructura funcional del sistema de asentamientos se contempla una clara diferenciación entre el centro urbano de A Estrada y los núcleos rurales. El núcleo urbano presenta la máxima accesibilidad y funcionalidad dentro del Ayuntamiento, concentra la mayor parte de las actividades comerciales, industriales y de servicios, circunstancia que implica una atracción sobre el total de la población del ayuntamiento que tiene la necesidad, por múltiples motivos, de desplazarse cotidianamente a la capital municipal. A esto contribuye la disposición de la red viaria.

El núcleo de A Estrada es un cruce de caminos, concretamente, el de las vías de comunicación más importantes que transcurren por el Ayuntamiento, la carretera N-640 y la PO-841, a excepción de la carretera N-525 y la Autopista Central de Galicia (AP-53).

También en A Estrada convergen carreteras locales que desempeñan un papel importante como vías de comunicación entre los núcleos rurales del Ayuntamiento y la capital municipal. Cabe destacar la buena situación y accesibilidad observada en la mayor parte de los núcleos rurales que, gracias a la red de pistas construidas por la concentración parcelaria, satisfacen sus necesidades relativas a red viaria capilar o rural, que articula un gran porcentaje del territorio municipal.

Los núcleos rurales cuentan con una actividad fundamentalmente ligada a la agricultura y a la ganadería, si bien cada vez es más frecuente que haya residentes en los mismos dedicados a tareas no agrarias. Sólo un número muy restringido cuenta con dotaciones y servicios capaces de crear unas mínimas áreas de atracción funcional, pero de reducido nivel de especialización. Se trata de actividades del tipo de pequeños talleres o unidades fabriles, tabernas y tiendas tradicionales, almacenes, ... o servicios públicos, como colegios de enseñanza primaria, delegaciones bancarias o consultorios médicos.

Este documento foi aprobado polo Pleno
na sesión de data 30 ABR. 2020
Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria A CORAL,
[Firma]

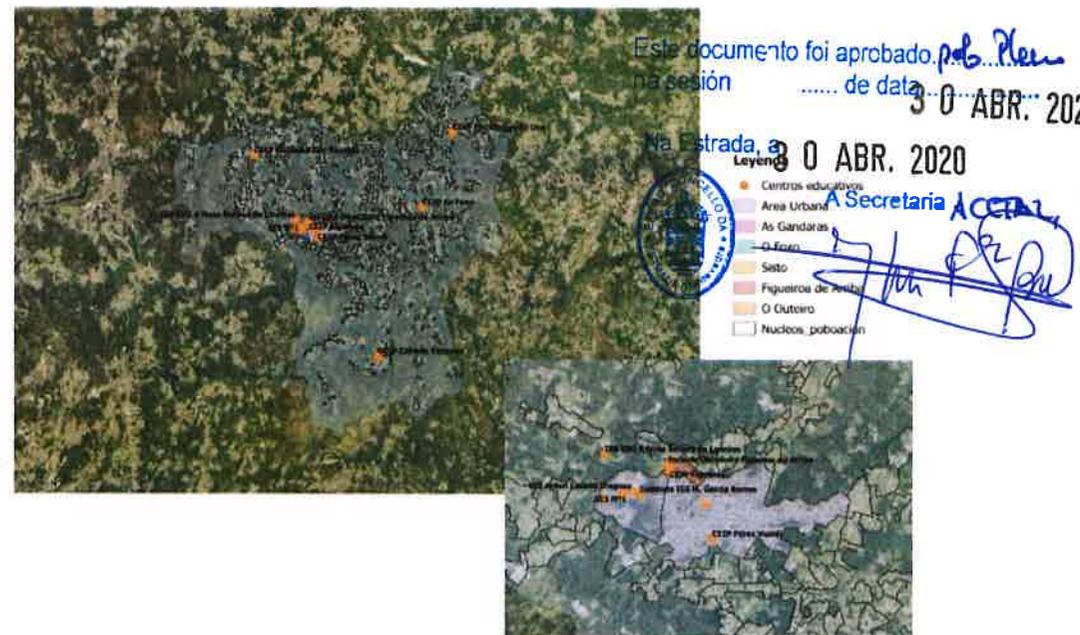
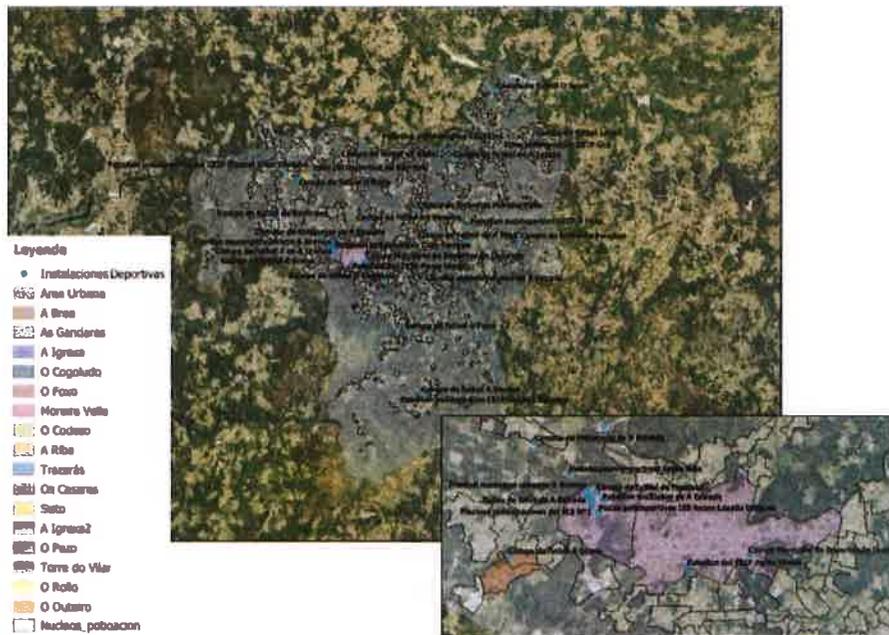
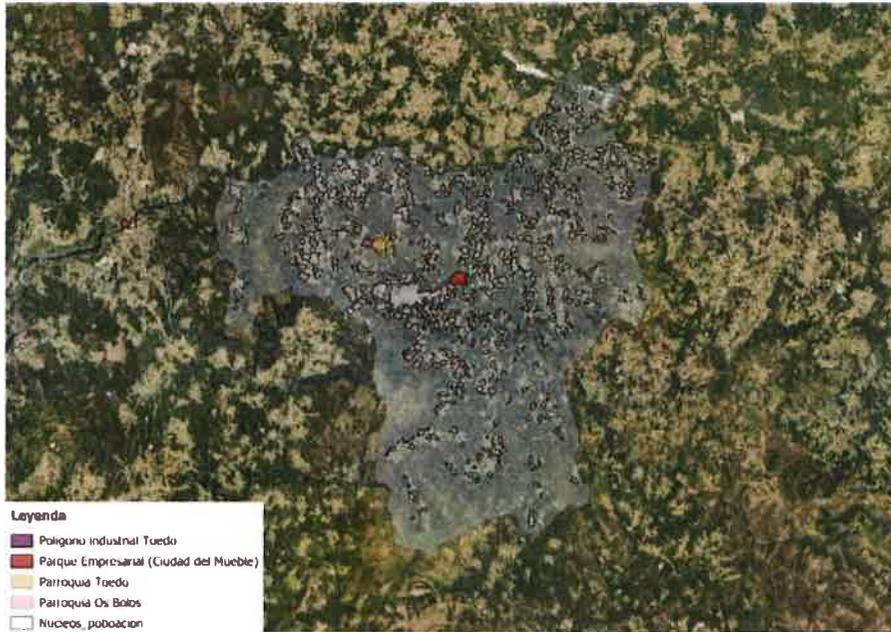


Imagen 2-1 – Centros generadores de movilidad: Equipamientos deportivos. Fuente: Elaboración propia.



Imagen 2-2 – Centros generadores de movilidad: Equipamientos educativos. Fuente: Elaboración propia.



Las principales áreas industriales y terciarias se disponen en el entorno del núcleo urbano además de en el eje que constituye la carretera PO-841, en dirección Santiago. Las principales áreas comerciales se encuentran en la capital municipal.



Los centros de salud son los de Souto de Veá y Oca, situados al norte del término municipal, el de A Estrada, en el núcleo principal, y el de Codeseda, al sur. A Estrada pertenece al Área Sanitaria de Santiago de Compostela.



Imagen 2-3 – Centros generadores de movilidad: Áreas industriales y comerciales. Fuente: Elaboración propia.

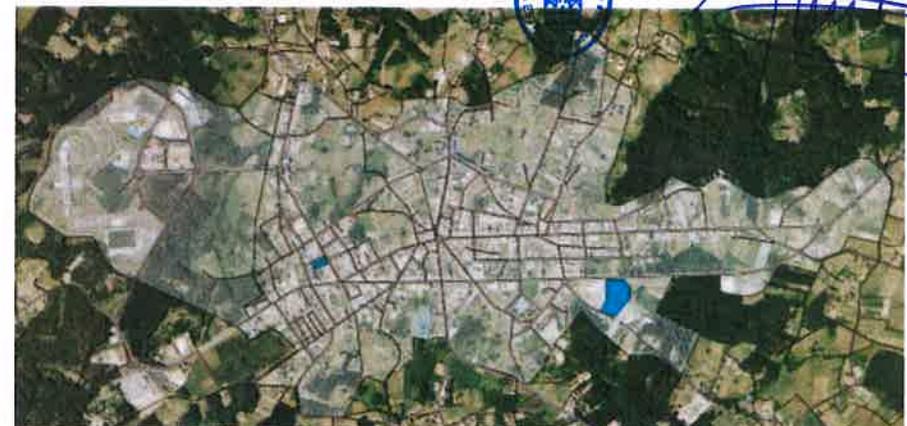


Imagen 2-4 – Centros generadores de movilidad: Centros de salud. Fuente: Elaboración propia.

Los centros en los que se pueden realizar trámites administrativos se disponen fundamentalmente en el núcleo urbano de A Estrada, polarizando claramente la totalidad de flujos para este fin, con la excepción de los que necesariamente se tengan que realizar en Pontevedra o en Santiago.



Imagen 2-5 – Centros generadores de movilidad: Centros administrativos. Fuente: Elaboración propia.

2.1.4. Características demográficas

El Ayuntamiento de A Estrada tiene una superficie de 281,8 km², que se extiende mayoritariamente por el curso medio del río Ulla.

Según el Padrón Municipal de habitantes de 2018, A Estrada tiene un volumen demográfico de 20.661 habitantes, lo que supone una densidad de población de 73,3 hab/km², cercano a la media autonómica (91,6 hab/km²) pero claramente inferior a la provincial (209,9 hab/km²).

El inicio para un análisis demográfico realista y fundamentado pasa por el análisis de la propia evolución de la población en los últimos años para poder conocer tanto su composición como la evolución en el tiempo.

Evolución de la población



Imagen 2-6 – Gráfica de la evolución de la población desde 1998 hasta 2018. Fuente: Elaboración propia en base a datos del Instituto Galego de Estadística.

Su territorio está estructurado en 51 parroquias, siendo el término municipal gallego con el número más elevado de este tipo de entidades. El núcleo urbano de A Estrada se configura como una pequeña ciudad de gran dinamismo en el ámbito comercial, de servicios y empresarial, que en las últimas décadas se ha consolidado como el núcleo urbano predominante en el marco comarcal, en el que se concentra casi el 50% de la población.

	Edad media	Hombres	Mujeres
2002	44,2	42,2	46,2
2003	44,5	42,4	46,5
2004	44,8	42,8	46,8
2005	45,0	43,1	47,0
2006	45,2	43,2	47,3
2007	45,6	43,7	47,5
2008	45,8	43,8	47,8
2009	46,0	44,0	47,9

	Edad media	Hombres	Mujeres
2010	46,1	44,2	48,1
2011	46,4	44,6	48,3
2012	46,6	44,8	48,5
2013	46,9	45,0	48,7
2014	47,2	45,4	49,1
2015	47,5	45,7	49,3
2016	47,8	46,0	49,5
2017	48,1	46,4	49,8

Imagen 2-7 – Edad media de la población. Años 2002-2017. Fuente: Instituto Galego de Estadística.

La población constituye una variable fundamental para el análisis socioeconómico del Concello, por lo que una correcta caracterización demográfica servirá como punto de partida de cara a conocer las necesidades de la sociedad y nos permitirá una mayor precisión en el diseño de estrategias en materia de movilidad que ofrezcan oportunidades para cohesionar social y económicamente, de forma paulatina, al término municipal.

2.1.5. Características socioeconómicas

La renta es una variable fundamental ante cualquier análisis de cohesión social por el alto grado de interdependencia y afectación para con las demás variables. Una mayor cantidad de renta disponible afecta positivamente en todas las demás variables, pero una distribución concentrada puede anular este efecto positivo llegando, en el extremo, a situar a una parte de la población Estradense en situación de riesgo de exclusión social por causas asociadas a la renta.

El último dato del indicador municipal de renta de los hogares (IGE 2005) sitúa a la Estrada por debajo de la media de la provincia de Pontevedra (96%) y un poco más lejos de la gallega (100%), que se utiliza como base en este cálculo.

Indicador municipal de renta (IGE 2005)

Indicador municipal de la renta de los hogares	88
Número de orden	106

Imagen 2-8 – Indicador municipal de renta 2005. Fuente: Instituto Galego de Estadística.

Esta posición relativa en cuanto a la renta sitúa al Ayuntamiento de A Estrada en el lugar 106 entre el total de los Ayuntamientos de Galicia.

	Parados	RISGA*	AIS**
Galicia	223.374	10.761	2.879
Pontevedra	83.989	4.888	1.182
A Estrada	1.662	46	7

* RISGA: Renda de Integración Social de Galicia

** AIS: Axudas de Inclusión Social

Imagen 2-9 – Población no ocupada y perceptores de rentas sociales (A Estrada y Galicia). Fuente: Instituto Galego de Estadística.

2.1.6. Mercado de trabajo

Al relacionar población con actividad económica, destaca el elevado volumen de población inactiva que llega a alcanzar, unas décimas por encima del 51% de la población total.

Este dato queda por encima de las cifras según el Censo de Población y Viviendas del 2001 del INE que le da a Pontevedra una población inactiva de 46,3% y llega al 49,3% para el conjunto de Galicia.

	Total	Hombres	Mujeres
Total	19.458	9.017	10.441
Población activa	9.478	5.594	3.884
Porcentaje	48,71%	62,04%	37,20%
Ocupados	8.445	5.138	3.307
Parados	1.033	456	577
Buscan primer empleo	225	62	163
Trabajaron antes	808	394	414
Población inactiva	9.980	3.423	6.557
Porcentaje	51,29%	37,96%	62,80%
Jubilados	4.753	2.151	2.602
Pensionistas	1.214	391	823
Estudiantes	1.605	674	931
Tareas del hogar	2.215	81	2.134
Otra situación	193	126	67

	Total	Hombres	Mujeres
Dirección de las empresas y de las Administraciones Públicas	962	605	347
Técnicos y profesionales científicos e intelectuales	967	286	381
Técnicos y profesionales de apoyo	634	378	256
Empleados de tipo administrativo	528	242	283
Trabajadores de servicios de restauración, personales, protección y vendedores	1.033	318	715
Trabajadores cualificados en la agricultura y en la pesca	866	263	582
Afiliados y trabajadores cualificados de las industrias manufactureras, de la construcción y de la minería	2.228	2.033	195
Operadores de instalaciones y maquinaria, y trabajadores no cualificados	637	278	359
Trabajadores no cualificados	48...
Fuerza de trabajo

Imagen 2-10 – Datos de actividad económica. Fuente: Instituto Nacional de Estadística / Instituto Galego de Estadística.

Considerando esta circunstancia procede ahondar en esta cuestión y, analizando los datos de actividad económica por sector, se observa cómo el peso fundamental de esta actividad de población inactiva recae en el elevado volumen de jubilados de A Estrada que, con un total de 4.753, representan casi la mitad de la población activa seguida de largo por las personas dedicadas a las tareas del hogar y más lejos aún las de estudiantes y pensionistas.

En este primer análisis destaca también la composición eminentemente masculina de la población activa. Desde la perspectiva del sexo, se constata la persistencia de una estructura tradicional con roles claramente diferenciados entre hombres y mujeres.

En lo que respecta a la población ocupada según el sector de actividad, se puede apreciar el peso destacado que tiene el sector servicios, con más del 50% de la población ocupada en ese sector, seguido por la industria y la construcción, y no muy alejado el sector de la agricultura y la ganadería.

2.1.7. Índices de motorización

El índice de motorización pasó, en España, de 0,07 vehículos per cápita, en 1970, a 0,34 en 1992, multiplicándose prácticamente por cinco en 22 años.

Existen suficientes evidencias que muestran la existencia de una relación positiva entre el aumento del índice de motorización y el aumento del porcentaje de viajes que se realizan en vehículo privado, al igual que entre el aumento del poder adquisitivo y el aumento del nivel de motorización.

Este documento foi aprobado polo Pleno da sesión de data 3 de ABR. 2020

Na Estrada, a 3 de ABR. 2020

Además, de acuerdo con las estadísticas de la OCDE, la emisión de contaminantes en España procedentes de la circulación es, a pesar de su menor nivel de motorización, similar a la de los países europeos más desarrollados, que han puesto en marcha políticas de reducción de emisiones, y está experimentando un crecimiento de las emisiones superior a la media.

En cuanto al ruido, al igual que en el consumo de energía, la congestión incrementa doblemente los impactos negativos de la circulación.

Por un lado, la mayor permanencia de vehículos en funcionamiento en la red viaria, alarga el tiempo en que la población está expuesta al ruido de tráfico. Por otra, al forzar bajas velocidades y arranques y frenazos continuos, eleva la intensidad de las emisiones de ruido.

Finalmente, no debe desdeñarse el efecto que produce la congestión a través del aumento de la permanencia de los automóviles sobre la vía pública, considerado un bien escaso en la mayor parte de los núcleos urbanos, debido a las altas densidades de edificación y a la escasez de suelo apto para urbanizar.

El espacio público, normalmente estructurado en torno al viario, se ve progresivamente invadido por automóviles, que obstruyen la visión, aumentan la peligrosidad, producen sensación de agobio, obstaculizan el movimiento de los peatones e influyen negativamente en el paisaje y la estética urbana.

La lucha contra la congestión, entendida como agente provocador de aumentos en el consumo de energía, en la emisión de contaminantes, en la generación de ruido, etc., es un objetivo que se inscribe perfectamente en las políticas de la Unión Europea y en los Objetivos de la Agenda 2030 respecto a la mejora de la calidad ambiental, la reducción de emisiones y la eficiencia energética.

	Año	Turismos	Camiones y furgonetas	Autobuses	Motos	Tractores Industriales	Otros	Total
Provincia de Pontevedra	1.998	370.533	58.118	1.490	22.341	2.370	8.200	463.052
	2.017	523.253	82.168	1.224	69.175	4.390	20.125	700.335
A Estrada	1.998	9.323	1.749	79	486	91	252	11.980
	2.017	13.418	2.434	50	1.105	115	693	17.815

Imagen 2-11 – Datos de Motorización. Fuente: Instituto Nacional de Estadística / Instituto Galego de Estadística.

Si se atiende a la evolución observada en las últimas décadas, las previsiones para el futuro inmediato no pueden ser menos halagüeñas, ya que se constata el aumento de la tasa de motorización y el uso de automóviles, en detrimento de los transportes públicos y de los medios no motorizados.

En el campo de la movilidad urbana, las aproximaciones desde la óptica de la sostenibilidad apuestan por los medios de transporte menos contaminantes y menos consumidores de recursos, exigiendo la imposición de restricciones al uso del automóvil privado.

Asimismo, estas aproximaciones han contribuido a la generalización de las reflexiones sobre la calidad de vida urbana, la inseguridad provocada por el tráfico y la necesidad de “templarlo” para garantizar un uso peatonal confortable y seguro del espacio público.

Por otra parte, las aproximaciones preocupadas por la cuestión social y, en concreto, por las desigualdades que provoca la aplicación de determinadas políticas e, incluso, tecnologías.

Respecto a los medios de transporte urbano, estas aproximaciones ponen en relevancia las dificultades de movilidad que suponen los núcleos urbanos o regiones urbanas orientadas al automóvil para los grupos de renta más bajas, de edades más elevadas o con algún tipo de necesidad específica como el de aquellas personas con otras necesidades o diversidad funcional.

Considerando, en este contexto, socialmente injustas las políticas que favorecen el medio de transporte privado, las aproximaciones sociales exigen el desarrollo de sistemas de transportes que permitan similar accesibilidad a los propietarios y a los no propietarios de vehículos.

Las aproximaciones más técnicas ponen el acento en la congestión circulatoria y sus consecuencias y plantean como objetivo central la lucha contra ésta. Además, plantean también la necesidad de reducir la movilidad en automóvil privado, a través de una variada gama de medidas que contribuyen, simultáneamente, a la contención de la congestión circulatoria.

El conjunto de estos acercamientos, desde un enfoque ambiental, social y técnico, que probablemente no agotan el conjunto de ópticas posibles, han confluído en los últimos años en el desarrollo de nuevas actitudes en materia de movilidad que plantean la necesidad de una reconsideración profunda de las políticas convencionales y la puesta en práctica de nuevas medidas que promuevan la reducción del tráfico automóvil y su sustitución por el uso de transportes públicos, bicicletas o desplazamientos a pie.

2.2. ANÁLISIS DE LA OFERTA

En el presente capítulo se analiza pormenorizadamente la oferta de los distintos modos de transporte existentes en A Estrada:

- Oferta para el transporte privado: Estructura viaria y aparcamiento público.
- Oferta de movilidad a pie: Infraestructura para la movilidad peatonal.

Este documento foi aprobado polo Pleno na sesión de data 30 ABR. 2020
Na Estrada, a 30 ABR. 2020
A Secretar(a) ACOTAL

- Oferta de movilidad ciclista: Infraestructura para la movilidad en bicicleta.
- Oferta de transporte público: Autobús y taxi.
- Oferta para el transporte de mercancías.

2.2.1. Estructura viaria actual

La estructura viaria del Ayuntamiento de A Estrada está jerarquizada de la siguiente forma:

- **Carreteras de titularidad estatal** (Red de Interés General del Estado):
Carretera N-640 (carretera de Barres – Asturias a Vilagarcía de Arousa).
Se trata de una carretera de 2 carriles de 3,50 m por sentido, y eventualmente carril adicional para vehículos lentos, que vertebra la movilidad rodada de A Estrada según un eje Este-Oeste.
Permite la conexión del municipio con 2 de los principales ejes viarios de Galicia, como son el Eje Atlántico (AP-9, N-550) y la Autopista Santiago-Ourense (AG-53 / AP-53).
- **Autopistas y autovías de titularidad autonómica:**
 - o AP-53 (Santiago - Ourense) discurre por territorio del Ayuntamiento;
 - o AG-59 (Santiago - A Estrada), aunque en la actualidad no llega a adentrarse en A Estrada, lo hará en un futuro.
- **Carreteras autonómicas de la red primaria básica:**
En A Estrada existen 2 carreteras de esta red:
 - o PO-841 (Santiago - A Estrada)
 - o PO-505 (Miradoiro/N-640 - O Formigueiro/AP-53).
- **Carreteras autonómicas de la red primaria complementaria:** No existen viales de esta categoría.
- **Carreteras autonómicas de la red secundaria:**
 - o PO-213 (A Estrada - Ponte Ulla/N-525);
 - o PO-214 (Pontecesures/N-550 – Baloiira/PO-841);
 - o PO-222 (Campo Lameiro/PO-223 - Codeseda).

La imagen siguiente esquematiza los viales indicados:

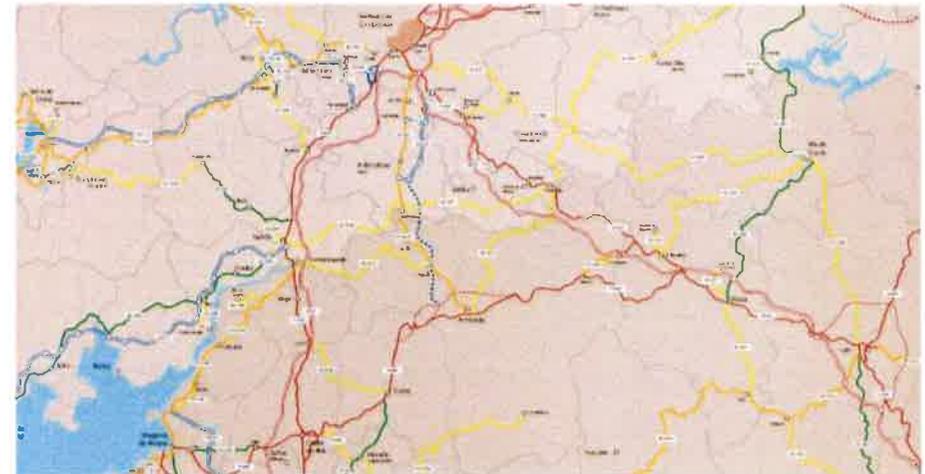


Imagen 2-12 – Carreteras de titularidad estatal y autonómica en el entorno de A Estrada. Fuente: Mapa da Rede de Estradas de Galicia. Diciembre de 2017. Xunta de Galicia.

En niveles jerárquicos inferiores tenemos:

- **Carreteras provinciales**, cuya titularidad ostenta la Diputación Provincial de Pontevedra.
Se trata de viales de características geométricas diversas, que comunican las distintas parroquias del Ayuntamiento entre sí y con la capital municipal, generando una malla mucho más densa que las carreteras autonómicas y estatales, y permitiendo, con ello, una gran accesibilidad al territorio.
- **Carreteras y calles municipales:** Son viales de titularidad municipal, que en ámbito urbano se convierten en calles.
Existen diversos grados de urbanización, desde viales no pavimentados y sin servicios urbanos hasta amplias avenidas, con aceras peatonales anchas, banda de aparcamiento, alumbrado público, mobiliario urbano, ajardinamiento, etc.
- **Otros viales:** Existen otros viales, de menor entidad, que sirven fundamentalmente a las necesidades del ámbito rural: Caminos forestales, caminos de promoción eclesíastica (realizados por las parroquias), etc.
En cualquier caso, se trata de viales de características básicas, para demandas muy reducidas.

Este documento no fue aprobado por el Pleno
na sesión de data 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria A CETA,

[Firma manuscrita]

El mapa siguiente muestra estas dos categorías jerárquicas:



Imagen 2-13 – Carreteras provinciales y municipales. Fuente: Elaboración propia con datos de la *Infraestructura de Datos Espaciales de Galicia* y de la *Encuesta de Infraestructura y Equipamientos Locales de la Diputación de Pontevedra*, sobre la ortofoto PNOA 1:25.000.

Es interesante observar que A Estrada dispone de una gran accesibilidad por carretera, al estar próxima a vías de alta capacidad.



Imagen 2-14 – La accesibilidad a carreteras de doble calzada en Galicia. Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, su posición geográfica relativamente céntrica respecto al conjunto de la comunidad autónoma gallega, y su proximidad a la AP-9 y la AP-53, hacen que en un tiempo de viaje de poco más de una hora se hallen dos de los principales polos de generación de riqueza de Galicia (áreas metropolitanas de A Coruña y Vigo), así como las zonas costeras de Noia, Barbanza, O Salnés, Marín y O Morrazo. La capital provincial se halla en la isócrona 45, y la capital autonómica (Santiago de Compostela) en la isócrona 30.

El mapa de la página siguiente muestra el análisis de las isócronas (áreas de igualdad de tiempo de viaje) en transporte motorizado, en periodos de 15 minutos, y partiendo del centro de A Estrada (Casa do Ayuntamiento).

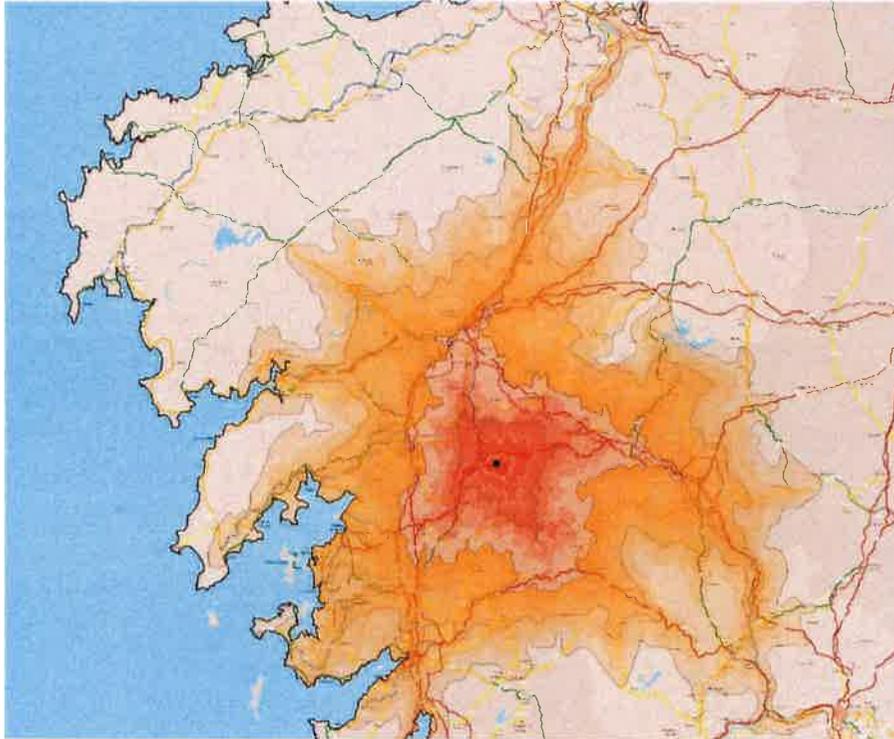


Imagen 2-15 – Plano de isócronas (t=5 min) desde el centro del núcleo urbano de A Estrada. Fuente: Elaboración propia.

2.2.2. Oferta de aparcamiento público

La movilidad cotidiana está fuertemente condicionada por una variable determinante para la distribución modal, que es la oferta de estacionamiento disponible, ya que en ámbitos urbanos existe una relación directamente proporcional entre la disponibilidad de aparcamiento en el punto de destino del desplazamiento y el uso del vehículo privado como modo de transporte.

Para evaluar la oferta de aparcamiento público en el núcleo urbano de A Estrada se ha efectuado un inventario en campo de las plazas disponibles, de acuerdo con la categorización siguiente:

- Aparcamientos en la vía pública: ocupan el espacio público del municipio, y pueden ser regulados (esto es, restringidos a un horario concreto, a un tipo de vehículo, a un tipo de usuario, etc.) como no regulados (reservas de suelo de la vía pública destinadas al estacionamiento gratuito y no limitado).

- Aparcamientos fuera de la vía pública: superficies segregadas del espacio público, destinadas específicamente al aparcamiento de vehículos. Habitualmente se pueden clasificar, a su vez, en tres categorías:

- Aparcamientos públicos, subterráneos y no subterráneos, de pago o gratuitos.
- Aparcamientos privados, que generalmente se corresponden con los de finca privada.

Este documento foi aprobado polo Xerente na sesión de data 30 ABR. 2020. Na Estrada, a 30 ABR. 2020

En la tabla siguiente se describen cualitativamente cada una de las categorías de aparcamiento en A Estrada:

En la vía pública	No regulado	<p>De turismos</p> <p>Las reservas de aparcamiento no regulado se concentran en las calles con una mayor amplitud, que permiten disponer de bandas laterales de aparcamiento, en línea o batería.</p> <p>De motocicletas</p> <p>Se trata de reservas de suelo destinadas al estacionamiento gratuito de motocicletas.</p>	<p>Tienen lugar en Zona Blanca o en ámbitos no definidos como Zona Azul o Verde</p>
	Regulado	<p>Aparcamiento en zona regulada</p> <p>Se trata estacionamientos regulados según la <i>Ordenanza reguladora do Estacionamento de Horario Limitado</i>, que establece limitaciones de lunes a viernes de 09:00 a 20:30 y los sábados de 09:00 a 14:00.</p> <p>Existe una zona azul (gratuita, pero con tiempo limitado para favorecer la rotación) y una zona verde (donde el estacionamiento sólo está permitido a residentes).</p> <p>Los residentes acreditarán su condición mediante adhesivo expedido por el Concello y que se deberá situar en el parabrisas o en el salpicadero del vehículo.</p>	<p>La zona azul, durante su horario de funcionamiento, se aplica a la totalidad o parte de las siguientes vías:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rúa Justo Martínez • Rúa Castelao • Tramo Rúa IRYDA • Rúa Manuel García Barros • Rúa San Antón • Rúa Padrón • Rúa Waldo Álvarez Ínsua • Rúa Capitán Bernal <p>La zona verde, se aplica a parte de las siguientes vías:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rúa San Antón • Tramo Rúa IRYDA • Rúa Manuel García Barros

A Secretaría A CTAL,

		<p>Reservas para vehículos con tarjeta de personas con movilidad reducida (PMR)</p> <p>Reservas para personas con discapacidad. Pueden ser nominales o generales.</p> <p>Tarjeta aparcamiento para personas con diversidad funcional.</p>	<p>Para su obtención se ha de aportar Certificado de discapacidad o Dictamen sobre la existencia de graves problemas de movilidad.</p> <p>Proporciona a los titulares de ésta la oportunidad para estacionar su vehículo en las zonas reservadas a tal efecto, aparcando en zonas de carga y descarga, con un tiempo máximo de tres horas, y acceso a zonas peatonales.</p>
		<p>Reservas para la carga y descarga de mercancías. Distribución Urbana de Mercancías (DUM).</p> <p>Plazas reservadas para estacionamientos de corta duración, destinadas a la carga y descarga de mercancías.</p>	<p>Se sitúan en el entorno de las zonas de mayor actividad comercial.</p> <p>Además, los vehículos industriales que estén haciendo operaciones de carga y descarga durante tiempo limitado en zona azul están exentos de limitaciones previa autorización de la Policía Local</p>
Fuera de la vía pública	Privado	<p>Aparcamiento en finca privada</p> <p>Se trata de plazas de aparcamiento ubicadas en el interior de las fincas privadas. Habitualmente disponen de vados individuales o comunitarios para facilitar el acceso.</p>	<p>Se dispone de espacios para el aparcamiento en fincas privadas regulados en base a convenio/s suscritos entre la Administración Local y particulares.</p>
	Público	<p>Bolsas de aparcamiento en superficie</p> <p>Se trata de reservas de suelo destinadas al estacionamiento gratuito o de pago, pero fuera de la vía pública.</p>	<p>Existen bolsas de aparcamiento en zonas como el Campo da Feira, y otras parcelas con mayor o menor grado de urbanización distribuidas por el núcleo.</p>
		<p>Aparcamiento público regulado</p> <p>Garajes o aparcamientos subterráneos o en superficie. Cualquier usuario puede estacionar mediante el pago de la correspondiente tarifa.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Parking Grupo Catromar, San Antón, 10-12 Bajo. 102 Pzas. • Parking supermercado FROIZ, Avda. Benito Vigo. • Parking San Antón, San Antón, 2 Bajo. 80 Pzas. (cerrado)
	<p>Otras zonas de aparcamiento en superficie</p> <p>También se aprovechan algunas zonas en superficie pendientes de urbanización y/o bien que han estado pavimentadas con el objetivo de facilitar el aparcamiento.</p>	<p>Existen bolsas de aparcamiento en el entorno de la Avda. América, Rúa Fermín Bouza Brei o inmediatas a la Rúa Pérez Viondi, entre otras, habilitadas para el estacionamiento.</p>	

En el plano siguiente se cuantifica la oferta de aparcamiento en el núcleo urbano de A Estrada.



Imagen 2-16 – Oferta de espacios para el estacionamiento en el núcleo urbano. Fuente: Elaboración propia, sobre ortofoto de 2015. *de data* 30 ABR. 2020



Imagen 2-17 – Leyenda del plano de espacios para el estacionamiento en el núcleo urbano. Fuente: Elaboración propia.

Ordenanza reguladora do Estacionamento de Horario Limitado

Las limitaciones establecidas por la ordenanza son:

1. Se establecen dos tipologías de zonas de aparcamiento limitado (zona azul, zona verde), que se grafian en un plano del núcleo urbano.
2. El horario de aplicación de todas las limitaciones se establece de lunes a viernes de 09:00 a 20:30 h y los sábados de 09:00 a 14:00 h.
3. En la zona verde sólo está permitido el aparcamiento de residentes autorizados para cada una de las zonas definidas.

4. En la zona azul el estacionamiento es gratuito, pero se establece un tiempo máximo de permanencia fijando la hora de llegada con un disco de control. Los tiempos máximos están tramificados según la hora de llegada de acuerdo con la tabla siguiente:

Hora de Llegada	Hora de salida	Tiempo de permanencia	
		Máximo	Mínimo
Después das 20.30 horas	Libre aparcamento ata as 09.00 horas		
Entre as 09.00 e as 9.30 horas	10.30 horas	1 h 30 min	1 h
Entre as 09.30 e as 10.00 horas	11.00 horas	1 h 30 min	1 h
Entre as 10.00 e as 10.30 horas	11.30 horas	1 h 30 min	1 h
Entre as 10.30 e as 11.00 horas	12.00 horas	1 h 30 min	1 h
Entre as 11.00 e as 11.30 horas	12.30 horas	1 h 30 min	1 h
Entre as 11.30 e as 12.00 horas	13.00 horas	1 h 30 min	1 h
Entre as 12.00 e as 12.30 horas	13.30 horas	1 h 30 min	1 h
Entre as 12.30 e as 13.30 horas	14.00 horas	1 h 30 min	30 min
Entre as 13.00 e as 16.00 horas	16.30 horas	3 h 30 min	30 min
Entre as 16.00 e as 16.30 horas	17.30 horas	1 h 30 min	1 h
Entre as 16.30 e as 17.00 horas	18.00 horas	1 h 30 min	1 h
Entre as 17.00 e as 17.30 horas	18.30 horas	1 h 30 min	1 h
Entre as 17.30 e as 18.00 horas	19.00 horas	1 h 30 min	1 h
Entre as 18.00 e as 18.30 horas	19.30 horas	1 h 30 min	1 h
Entre as 18.30 e as 19.00 horas	20.00 horas	1 h 30 min	1 h
Entre as 19.00 e as 19.30 horas	20.30 horas	1 h 30 min	1 h

Imagen 2-18 – Tiempo máximo de permanencia en zona de estacionamiento. Fuente: Ordenanza.

5. Se establece un régimen sancionador para los incumplimientos de la regulación:

Infraacción	Incumplimiento artigo	Fecha denunciada	Multa
LEVE	Art. 4.b	Estacionar en Zona Azul sen ter colocado no vehículo o disco de control ou outro medio indicador que permita comprobar a hora de chegada, á vista segundo a presente Ordenanza.	80,00 €
LEVE	Art. 4.b	Estacionar un vehículo de máis de 1.500 kg sen previa autorización da Policía Local.	80,00 €
LEVE	Art. 9.a	Estacionar en Zona Azul e subrepasar o tempo máximo autorizado reflectado no disco de control ou en outro medio indicador que permita comprobar a hora de chegada.	60,00 €
LEVE	Art. 9.a	Estacionar en Zona Azul e tes o disco de control (ou noutro medio de control que permita controlar a hora de chegada) non colocado de forma non lexible.	60,00 €
LEVE	Art. 9.d	Estacionar en Zona Azul e marcar no disco de control ou noutro medio indicador un horario distinto ao de chegada.	60,00 €
LEVE	Art. 9.d	Estacionar en Zona Azul e modificar o horario no disco de control ou noutro medio indicador sen retirar o vehículo a esta rúa.	80,00 €
LEVE	Art. 9.f Art. 9.g	Estacionar en Zona Verde sen ter colocado no vehículo á vista o adhesivo de residente segundo a presente Ordenanza ou estacionar un vehículo en zona verde cun adhesivo de residente que non correspondo ao vehículo autorizado.	80,00 €
LEVE	Art. 9.f	Estacionar en Zona Verde, sen mover o vehículo, máis de sete días consecutivos.	80,00 €

Imagen 2-19 – Régimen sancionador. Fuente: Ordenanza.

El ámbito de aplicación de la Ordenanza se corresponde con las siguientes calles y zonas:

Zona Azul: gratuita, pero con tiempo limitado para favorecer la rotación.

- Rúa Justo Martínez;
- Rúa Castelao (delimitada en plano en la propia Ordenanza);
- Tramo rúa IRYDA (delimitada en plano en la propia Ordenanza);
- Rúa Manuel García Barros;
- Rúa San Antón (delimitada en plano en la propia Ordenanza);
- Rúa Padrón (delimitada en plano en la propia Ordenanza);
- Rúa Waldo Álvarez Insua (delimitada en plano en la propia Ordenanza);
- Rúa Capitán Bernal (delimitada en plano en la propia Ordenanza);

Zona Verde: Se corresponderán con espacios, dentro de los anteriormente relacionados, dedicados a plazas de aparcamiento exclusivas para residentes. Estos espacios se disponen en las siguientes:

- Rúa San Antón (delimitada en plano en la propia Ordenanza);
- Tramo rúa IRYDA (delimitada en plano en la propia Ordenanza);
- Rúa Manuel García Barros (delimitada en plano en la propia Ordenanza);

Asimismo, en la Ordenanza se relacionan las zonas residenciales con derecho para la utilización de los espacios de Zona Verde y se establece que los vehículos de policía, bomberos, ambulancias y médicos en servicio de urgencia están excluidos de las limitaciones establecidas en las zonas de estacionamiento limitado.

La identificación de vehículos de Personas con Movilidad Reducida (PMR) y personal sanitario se realizará mediante las correspondientes tarjetas, según se dispone en la citada Ordenanza de Circulación.



Imagen 2-20 – Tarjetas identificativas de vehículos de PMR y personal sanitario. Fuente: Anexos II y III Ordenanza.



Asimismo, también se podrá autorizar el estacionamiento temporal, previa solicitud e informe favorable de la Policía Local y de los servicios técnicos correspondientes, en su caso.



Imagen 2-21 – Tarjeta de estacionamiento temporal. Fuente: Anexo IV Ordenanza.

2.2.3. Infraestructura para la movilidad peatonal

La red peatonal del Ayuntamiento de A Estrada se circunscribe a los núcleos de las parroquias, sin que exista una red claramente definida que permita cubrir los desplazamientos entre todas las parroquias a pie. Es habitual que no existan aceras en la red viaria municipal, salvo en tramos localizados de zonas habitadas, de forma que la realización de los desplazamientos exige la utilización de los arcenes de las carreteras.

En el núcleo urbano de A Estrada los recorridos peatonales están soportados por una red densa de aceras, que sin embargo adolece de características heterogéneas, en cuanto a geometría y materiales, debido a factores como el espacio disponible en el eje viario, la antigüedad de su construcción, etc.

Se ha efectuado la clasificación de los ejes viarios del núcleo urbano en función de la tipología de uso reservado para el uso peatonal de acuerdo con las siguientes categorías:

- Ejes viarios sin aceras (sólo arcén)
- Ejes viarios con acera en un único lateral.
- Ejes viales con acera en ambos laterales.
- Ejes viarios de coexistencia de tráfico / exclusivamente peatonal.

La imagen siguiente muestra las isócronas de los desplazamientos peatonales desde el núcleo urbano de A Estrada, en periodos de 5 minutos:



Imagen 2-22 – Isocronas peatonales (t=5 min) desde el baricentro del núcleo urbano de A Estrada. Fuente: Elaboración propia

Este documento ha sido aprobado en la sesión de fecha 30 ABR. 2020 en A Estrada, a 30 ABR. 2020 A Secretaria



Imagen 2-23 – Equidistancias (100 m, 200 m y 300 m) desde el baricentro del núcleo urbano de A Estrada. Fuente: Elaboración propia

Respecto a la red de itinerarios peatonales, en la actualidad no existe una red continua convenientemente interconectada en la ciudad. Además, se detectan las siguientes debilidades:

- Insuficiente número de calles peatonales y escasa anchura de las aceras;
- Deficiente diseño de algunas vías peatonales, que no cumplen los requisitos de accesibilidad universal;
- Invasión del espacio reservado a los peatones por vehículos de transporte y mobiliario de terrazas;
- Falta de normativa específica para la regulación de las vías peatonales;
- Antigüedad, incoherencia y falta de uniformidad de la señalización vertical y horizontal de zonas peatonales y espacios públicos.

Sin embargo, se constata el potencial que tiene la estructura urbana, concretamente la red viaria y los espacios públicos, para incrementar el número de vías y calles peatonales, convirtiéndose en uno de los ejes estructurantes de cara a la articulación, implantación y desarrollo de la estrategia de humanización. En este sentido, se identifican las siguientes fortalezas:

- Dimensión del núcleo urbano adecuada para desplazamientos a pie e importancia de la movilidad peatonal en la movilidad urbana.

- Espacios favorables para la recuperación del espacio público, concretamente en los Entornos inmediatos a los principales espacios públicos existentes: Alameda, Praza da Feira, Praza de Galicia, Nuevo Mercado, etc.
- Creciente sensibilidad de la población y las administraciones con el medio ambiente y la movilidad peatonal.
- Aplicación de la Legislación vigente en materia de Accesibilidad Universal.
- Actuaciones de recuperación del espacio público previstas, proyectadas o en proceso de ejecución.

2.2.4. Infraestructura para la movilidad en bicicleta

A Estrada es, por su tamaño y características, un término municipal con un tamaño adecuado para moverse en bicicleta si bien, atendiendo a las dimensiones del núcleo principal, en la actualidad no se considera que pueda convertirse en una alternativa de transporte real para determinados segmentos de población y determinados tipos de viaje en el entorno urbano.

A excepción de algún carril bici muy localizado y de los tramos de tráfico pacificado, donde los desplazamientos a pie y en bicicleta tienen preferencia respecto de los modos motorizados, el Ayuntamiento de A Estrada no cuenta con una infraestructura de vías para bicicletas que permita a este modo competir como medio de transporte efectivo frente a los modos motorizados. De esta forma, el uso de la bicicleta para realizar desplazamientos propios de la movilidad obligada (ir al trabajo o a la escuela) es prácticamente anecdótico.

Atendiendo a lo expuesto, se detectan las siguientes debilidades en lo que respecta a la movilidad ciclista:

- Problemas en la señalización;
- Escasa adecuación de las vías del interior urbano;
- Problemas de concienciación sobre movilidad ciclista;
- Percepción de inseguridad al circular por la calzada;
- Escasez de aparcamientos que favorezcan los desplazamientos “puerta a puerta” y deficiente distribución de los existentes, en ambos casos a nivel municipal;
- Dificultades en el transporte de las bicicletas en los principales modos de transporte;
- Elevado nivel de motorización del municipio de A Estrada.

En el Concello de A Estrada se celebra la Festa da Bicicleta, desde hace más de 15 años, organizada por el Ayuntamiento en colaboración con clubes y peñas ciclistas, además de otros agentes. Tiene dos circuitos, uno de dificultad baja (1km) y otro de mayor longitud y dificultad media (5km). La Festa da Bicicleta, además de ser una edición en la que se pone en valor este modo de transporte y sus beneficios para la salud y el medioambiente,

Este documento se aprobó en la sesión de fecha 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secre...
[Firma manuscrita]

también supone un acercamiento y reconocimiento del paisaje urbano y el grado de accesibilidad para este tipo de medio de transporte y usuario.



Imagen 2-24 – Cartel de la “Festa da Bicicleta” años 2017 y 2018. Fuente: Ayuntamiento de A Estrada

2.2.4.1 Rutas de cicloturismo

El territorio del término municipal de A Estrada es un lugar idóneo para realizar rutas senderistas y en bicicleta de montaña pues en ambos casos son maneras saludables de disfrutar de la naturaleza. Entre ellas se pueden recomendar las rutas del Monte Cabalar (11 km), del río Liñares (23 km) y da Rapa las Bestas (uno de los recorridos en bicicleta de montaña más duros y largos de Galicia). Por último, la ruta de los Molinos de Vesacarballa, que transcurre junto al río y pasa por 5 molinos de la parroquia de Sabucedo (1 km).

2.2.4.2 Ruta do Salmón

La Ruta BTT del Salmón es un recorrido circular de 38 km, fundamentalmente por entornos rurales integrados en el Valle del Ulla y sus afluentes. Su dificultad es media y el tiempo estimado para completar el recorrido es de 4 horas aproximadamente.

El punto de partida de la ruta es el núcleo de A Estrada y a lo largo de su recorrido se atravesarán las parroquias de Matalobos, San Xiao de Veá, Baloira, Santa Cristina de Veá, Couso, Cora, Santeles, Paradela, Barbude, Moreira, Callobre y Aguións, para terminar de nuevo en A Estrada.



Imagen 2-25 – Ruta BTT del Salmón. Fuente: Ayuntamiento de A Estrada

2.2.4.3 Ruta da Rapa das Bestas

La ruta es un recorrido por la zona de montaña de Sabucedo, con gran riqueza paisajística y pleno contacto con la naturaleza, pero también permite el acercamiento del usuario a los valores culturales de una de las tradiciones que imprimen identidad al Concello de A Estrada.

Esta ruta BTT es un recorrido circular de 55 kilómetros, su dificultad es media-alta y el tiempo estimado para completarla es de unas 5-7 horas. El inicio de la ruta es el núcleo de A Estrada y a lo largo de su recorrido se atraviesan las parroquias de Ouzande, Somoza, Nigoi, Codeseda, Soto y Arca para terminar de nuevo en A Estrada.



Imagen 2-26 – Ruta BTT da Rapa das Bestas. Fuente: Ayuntamiento de A Estrada

2.2.5. Infraestructura para la movilidad en moto

La moto, en términos generales, requiere de menos espacio que un turismo, por lo que, desde este punto de vista, su uso es más sostenible que el del coche. Por el contrario, tiene un mayor nivel de riesgo, por lo que se han de promover medidas que reduzcan este riesgo.

La velocidad de este modo de transporte se asemeja a la del transporte público, y por tanto, no entorpece su circulación. Atendiendo a la singularidad y el crecimiento experimentado en la movilidad en vehículos a motor de dos ruedas, a expensas de la Mesa de la Movilidad, se podría impulsar la redacción de un Plan de Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores, coordinado con los objetivos y acciones del presente PMUS.

En relación con los espacios para el estacionamiento de estos vehículos, este documento fue aprobado por el Pleno de A Estrada el 30 de abril de 2020, con el fin de incrementar las plazas destinadas para el estacionamiento de motocicletas con objeto de facilitar su uso y evitar de esta manera que se estacionen sobre la acera.

2.2.6. Oferta de transporte público

En el Ayuntamiento de A Estrada existen los siguientes modos de transporte público:

- Autobús (servicios de transporte regular de uso general, interurbano y metropolitano)
- Taxi

Asimismo, existen otros modos que sirven a colectivos específicos (transporte de uso especial, como el transporte escolar o el transporte adaptado para personas dependientes) y transporte discrecional.

Por otra parte, existe una pequeña longitud de vía férrea en el límite nororiental del municipio (línea Santiago de Compostela – Ourense) que no dispone de estaciones en A Estrada.

El transporte aéreo se materializa a través de las terminales aeroportuarias de Galicia (Lavacolla en Santiago, Peinador en Vigo y Alvedro en A Coruña), así como la terminal de Oporto, que capta un porcentaje relevante de desplazamientos de ámbito internacional, en virtud de su mayor oferta.

2.2.6.1 Transporte público en autobús

Se trata de la principal modalidad de transporte público existente en A Estrada.

A parte de los servicios regulares de uso especial (básicamente, el transporte de escolares a los centros educativos) y los servicios discretionales, A Estrada cuenta con servicios de transporte regular de viajeros de uso general (transporte en autobús), que constituyen la base fundamental de su transporte público.

A su vez, estos servicios regulares pueden ser de dos tipos:

- Transporte metropolitano. El prestado en líneas integradas en el Área de Transporte Metropolitano (ATM) de Santiago de Compostela, y beneficiado de las condiciones que se explican a continuación.
- Transporte interurbano. El prestado en líneas no integradas en el ATM de Santiago.

Hay que indicar que el municipio de A Estrada está integrado desde el 14 de marzo de 2011 en el Plan de Transporte Metropolitano de Galicia, en el área de Santiago de Compostela, que facilita la conexión de los municipios del área metropolitana con la ciudad.

Este documento foi aprobado polo Pleno de A Estrada el 30 de abril de 2020.

Na Estrada, a 30 ABR. 2020

A Secretaria



2. Diagnóstico



Zonas	Concellos
C-Arz1	O Pino - Touro
C-Bar1	A Baña - Negreira
C-Ord1	Oroso - Trazo
C-Ord3	Ordes
C-San0	Santiago de Compostela
C-San1	Val do Dubra
C-San2	Ames - Brión
C-San3	Boqueixón - Teo - Vedra
C-Sar1	Roís
C-Sar2	Padron
P-Dez1	Vila de Cruces
P-Tab0	A Estrada



Imagen 2-27 – Municipios integrantes del ATM de Santiago. Fuente: <https://tmg.xunta.gal>

Dicho Plan supone una mejora de las Infraestructuras (información a los ciudadanos en las terminales y puntos de parada, marquesinas), de la oferta (más servicios, y mejor adaptados a las necesidades de los usuarios) y, como principal característica, la integración tarifaria, que supuso el cambio del modelo kilométrico a un modelo zonal, esto es, se pasó de precios basados en la distancia geográfica entre los puntos de origen y llegada a una tarifa única para cada ámbito zonal previamente definido, sin que haya diferencias según el modo de transporte público utilizado, la empresa que preste el servicio y el número de transbordos que haga el usuario en el mismo viaje, porque estos son bonificados cuando se realicen dentro del marco temporal habilitado para cada zona.

El número de saltos, y las tarifas correspondientes en vigor, son las siguientes:

Zonas	Concellos	C-Arz1	C-Bar1	C-Ord1	C-Ord3	C-San0	C-San1	C-San2	C-San3	P-Dez1	P-Tab0	Concellos	Zonas		
C-Arz1	O Pino - Touro	0	3	1	3	1	2	2	1	3	3	2	4	O Pino - Touro	C-Arz1
C-Bar1	A Baña - Negreira	3	0	3	4	2	1	1	3	2	4	5	5	A Baña - Negreira	C-Bar1
C-Ord1	Oroso - Trazo	1	3	0	1	1	1	2	2	3	3	4	4	Oroso - Trazo	C-Ord1
C-Ord3	Ordes	3	4	1	0	2	2	3	3	4	4	5	5	Ordes	C-Ord3
C-San0	Santiago	1	2	1	2	0	1	1	1	2	2	3	3	Santiago	C-San0
C-San1	Val do Dubra	2	1	1	2	1	0	1	2	3	3	4	4	Val do Dubra	C-San1
C-San2	Ames - Brión	2	1	2	3	1	1	0	1	1	1	4	4	Ames - Brión	C-San2
C-San3	Boqueixón - Teo - Vedra	1	3	2	3	1	2	1	0	3	1	2	2	Boqueixón - Teo - Vedra	C-San3
C-Sar1	Roís	3	2	3	4	2	3	1	3	0	1	5	5	Roís	C-Sar1
C-Sar2	Padron	3	4	3	4	2	3	1	1	1	0	5	5	Padron	C-Sar2
P-Dez1	Vila de Cruces	2	5	4	5	3	4	4	2	5	5	0	6	Vila de Cruces	P-Dez1
P-Tab0	A Estrada	4	5	4	5	3	4	4	2	5	5	6	0	A Estrada	P-Tab0
Zonas	Concellos	C-Arz1	C-Bar1	C-Ord1	C-Ord3	C-San0	C-San1	C-San2	C-San3	P-Dez1	P-Tab0	Concellos	Zonas		

Nº Saltos	Billete Simple	Tarjeta TMG	
		Precio Alta 48 Viaxes	Precio Más de 48 Viaxes
0*	1,00 €	0,60 €	---
0	1,55 €	0,88 €	0,78 €
1	1,55 €	0,88 €	0,78 €
2	2,25 €	1,34 €	1,16 €
3	2,90 €	1,90 €	1,65 €
4	3,55 €	2,31 €	2,01 €
5	5,10 €	3,22 €	2,80 €
6	5,80 €	3,78 €	3,29 €

Este documento foi aprobado...
 Na sesión de data...
 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria

[Handwritten signature]

Imagen 2-28 – Tarifas en el ATM de Santiago. Fuente: <https://trg.xunta.gal>

De la información facilitada por la Dirección Xeral de Mobilidade se desprende la existencia de la siguiente oferta en la actualidad, un total de 29 líneas:

Concesión	Línea	Nombre de la línea
V-0492	2415	Línea 1.- Sarandón-Ponte Ulla-A Estrada-Caldas De Reis-Vi arcargia De Arousa
V-0492	2418	Línea 2.- A Estrada-Km. 6 Po/213,Ribeiradona-Ribeira-Be-res-Arnois-Ponte Ulla-Sarandón-Ribeira
V-2289	5294	Línea 1: Silleda-Chapa-Bandeira-Chapa-Rellas-Cumbráos-Senra-Pena Do Foxo-Foxo (Corbelle) A Estrada-Nigo-Codeseda-Toxeira-Armonda-Ch acente-Campo Lameiro-Fragoso-Pontevedra
V-2289	5297	Línea 4: Enviande-Toxeira-Souto-Codeseda-Abraán-Nodar-Cruceiro-Nigo-A Estrada
V-2289	5298	Línea 5: A Rocha-Oroso-Remesar (Aldea Grande)-Gontén-Foxo (Corbelle)-Liñares-A Estrada
V-2289	5299	Línea 6: Rubín-Sequeiros-Lamas-Pardemarin-Lamas-Sequeiros-Olives-Curantes-Pena Do Foxo- Foxo (Corbelle)-Calobre-A Estrada
V-2289	5300	Línea 7: San Pedro De Ancorados-Castro-Barro-Mamoela-Cs Loureiros-Outeiro (Sol)-Liñares-A Estrada
V-2696	461	Ribeira-Aldea Grande-A Estrada (Instituto F.P.)
V-3216	322	Línea 1: Vila De Cruces-Silleda-Valboa-A Estrada (E.A.)-Por tevedra (E.A.)-Vigo (E.A.)
V-3216	324	Línea 2: Lalín (E.A.)-Silleda-Valboa-A Estrada (E.A.)-Portela-Troáns-Pontevedra (E.A.)
V-3216	336	Línea 3: Lalín (E.A.)-Chapa-A Estrada (E.A.)-Portela-Troáns-Pontevedra (E.A.)
V-3216	328	Línea 7: A Estrada (E.A.)-Bragaña-Troáns
V-3216	329	Línea 8: Alto Da Cruz-Arcos-Moraña-Caldas De Reis
V-3216	5208	Línea 9: Soutelo-A Estrada (E.A.)-Santiago (E.A.)
V-3216	5015	Línea 10:Soutelo-A Estrada (E.A.)-Santiago (E.A.)
V-3216	331	Línea 11:A Estrada (E.A.)-Somoza-A Estrada (E.A.)
V-3216	337	Línea 12:Souto De Veá-Sieiro-Matalobos-A Estrada (E.A.)
V-3216	333	Línea 13:Loimil-Dornelas-Cira-Instituto Da Estrada
V-3216	5016	Línea 14:Santiagc (E.A.)-Souto De Veá-Portela-Cuntis-Caldas De Reis-Pontevedra (E.A.)



Concesión	Línea	Nombre de la línea
V-3216	335	Línea 15: Cerdedo-Cruce Portela-A Estrada (E.A.)
V-3216	5207	Línea 17: A Estrada (E.A.)-Pontevedra (E.A.)-N-550-Figueirido-Figueirido (Brilat)
XG516	6841	Línea 9: Lalín-Silleda-Forcaei-Figueirido.Brilat
XG517	6860	Línea 25: A Coruña-Ap9-Santiago-Lalín-Ourense-Verín
XG517	6862	Línea 27: A Coruña-Ordes-Santiago-Lalín-Ourense
XG517	6872	Línea 38: Santiago-Pontevea-Cuntis-Moraña
XG517	6880	Línea 47: Santiago-Lalín-Ourense-Allariz-Xinzo-Verín
XG520	5483	Línea 1: A Canda-A Estrada E.A.
XG520	5484	Línea 2: A Estrada E.A.-CEIP Cabada Vázquez
XG520	5485	Línea 3: Pontecesures-A Estrada E.A.

Dichas líneas totalizan más de 36.400 expediciones al año, realizando más de 3,4 millones de km, con 444 paradas. Estos datos son coherentes con la gran superficie territorial que abarca este municipio.

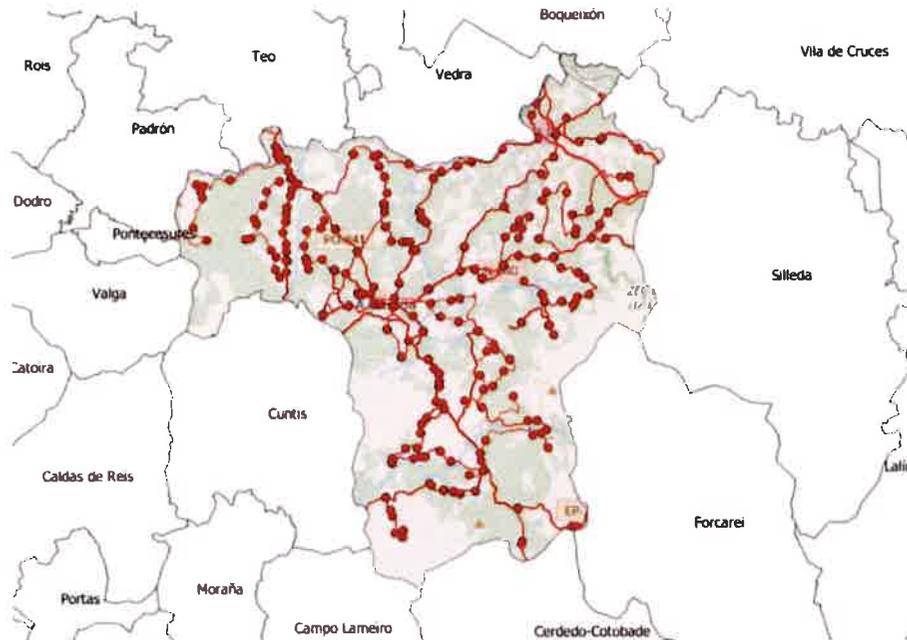


Imagen 2-29 – Líneas y paradas de transporte público actuales en A Estrada. Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección Xeral de Mobilidade (Xunta de Galicia)

La demanda es, en promedio, bastante baja, con tasas de ocupación reducidas, pero con gran variabilidad en función de las líneas analizadas: Líneas de carácter más rural y local aportan muy bajas demandas, mientras que las líneas de conexión con Santiago tienen ocupaciones mayores.

Hay que indicar que esta oferta se halla en fase de revisión, en el marco de la elaboración del Plan de Transporte Público de Galicia (PTPG, en lo sucesivo). A fecha de redacción de este documento, se han adjudicado los 100 primeros lotes, y se hallan en fase de exposición pública los restantes.

El PTPG supone una reestructuración profunda del sistema de transporte interurbano y metropolitano, con las siguientes líneas estratégicas:

- Jerarquización de las líneas: Autonómicas, intercomarcales (metropolitanas o rurales) y municipales (urbanas o rurales).
- Reordenación y mejora de líneas.
- Estructuración de las líneas con fórmulas de prestación zonal y lineal, en función de las necesidades y tipologías de los servicios.
- Mayor flexibilidad para la adaptación de los servicios a las variaciones de la demanda.
- Integración de servicios de transporte escolar en el transporte regular. De esta forma, los servicios regulares de uso especial (transporte a los centros educativos para los alumnos con derecho a prestación) pasan a ser servicios regulares de uso general con reserva de plaza para los alumnos, de forma que cualquier usuario puede utilizar el transporte público.
- Implantación de servicios bajo demanda, para optimizar los costes de explotación del sistema, eliminando las circulaciones en vacío: Si un autobús con esta modalidad de prestación no recibe ninguna reserva, no efectúa el servicio.
- Modernización del sistema: Vehículos menos antiguos, más eficientes y menos contaminantes, con tecnologías actualizadas: Máquinas canceladoras para el uso de tarjeta, Sistema de Ayuda a la Explotación, aplicaciones para mejorar la información a los usuarios, etc.
- Modificación del régimen tarifario, pasando a un modelo con unificación de tarifas mínimas para toda Galicia, y con una tarifa para cada relación origen/destino, basada en la distancia mínima existente entre los Concellos en los que se ubica el origen y el destino, independientemente de la necesidad de realización de transbordo, o la longitud real del recorrido prestado. Se bonifica el pago con tarjeta, así como ciertas relaciones recurrentes, o de especial interés.
- Implementación de mejoras de carácter social y laboral en los nuevos contratos de concesión.

Estado de la información aprobada por el Pleno de la Comisión de Aprobación del Plan de Transporte Público de Galicia (PTPG, en lo sucesivo). A fecha de redacción de este documento, se han adjudicado los 100 primeros lotes, y se hallan en fase de exposición pública los restantes.

Na Estrada, a 30 ABR. 2020

A Secretaria

Con la información a fecha de realización del presente estudio, se observa que el Concello de A Estrada estará servido por líneas de los siguientes contratos:

- XG-620. A ESTRADA - PONTECESURES, CON ANEXOS, contrato de tipo lineal.
- XG-658. LESTE E SUR DO TERMO MUNICIPAL DA ESTRADA, contrato de tipo lineal.
- XG-659. NORTE DO TERMO MUNICIPAL DA ESTRADA, contrato de tipo lineal.
- XG-665. TERMO MUNICIPAL DE FORCAREI, contrato de tipo zonal.
- XG-817. EIXO ATLÁNTICO E CONEXIÓNS CON LUGO, LALÍN E FISTERRA, CON ANEXOS, contrato de tipo lineal.
- XG-830. COMARCA DE CALDAS E NORTE DA DO SALNÉS, contrato de tipo zonal.
- XG-860. COMARCA DE TABELIÓS-TERRA DE MONTES, contrato de tipo zonal. Este es el contrato en el que A Estrada está incorporado en su ámbito zonal.

La principal novedad que aporta el PTPG respecto a la situación actual, es que en este municipio se integra la práctica totalidad de los servicios de transporte escolar (69 rutas sobre un total de 74), de los 8 centros con este transporte gratuito (CEIP Cabada Vázquez, CEIP de Figueiroa, CEIP do Foxo, CEIP Manuel Villar Paramá, CEIP Plurilingüe de Oca, IES Nº 1, IES Manuel García Barros, IES Plurilingüe Antón Losada Diéguez). Ello implica un incremento notable de la accesibilidad al transporte público para todo el ámbito rural del municipio, ya que cualquier usuario podrá acceder a estas 69 rutas, que abarcan la mayor parte del territorio municipal. Estos servicios, además, se prestarán en régimen bajo demanda en período no lectivo, por lo que el transporte quedará garantizado a lo largo de todo el año.

2.2.6.2 Transporte público en taxi

En el Ayuntamiento de A Estrada hay actualmente (año 2018) concedidas 15 licencias de taxi, de las cuales 14 corresponden al casco urbano (en 2 paradas, Praza de Galicia, con 10 taxis, y Porta do Sol, con 4) y 1 al ámbito rural (Parroquia de Ribela). El número de licencias concedidas es inferior a las que le correspondería por población (más de 20.000 habitantes) al término municipal, en base al artículo 6.2b de la Ley 4/2013, de 30 de mayo, de transporte público de personas en vehículos de turismo de Galicia, ya que en ella se establece que para Ayuntamientos con una población superior a 20.000 el número máximo de licencias será de 1 licencia de taxi por cada 1.000 habitantes.

2.2.7. Transporte de mercancías

En el Ayuntamiento de A Estrada no existe ninguna infraestructura específicamente destinada al transporte de mercancías (centro o plataforma logística).

Los tráficos de mercancías son los debidos, por tanto, a los flujos que atraviesan el municipio a través de las carreteras principales (N-640, N-525), y aquellos que tienen su origen o destino específicamente en A Estrada.

En relación con estos últimos, los principales centros de generación son el propio núcleo de A Estrada (transporte de mercancías a locales comerciales, particulares, paquetería, etc.), así como el polígono empresarial de Toedo.

Los datos de aforos disponibles muestran una importante intensidad de circulación de vehículos pesados en el eje este-oeste, a través de la N-640 (intensidad media diaria de 366 vehículos pesados al día en 2016) y, sobre todo, en el eje norte-sur, a través de la PO-841 (intensidad media diaria de 638 vehículos pesados al día en 2017), valor bastante elevado:

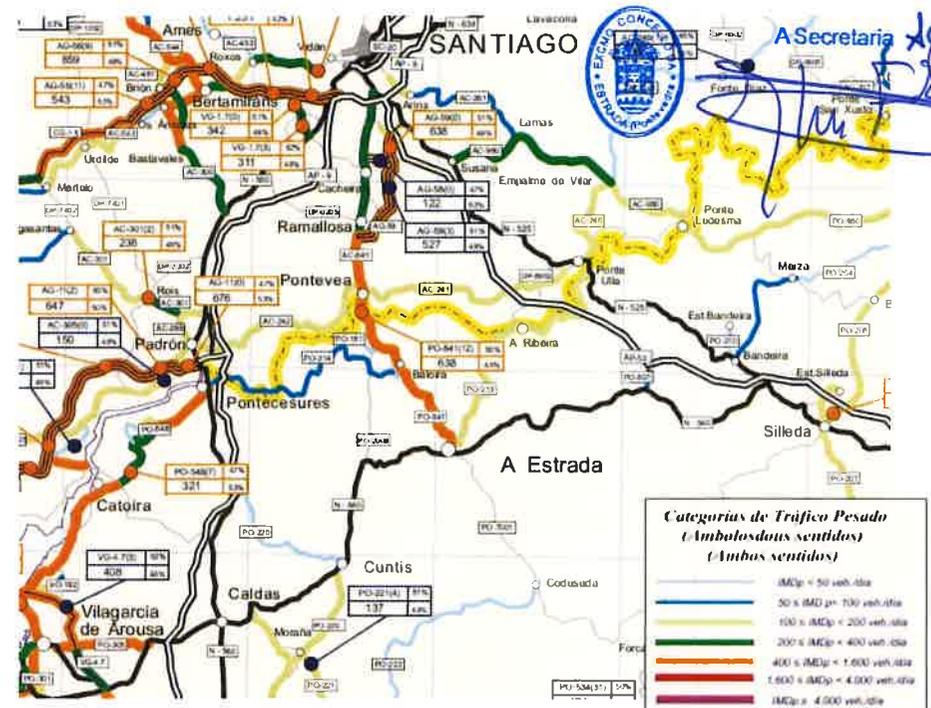


Imagen 2-30 – Mapa de tráfico pesado en ámbito del Estudio. Fuente: Memoria de tráfico de Galicia 2017 [2].

Además del tránsito de vehículos para el transporte de mercancías, la actividad de reparto, como parte final de las operaciones de la cadena de suministro, ha de ejecutarse en un escenario caracterizado por las siguientes restricciones y problemáticas:

- **Estrechez de calles y carreteras** que dificultan la circulación y el estacionamiento de cierto tipo de vehículos de reparto: los de medianas y grandes dimensiones fundamentalmente. Vehículos que, aunque puede estar limitada su circulación por las ordenanzas municipales, es frecuente que accedan al entorno urbano por necesidad y con la solicitud de un permiso especial.
- **Congestión en los principales ejes viarios** que ralentizan y encarecen la DUM, produciendo además un mayor desgaste de las infraestructuras viarias. Se traduce también en un mayor consumo energético y en un mayor impacto medioambiental. Se debe considerar también el impacto que se produce en los ejes de circulación del transporte colectivo.
- **Regulaciones especiales de tráfico** que limitan el acceso de ciertos tipos de vehículos a ciertas zonas del espacio urbano, ya se trate por restricciones de peso, por dimensiones o por el tipo de mercancías, en determinadas franjas horarias, lo que encarece el reparto, obligando a realizar varias entregas con vehículos menores en la misma jornada para satisfacer el nivel de demanda existente con los clientes.
- **Confluencia de vehículos** de reparto con peatones y usuarios/os de la vía, así como con otros servicios urbanos. En función de la densidad comercial, las frecuencias y rutas de transporte público, la existencia de espacios con uso preferente de peatones o modos blandos, zonas de estacionamiento convencional y el tránsito de la movilidad ciudadana, se ocasionan puntos en el espacio urbano con una problemática muy particular.
- **Falta de homogeneización** en las distintas normativas urbanas de ciudades limítrofes. Lo que vale en una ciudad no vale en otra, tanto en lo que respecta a horarios como a tamaños y pesos de los vehículos de reparto. Por el momento no existe unos criterios comunes en el ámbito DUM para legislar de manera heterogénea en todas las ciudades, si bien, muchas de las empresas operan en varias de ellas y tienen que tener en cuenta diferente normativa en función del destino inicial o final.
- **Incompatibilidad de los horarios** de apertura de los comercios con los horarios de acceso de vehículos de mercancías a determinados espacios urbanos, imposibilitando una eficaz gestión de la distribución de las mercancías. Al igual que en el punto anterior, hay diferencias entre los horarios de los clientes y los horarios de las zonas de carga y descarga, por lo que se imposibilita la opción de entrega en algunos casos.

2.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

En ámbitos urbanos consolidados, la metodología habitual para recabar información primaria sobre los patrones de movilidad consiste en realizar una encuesta (domiciliaria, preferentemente), que permite conocer los principales parámetros de los desplazamientos, particularmente el origen/destino de los desplazamientos.

Este instrumento es importante, por ejemplo, para dimensionar infraestructuras de transporte, o determinar cómo debe ser la explotación de una red de transporte público.

En el caso de A Estrada, por sus características territoriales, demográficas y socioeconómicas (marco territorial muy extenso, población muy diseminada en el territorio, envejecimiento de la población), la información que puede proporcionar una encuesta de este tipo es menos relevante, en la medida en que los problemas de movilidad no vienen determinados por cuestiones de cuantitativas sino cualitativas.

Es decir, en A Estrada no existen problemas relacionados con la cuantificación de la demanda (como, por ejemplo, la insuficiente capacidad de viales con elevados tráficos, o líneas de transporte público donde la demanda supera la oferta disponible), sino más conceptuales, como el déficit de accesibilidad del sistema de transporte público al territorio, o el excesivo peso del vehículo privado en los desplazamientos, ante la ausencia de modos alternativos.

En definitiva, el instrumento principal para la caracterización de la demanda de movilidad en A Estrada en el presente PMUS es, por una parte, el conocimiento directo del ámbito por el equipo redactor y, por otra, la información recabada a través de los instrumentos de participación pública, en especial la Mesa de la Movilidad, que permiten detectar los problemas existentes y, con ello, avanzar hacia las propuestas de resolución.

2.3.1. Demanda de movilidad a pie y en bicicleta

La demanda de movilidad a pie se materializa principalmente en el núcleo urbano de A Estrada, tanto por los residentes en el mismo, como por las personas que, provenientes de las parroquias de A Estrada, o de fuera, se desplazan a este núcleo por motivos administrativos, sanitarios, comerciales, de ocio u otros.

Respecto a la utilización de la bicicleta, hay que indicar que está más orientada al ocio que como modo de transporte cotidiano (para ir a trabajar, a estudiar, etc.). Las impedancias a su utilización son evidentes (meteorológicas, orográficas), aunque la ausencia de una red ciclable cohesionada también contribuye a una menor utilización.

Este documento foi aprobado polo Pleno
na sesión de data
30 ABR. 2020
Na Estrada
CONSELO DE GOBERNADORES
Aprobado por el Pleno de A Estrada el 30 de abril de 2020.

2.3.2. Demanda de movilidad en transporte público

La demanda potencial de un sistema de transporte público es baja, y los costes de explotación muy elevados (por la diseminación de los núcleos habitados en el territorio), lo cual complica las posibilidades de implantar un sistema de transporte intramunicipal.

La demanda a satisfacer sería básicamente radial, es decir, de aquellos usuarios que viven en las parroquias de A Estrada y deben desplazarse a la capital municipal por motivos diversos (sanitarios, administrativos, comerciales). Desde este núcleo parten las conexiones supramunicipales del transporte público, que comunican este Concello con Santiago de Compostela, Pontevedra, y otros municipios del entorno.

La demanda transversal (de parroquias entre sí) es mucho menos relevante que la de tipo radial.

Dentro de la demanda potencial, existen colectivos de usuarios especialmente desfavorecidos en relación con la movilidad: Personas mayores, del ámbito rural, que no disponen de medios propios para desplazarse, y dependen de familiares, o del taxi, para satisfacer sus necesidades de movilidad.

2.3.3. Demanda de movilidad en vehículo privado

Los valores de Intensidad Media Diaria (IMD) registrados en los principales ejes viarios del ámbito territorial del PMUS ponen de relevancia la importancia del eje A Estrada-Santiago (9.517 veh/día en la AC-841, frente a los 5.076 vehículos/día en la N-640) en las relaciones de movilidad de este municipio.

A continuación, se muestran los datos de las últimas ediciones disponibles de las memorias de aforos de la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento:

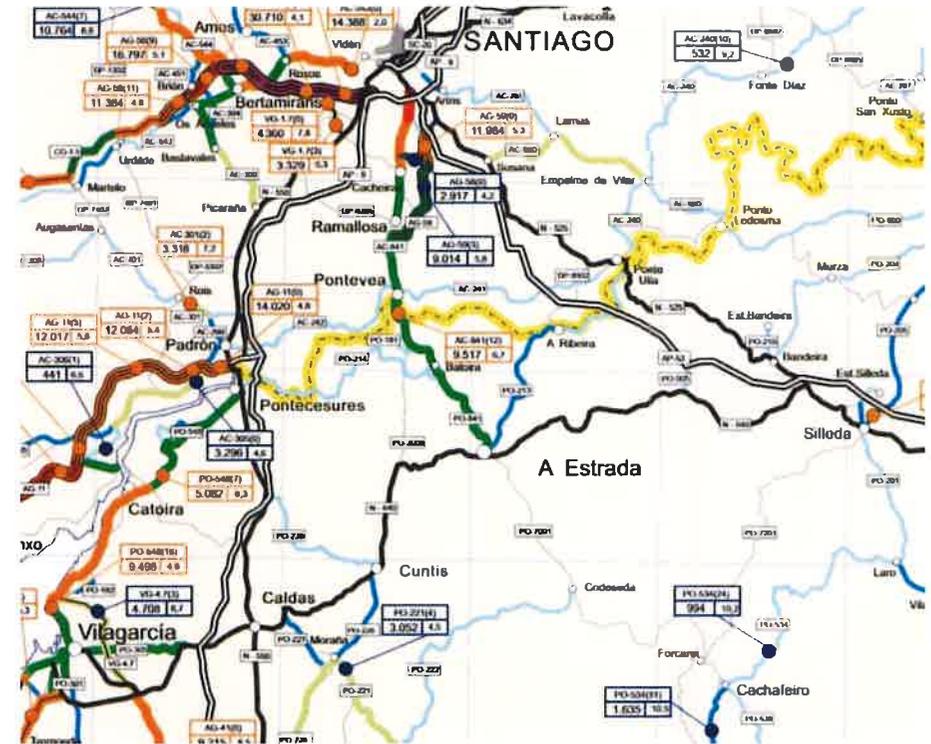


Imagen 2-31 – Mapa de tráfico en ámbito del Estudio. Fuente: Memoria de tráfico de Galicia 2017 [2].

Este documento foi aprobado *por Pleno*
na sesión de data *30* ABR. 2020

Na Estrada, a *30* ABR. 2020



A Secretaria *Acción*

[Firma manuscrita]



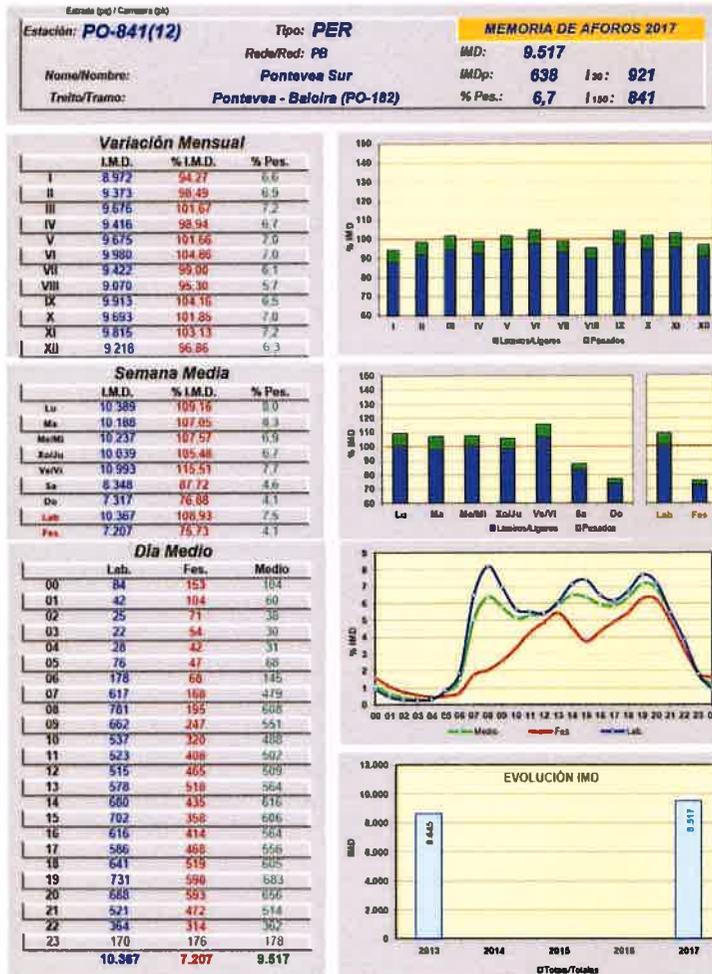


Imagen 2-32 – Ficha de la estación de aforo PO-841(12). Fuente: Memoria de tráfico de Galicia 2017 [2].



Imagen 2-33 – Mapa de tráfico en carreteras de titularidad estatal en el ámbito del Estudio. Fuente: Ministerio de Fomento.

2.3.4. Demanda de estacionamiento

Dado que el vehículo privado es el principal modo de transporte para los habitantes de A Estrada, la demanda de estacionamiento en la capital municipal es elevada.

Así, la ocupación del aparcamiento público es alta en varios períodos del día, especialmente en momentos singulares con mayor atracción (mercadillos semanales, por ejemplo).

Este documento foi aprobado... *[Firma]* na sesión de data... 3-0 ABR. 2020

Na Estrada, a 3 0 ABR. 2020



A Secretaria *[Firma]*



2.4. ACCESIBILIDAD

El Plan de Accesibilidad Universal Urbana (PAUU) es una herramienta de planificación que se puede desarrollar simultáneamente al PMUS, como es el presente caso, ya que el PAUU es un Plan complementario al PMUS y, además, se incluye un programa de actuación específico para ser desarrollado en base a los acuerdos que sean adoptados por la Mesa de la Movilidad.

El Plan de Accesibilidad, además de actuar sobre la vía pública, actuará sobre todos aquellos elementos que favorezcan la accesibilidad universal a los espacios públicos y servicios.

Si bien la normativa propia de accesibilidad en edificación ha garantizado edificios accesibles, en relación con los espacios públicos urbanizados la accesibilidad necesita una serie de mejoras que eliminen los obstáculos que hay en estos espacios, dando cumplimiento, entre otras, a la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados, es la misión del PAUU la de servir de diagnóstico e identificar aquellas oportunidades y necesidades de cara a la consecución de unos estándares adecuados en materia de accesibilidad y no discriminación.

En relación con el transporte y los distintos modos de movilidad urbana se necesitan actuaciones generales de concienciación y sensibilización social que irán acompañadas de actuaciones concretas sobre los medios de transporte y movilidad urbana.

Con la finalidad de analizar y actuar sobre los elementos que son característicos de la problemática propia de A Estrada, la estructura de elementos a estudiar y actuaciones a proponer se llevará a cabo sobre los siguientes elementos:

- a) Accesibilidad en Edificaciones Públicas.
- b) Accesibilidad en Viario Público Urbano.
- c) Accesibilidad a los Espacios libres públicos.
- d) Accesibilidad a los Transportes.
- e) Accesibilidad a la Sociedad de la Información.
- f) Accesibilidad a Bienes y Servicios.

El Plan de Accesibilidad Universal Urbana determina primero los **ámbitos prioritarios de actuación** para luego desarrollar sobre ellos acciones, estrategias, planes directores, proyectos, obras, etc., que permitan eliminar las barreras detectadas.

Este documento foi aprobado... *pl. Pleno*
na sesión de data... **30 ABR. 2020**

Na Estrada, a **30 ABR. 2020**



A Secretaria

[Firma manuscrita]

2.5. SEGURIDAD VIAL

2.5.1. Contexto global y nacional

Tal y como se recoge en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 [4] de la Organización Mundial de la Salud (OMS), éstas son las principales cifras del impacto de la inseguridad vial a nivel global:

- Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito (cerca de 3.000 personas al día). La mitad de ellas no viajaban en automóvil.
- Entre 20 y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales producidos por accidentes de tránsito, constituyendo una importante causa de discapacidad.
- El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, que cuentan con menos de la mitad de los vehículos registrados.
- El tránsito es una de las tres causas principales de defunciones de personas entre 5 y 44 años.
- Se ha estimado que las colisiones de vehículos tienen una repercusión económica para cada país del 1% al 3% del Producto Nacional Bruto (PNB).

Esta situación, ya de por sí alarmante, unido al creciente aumento de la motorización en los países de ingresos medios y bajos, ha llevado a las Naciones Unidas a lanzar una campaña a nivel mundial orientada a poner freno a este problema.



Imagen 2-34 – Logotipo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Fuente: Naciones Unidas

Teniendo en cuenta este contexto a nivel internacional, los diferentes gobiernos elaboran planes estratégicos cuyo objetivo es modificar las tendencias señaladas por la OMS.

En España, según los datos del Anuario estadístico de accidentes del año 2016 [5], el número de accidentes de tráfico con víctimas ha sufrido un repunte desde el año 2012, totalizándose en el conjunto de España 102.362 accidentes de este tipo en el año 2016:

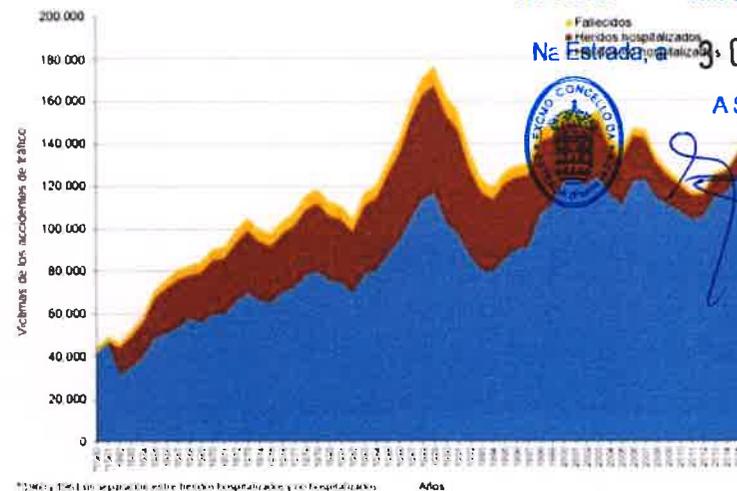


Imagen 2-35 – Evolución de la siniestralidad en España. Fuente: Anuario estadístico de accidentes del año 2016

Es importante señalar que, del total de accidentes con víctimas, el 64,13% (año 2016) se producen en las vías locales.

Por este motivo, y para que desde la administración pública sea posible actuar con políticas a favor de la seguridad vial, se plantea que sean los propios municipios los que se conciencien de la problemática de seguridad vial en sus territorios y actúen en consecuencia para acatarlo.

En este contexto, la realización de Planes de Movilidad Urbana y/o Planes de Seguridad Vial Urbana se constituye en una herramienta fundamental para el análisis y reducción de la siniestralidad.

Uno de los objetivos de un PMUS debe ser la reducción de la accidentalidad, la lesividad y la mortalidad provocadas por la movilidad

Es por ello por lo que la elaboración de dichos Planes se fomenta desde los organismos de planificación y seguridad vial, con el objetivo último de cumplir las líneas estratégicas contenidas en los Planes Estratégicos de Seguridad Vial desarrollados por la Unión Europea y la Dirección General de Tráfico.

INDICADORES	
1	Bajar de la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes
2	Reducción del número de heridos graves en un 35%
3	Cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil
4	25% menos de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana.
5	10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años
6	30% de reducción de fallecidos por atropello.
7	1.000.000 de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad.
8	Cero fallecidos en turismos en zona urbana.
9	20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas.
10	30% menos de fallecidos por salida de la vía en carretera convencional.
11	30% menos de fallecidos en accidente "in itinere".
12	Bajar del 1% los positivos de alcoholemia en los controles preventivos aleatorios.
13	Reducir un 50% el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h.

Imagen 2-36 – Tabla de indicadores de cumplimiento de las líneas estratégicas para el período 2011-2020. Fuente: Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, Dirección General de Tráfico

2.5.2. Accidentalidad en A Estrada

El ayuntamiento de A Estrada está integrado en el Área Sanitaria de Santiago de Compostela. Para el conjunto del Área Sanitaria, atendiendo a los datos de asistencia sanitaria en accidentes de tráfico, en el año 2017 se prestó asistencia en 966 accidentes de tráfico frente a las 902 contabilizadas en el año 2018, lo que supone un descenso del 7 %.

El municipio en el que se ha realizado un mayor número de asistencias en accidentes, durante los ejercicios 2017 y 2018, fue Santiago de Compostela, ascendiendo a 265 en el año 2017 y 239 en el año 2018 (entre el 1 de enero y el 30 de noviembre).

A Estrada ocupa el segundo lugar en siniestralidad, con 53 siniestros en 2017 y 56 en 2018, si bien tiene el mayor número de fallecimientos (4) todos ellos en el año 2017. Atendiendo a los datos disponibles, se puede constatar el incremento en la siniestralidad en los últimos años.

AÑO	TOTAL FALLECIDOS	TOTAL HERIDOS	TOTAL VICTIMAS
2015	1	49	50
2017	4	53	57
2018	0	56	55

Imagen 2-37 – Tabla de siniestralidad 2015, 2017 y 2018 Fuente: Elaboración propia con datos de la Dirección General de Tráfico

El incremento del número de siniestros, si bien puede deberse a circunstancias concretas y singulares, especialmente en cuanto al número de fallecidos, no arroja dudas respecto a que la tendencia es al alza, tal y como se puede observar en la gráfica elaborada con los datos de la Dirección General de Tráfico, discriminados por tipo de vía y modo de transporte, correspondientes al ejercicio 2015.

	VÍAS URBANAS			VÍAS INTERURBANAS		
	FALLECIDOS	HERIDOS HOSPITALIZADOS	HERIDOS LEVES	FALLECIDOS	HERIDOS HOSPITALIZADOS	HERIDOS LEVES
Bicicletas	0	0	0	0	0	0
Ciclomotores	0	0	0	0	0	0
Motocicletas	0	0	0	0	1	4
Turismos	0	0	0	1	1	37
Furgonetas	0	0	0	0	0	5
Camiones	0	0	0	0	0	0
Autobuses	0	0	0	0	0	0
Otros vehículos	0	0	0	0	0	1
Peatones	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	1	2	47

Imagen 2-38 – Tabla de siniestralidad 2015 Fuente: Dirección General de Tráfico

Atendiendo a los datos expuestos, resulta necesario adoptar medidas para invertir la tendencia en cuanto a la siniestralidad e incrementar la seguridad vial.

2.6. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES

El principal foco de ruido, que afecta a un mayor porcentaje de población, es el tráfico rodado. En este sentido, los puntos más afectados, con niveles de ruido más altos, son las vías principales de entrada y salida del núcleo urbano de A Estrada: la Avda. Benito Vigo, Avda. Fernando Conde y las calles Calvo Sotelo, Pérez Viondi, Peregrina, Avda. América y Avda. de Santiago, así como la Plaza de Galicia y las calles que articulan a las anteriormente citadas, el entorno del mercado y la zona de vinos.

Los núcleos y entornos urbanos tienen la responsabilidad de cumplir la legislación europea y estatal sobre calidad del aire. Para ello deben redactar y poner en práctica los Planes de Calidad del Aire mediante medidas encaminadas a garantizar la protección de la salud y de la vegetación. El objetivo es alcanzar niveles acordes con los valores indicados por la OMS. Estos planes deben coordinarse con los de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) para buscar medidas que reduzcan las emisiones de los principales gases: NO_x, Partículas PM₁₀ y PM_{2,5}, y O₃.

La contaminación acústica es otro de los problemas ambientales más importantes en las áreas y entornos urbanos, en especial en las poblaciones que se ven afectadas por aeropuertos, grandes ejes viarios y ferroviarios o zonas portuarias.

Se sabe que el tráfico es el principal origen del ruido en la ciudad. En los últimos tiempos el modelo territorial y de transporte ha multiplicado las distancias y ha ampliado el impacto acústico a espacios rurales, a zonas de alto valor ambiental e incluso, a ecosistemas protegidos donde habitan especies en peligro de extinción. El ruido se ha extendido a todos los ámbitos de convivencia, se ha ampliado en el tiempo (a cualquier hora) y en el espacio (en todas partes).

Los estudios científicos han demostrado que el ruido tiene graves consecuencias para la salud, que van más allá de simple molestias, y que pueden afectar al sistema nervioso e, incluso, provocar la muerte. Los Planes de Acción Municipal en materia de contaminación acústica establecen objetivos y medidas para la reducción del ruido. Una de sus propuestas es lograr la “movilidad sostenible” mediante la reducción del número de vehículos, la promoción de los vehículos silenciosos, el fomento del transporte público o la disminución de la velocidad (reducir de 50 a 30 km/h disminuye el ruido en 6 dBA).

En el presente PMUS se contemplan programas de actuación para mejorar y/o corregir las incidencias en materia de integración ambiental.

2.7. SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

A continuación, se realiza una breve síntesis de cada uno de los apartados anteriormente analizados.

2.7.1. Diagnóstico demográfico y socioeconómico

Los datos relativos a la demografía muestran que en A Estrada continúa la tendencia demográfica regresiva que se viene registrando desde mediados del siglo XX.

Años	Población
1998	22.369
1999	22.331
2000	22.317
2001	22.216
2002	22.125
2003	22.362
2004	22.217
2005	22.102
2006	22.013
2007	21.908
2008	21.886

Años	Población
2009	21.869
2010	21.821
2011	21.759
2012	21.672
2013	21.644
2014	21.597
2015	21.625
2016	20.890
2017	20.700
2018	20.661

Este documento foi aprobado...
na sesión de data... 30 ABR. 2020

A Estrada, a 30 ABR. 2020

A Secretaria Xeral,

Imagen 2-39 – Tabla de Censo de población 2011. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

Según el Censo de población de 2011 algo más de la cuarta parte del total de habitantes municipales tenía en esa fecha 65 años o más, evidenciando el progresivo envejecimiento de la población

Edades	Total	Hombres	Mujeres
0-4	772	406	366
5-9	779	411	368
10-14	794	391	403
15-19	892	475	417
20-24	1.049	533	516
25-29	1.299	680	619
30-34	1.695	840	855
35-39	1.647	834	813
40-44	1.620	794	826
45-49	1.506	747	759
50-54	1.391	702	689
55-59	1.310	638	672
60-64	1.294	623	671
+65	5.576	2.281	3.295

Imagen 2-40 – Tabla de Censo de población 2011. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE.

El alto grado de envejecimiento de la población Estradense es el rasgo más característico que presenta su régimen demográfico en la actualidad.

Respecto al apartado socioeconómico, y en referencia al presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible, se pone de manifiesto la necesidad de que el espacio público complementa al comercio minorista, aspecto importante a

tener en consideración en cuanto a la actividad económica de A Estrada. La necesidad de disponer de un espacio público agradable y accesible, dotado adecuadamente con los servicios necesarios, se constituye como uno de los objetivos de este PMUS, ya no sólo como una estrategia de mejora de las condiciones ambientales y paisajísticas, sino como un elemento con el que potenciar la actividad económica y mejorar las condiciones de competitividad.

La estrategia de actuación, centrada en la mejora integral del espacio público urbano, además de servir para reforzar la capacidad de atracción de actividad del núcleo cabecera municipal, también lo haría en cuanto a la consolidación de población ya que, implementando la actividad comercial, se activa toda la cadena asociada a la actividad económica, dinamizando el sector y, por lo tanto, la oferta. Una oferta atractiva, en un entorno agradable y accesible favorecerá las condiciones del mercado laboral.

El sector terciario, en general, también se vería favorecido por el potenciamiento del turismo, que, en el caso de A Estrada, necesariamente ha de estar asociado al gran atractivo de su entorno natural y patrimonial. En este sentido, se quiere hacer alusión al turismo rural y, especialmente, al Camino de Santiago, también denominado *Camino da Geira e dos Arrieiros, que atraviesa el municipio* y que tiene como origen la localidad portuguesa de Braga.

La situación en A Estrada, en base a los datos recabados en el *Instituto Galego de Estatística* respecto a las empresas con actividad en Galicia según actividad principal (grupos CNAE 2009) y condición jurídica, correspondientes al año 2017, es la que se puede observar a continuación:

1 AGRICULTURA Y PESCA	336
A AGRICULTURA, GANADERÍA, SILVICULTURA E PESCA	336
2 INDUSTRIA, INCLUIDA LA ENERGÍA	169
B INDUSTRIAS EXTRACTIVAS	0
C INDUSTRIA MANUFACTURERA	168
D SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA, GAS, VAPOR Y AIRE ACONDICIONADO	0
E SUMINISTRO DE AGUA, ACTIVIDADES DE SANEAMIENTO, GESTIÓN DE RESIDUOS Y DESCONTAMINACIÓN	1
3 CONSTRUCCIÓN	329
F CONSTRUCCIÓN	329
4 SERVICIOS	1.103
G COMERCIO AL POR MAYOR Y AL POR MENOR, REPARACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR Y MOTOCICLETAS	426
H TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO	90
I HOSTELERÍA	153
J INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES	13
K ACTIVIDADES FINANCIERAS Y DE SEGUROS	35
L ACTIVIDADES INMOBILIARIAS	19
M ACTIVIDADES PROFESIONALES, CIENTÍFICAS Y TÉCNICAS	123
N ACTIVIDADES ADMINISTRATIVAS Y SERVICIOS AUXILIARES	42
O ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y DEFENSA; SEGURIDAD SOCIAL OBLIGATORIA	1
P EDUCACIÓN	40
Q ACTIVIDADES SANITARIAS E DE SERVICIOS SOCIAIS	37
R ACTIVIDADES ARTÍSTICAS, RECREATIVAS E DE ENTRETENIMIENTO	33
S OUTROS SERVICIOS	91
TOTAL	1.837

Imagen 2-41 – Tabla de Empresas con actividad en Galicia según actividad principal (grupos CNAE 2009) y condición jurídica. 2017.
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IGE.

En el municipio de A Estrada los subsectores de primera y segunda transformación tienen una abundante representación en cuanto al número de fábricas y de actividad que desarrollan, pero su peso viene sobre todo de la industria del mueble, compuesta fundamentalmente por pequeñas y medianas empresas.

2.7.2. Diagnóstico urbano

La gestión del espacio estará orientada a la protección de los modos más vulnerables, que se pretende fomentar, de modo que no encuentren dificultades de desarrollo derivadas de relaciones conflictivas con el resto. Para ello resulta indispensable dar un paso más en cuanto a la configuración del espacio público de convivencia, lo que implica concebir a este como un espacio compartido, inclusivo, para su uso por parte de diferentes actores, con diferentes realidades y grados de vulnerabilidad. Por este motivo resulta necesario reforzar el papel del peatón, protegerlo como máximo exponente de la nueva cultura de la movilidad sostenible que, junto con la bicicleta, nos permita reconstruir la proximidad como un activo de urbanidad.

2.7.3. Diagnóstico de las infraestructuras

A Estrada goza de una buena accesibilidad por carretera, gracias a su cercanía a 3 vías de alta capacidad de primer nivel en el ámbito regional: AP-9, AP-53 y AG-59. Como punto fuerte también hay que indicar la cercanía a Santiago de Compostela, que será mejorada en un futuro con la ampliación de la AG-59.

Asimismo, cuenta con una red de carreteras de menor nivel (provinciales, municipales) densa para articular la movilidad intramunicipal en un ámbito territorial con gran dispersión poblacional.

Sin embargo, se pueden diagnosticar varios problemas relacionados con las infraestructuras viarias:

- La N-640, principal vial articulador del desarrollo urbano del núcleo urbano de A Estrada, es, por su propia naturaleza dentro de la Red de Interés General del Estado, una carretera destinada a favorecer los tránsitos de paso, cuando la realidad del desarrollo urbano de A Estrada ha superado este concepto. Este vial debería convertirse en un bulevar plenamente integrado en el entorno urbano, con tráfico pacificado (menores velocidades, mayor permeabilidad transversal para los flujos peatonales, integración de la bicicleta como modo efectivo de transporte, ...) y características funcionales de calle en lugar de carretera.

El cumplimiento de lo anterior exigiría dos actuaciones complementarias:

- El desplazamiento de los tráfico de paso, propios de la carretera nacional, fuera del ámbito urbano. Ello exige, necesariamente, la construcción de un vial de circunvalación.
- La transferencia de la titularidad del tramo urbano de la N-640 del Ministerio de Fomento al Ayuntamiento de A Estrada. Ello permitirá evitar las restricciones funcionales que impone la



pertenencia la red RIGE, y dotará al municipio de las competencias necesarias para la reurbanización de la Avenida con los nuevos criterios de sostenibilidad marcados por el presente Plan.

- La confluencia de varios ejes viarios de primer nivel en el núcleo urbano de A Estrada genera tráficos de paso indeseables en calles que deberían servir a tráficos exclusivamente locales.
- Respecto a la red vial provincial y municipal, se observa una clara diferencia entre el norte y el sur del Ayuntamiento: La red de zona norte está estructurada, con ejes no sólo radiales hacia la capital municipal, sino con una red mallada que optimiza los tiempos de recorrido entre las parroquias. Además, en muchos puntos existen varios itinerarios alternativos, que garantizan la accesibilidad en caso de contingencia. Frente a esta situación, la zona sur del Ayuntamiento tiene una red menos densa, y con más itinerarios exclusivos.
- Respecto a los viales urbanos, en A Estrada se detectan discrepancias entre la funcionalidad y las características topológicas en ciertas calles, con secciones insuficiente para acoger dos sentidos de circulación. Ello exige una reordenación de sentidos para optimizar la red existente y compatibilizarla con los nuevos requerimientos de espacio público para modos más sostenibles (peatonal, ciclista).
- El sistema de señalización orientativa vinculado al vehículo privado es insuficiente, existiendo discontinuidades en los itinerarios. Además, en algunos casos, las señales incorporan un número elevado de elementos informativos, dificultando su comprensión por parte de los conductores.

2.7.4. Diagnóstico de la movilidad

2.7.4.1 Movilidad global

La motocicleta es un modo de transporte que optimiza en muchas formas los recursos de una ciudad: ocupan menos el espacio público y la vía y su consumo y sus emisiones son más reducidas que respecto a un turismo (tanto a nivel global como a nivel de consumo y emisión por pasajero).

Para favorecer la movilidad en motocicletas y ciclomotores se recomienda la creación de plazas de aparcamiento específicas, la implantación de la línea de detención adelantada en los semáforos y la sustitución de los pasos de peatones convencionales por pasos con líneas punteadas con menor cantidad de pintura deslizante.

La ocupación media vehicular es reducida, lo supone que hay una gran cantidad de vehículos que sólo están ocupados por el conductor, lo que aumenta mucho el consumo y la emisión media por pasajero.

2.7.4.2 Movilidad peatonal

La movilidad a pie en A Estrada goza de una serie de fortalezas:

- Existencia de un importante polo urbano que capitaliza gran parte de la actividad económica, social y cultural del Ayuntamiento. Se trata de un núcleo de relativa compacidad, en el que las distancias entre los diferentes barrios son abarcables para los desplazamientos a pie.
- En los últimos años se han llevado a cabo actuaciones de pacificación del tráfico en la zona central del núcleo urbano de A Estrada. Estas actuaciones incentivan la movilidad a pie, a la vez que sirven como elemento de dinamización económica de estas zonas, y transmiten a la ciudadanía la importancia del modo peatonal.
- Existencia de actuaciones vinculadas a la mejora de la movilidad y seguridad vial en zonas escolares.
- Potenciación de la bicicleta como modo de transporte, a través de actividades como la Festa da Bicicleta.

Aspectos a Mejorar

- Ausencia de un Plan de Accesibilidad Universal que defina las prioridades en materia de actuaciones de accesibilidad a realizar en el Ayuntamiento. Si bien las nuevas actuaciones ya se ejecutan según criterios de accesibilidad universal, en muchas zonas del Ayuntamiento se detectan déficits en el diseño del espacio público.
- La ausencia de itinerarios a pie entre las parroquias que conforman el Concello de A Estrada dificulta que se puedan realizar movimientos a pie entre éstas. Si bien en algunos casos, por una cuestión de distancias el modo a pie no resulta atractivo, en otros casos la existencia de itinerarios a pie continuos y adaptados podría suponer un incentivo para la movilidad peatonal.
- Se ha detectado un exceso de señalización vertical, así como la coexistencia de distintas tipologías, tipografías, geometrías y códigos de color, que dificultan la legibilidad e introducen un mayor grado de confusión en los usuarios de la vía pública.
- Existe un déficit de señalización orientativa vinculada al peatón, que se sitúe dentro de los itinerarios peatonales y que indique la ubicación de los principales puntos de atracción y generación de desplazamientos.

Aceras

- Las dimensiones de estos ámbitos son reducidos, ofrecen recorridos que, en bastantes casos, presentan serias discontinuidades, cambios de nivel y deficiencias en la configuración de vados peatonales, entre otros.
- La disposición del mobiliario urbano, bolardos y demás elementos para la dotación de las vías públicas, especialmente en lo que a los espacios peatonales se refiere, presenta una configuración deficitaria desde la perspectiva de la aplicación de la normativa de accesibilidad y no discriminación.

Este documento foi aprobado polo Pleno
 Na sesión de data 30 ABR. 2020
 Na Estrada, a 30 ABR. 2020
 A Secretaria Accafal.



Humanización de los espacios urbanos

- Un núcleo urbano como el de A Estrada precisa de actuaciones de humanización, de modo que se recupere el espacio público para las personas, habida cuenta de que los desplazamientos a pie son factibles y, en gran medida, ofrecen opciones para que las personas con diversidad funcional puedan emplear el espacio público.

2.7.4.3 Bicicleta

- La bicicleta se presenta como un modo interesante para la comunicación y el desplazamiento en el entorno rural, en ámbitos predominantemente naturales de gran riqueza.
- Los desplazamientos en bicicleta en el entorno urbano se consideran acotados y, si bien se entiende que es un modo que siempre ha de ser favorecido, no se presenta como la solución a los potenciales problemas del núcleo urbano, si bien puede auxiliar a la hora de reforzar estrategias.

2.7.4.4 Transporte público

- El Ayuntamiento de A Estrada no dispone de transporte público urbano.
- Este término municipal está integrado en el Plan de Transporte Metropolitano de Galicia.

2.7.4.5 Vehículo privado

Dada la red de infraestructuras existentes, la movilidad en vehículo privado es fácil. Los principales problemas que se han detectado en el análisis efectuado son los siguientes:

- Intensidades circulatorias en la PO-841 y la N-640.

2.7.4.6 Estacionamientos

El sistema de estacionamientos del Ayuntamiento se caracteriza por:

Puntos fuertes

- Existe una buena oferta de plazas de estacionamiento fuera de calzada. El núcleo de A Estrada tiene diversos aparcamientos con una amplia oferta de plazas y localizados a poca distancia a pie del centro urbano.

Aspectos a Mejorar

- Reducir la ocupación del espacio público por parte del estacionamiento de vehículos y coordinar estas actuaciones con la configuración de espacios para el aparcamiento de carácter disuasorio.

- En términos generales, el diseño de las reservas de aparcamiento en el ámbito urbano es mejorable. En este sentido, sería necesaria una nueva ordenación de las reservas de aparcamiento que permita optimizar la capacidad actual, mejorando la visibilidad y reduciendo la velocidad de circulación.

2.7.4.7 Transporte de mercancías

La distribución urbana de mercancías es responsable de una parte importante de las emisiones de NOx y de parte de las operaciones ilegales de estacionamiento, en alguna medida porque las zonas que le son asignadas están ocupadas por turismos y no siempre disponen de oferta próxima.

Las zonas de carga y descarga, establecidas para la realización de la distribución urbana de mercancías, no alcanzan todo el territorio y son utilizadas frecuentemente por vehículos que no realizan este tipo de operaciones, lo que obliga a que en muchas ocasiones el distribuidor estacione ilegalmente. Además, tampoco existe ningún tipo de control de la máxima duración de estacionamiento, lo que impide una mayor rotación de estas plazas.

Las políticas de restricción de paso de los vehículos pesados en los entornos urbanos que se está implantando paulatinamente, choca de frente con las necesidades, cada vez mayores, de mercancías procedentes de las peticiones del comercio electrónico y, por tanto, acorde con la logística capilar, habida cuenta de su utilización como vehículos de abastecimiento a Centros Logísticos desde los que operan las furgonetas de reparto.

Los desfases entre la oferta y demanda de zonas de carga y descarga limitan o minimizan las adecuaciones de la operativa a las necesidades, obligando a los profesionales a incurrir en prácticas "informales".

De igual forma, el tratamiento de los horarios de la distribución urbana de mercancías, para abastecer o dar servicio, muchas veces es incompatible con las restricciones en las áreas específicas.

La necesidad de disponer de recursos para el control de las irregularidades, ya que la falta de ellos puede llevar al incremento de la problemática debido a la incapacidad o imposibilidad para atajar el problema.

Para ello, se plantea:

- Una adecuada normativa, que contemple todas las características operativas de la DUM, serviría como piedra base sobre la que construir una adecuada política de logística urbana.
- El crecimiento del comercio electrónico debe suponer un incentivo para la implantación de nuevas formas de operativa.
- La aparición de nuevas tecnologías y de nuevos tipos de negocios, surgidos de la aplicación de las ITS y App, han de ser utilizadas de manera eficiente.

Este documento no lo aprobado... polo Pleno
de sesión... de data 30 ABR. 2020
Na Estrada, a 30 ABR. 2020
A Secretaría Acctual.
J. de la J. de la J.



- La utilización del vehículo adecuado a la operativa ha de ser una máxima a seguir, incluyendo además el hecho de que se demande el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones.
- La optimización de las zonas de carga y descarga, adaptándola a las necesidades y garantizando una accesibilidad mínima.
- Para evitar la indisciplina de las zonas de carga y descarga se plantea establecer mecanismos automatizado de control de la máxima duración de estacionamiento.

Desde el punto de vista medioambiental, de consumo energético y de ocupación de espacio; el impacto de la distribución urbana de mercancías sería menor si se realizara con vehículos de mayor tamaño. No obstante, estos vehículos conviven mal en el entorno urbano con peatones, ciclistas y motoristas, además de ser poco ágiles, lo que puede incidir negativamente en la fluidez del tráfico. En este sentido, sería deseable que estos vehículos de mayor tamaño desarrollen su actividad siguiendo procedimientos de bajo impacto acústico, prioritariamente por el periodo nocturno, para lo que se podría limitar su circulación durante el día, entre otras medidas a contemplar.

2.7.5. Diagnóstico sobre accesibilidad

El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible, es uno de los . En este sentido, el Plan asume el principio de accesibilidad universal, es decir, cualquier ciudadano de A Estrada ha de poder acceder a cualquier otro punto del núcleo capital, independientemente de si dispone de vehículo o no.

El reconocimiento de que el espacio público es para las personas, no para los vehículos, con lo que ello implica de restricción de la capacidad viaria de circulación y de aparcamiento; pero también de una movilidad “esencial” de personas y mercancías en vehículo privado que precisa de unas garantías mínimas de conectividad, accesibilidad y fluidez que condicionan difíciles equilibrios o inciden en determinadas necesidades, como la de reducir el tráfico o el fomento de los modos más sostenibles como el transporte público y la movilidad a pie y en bicicleta., son conceptos que impregnan las medidas desarrolladas en el Plan de Movilidad.

La amplitud limitada y la presencia de obstáculos para el peatón es el principal desafío para la accesibilidad del espacio público. Si bien la red peatonal es mejorable en cuanto a continuidad y conectividad entre determinadas zonas de la ciudad, se quiere incidir en la necesidad de acometer actuaciones coordinadas, de carácter integral, que hagan realidad la continuidad en base a la legislación vigente en materia de accesibilidad y no discriminación, especialmente en cuanto a espacios públicos urbanizados.

El objetivo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible es el de configurar una red de espacios accesibles que estructuran el núcleo urbano de A Estrada y sirvan de base para su progresiva ampliación, atendiendo a los

planteamientos y principios de este PMUS así como a las preceptivas normativas y actualizaciones introducidas por la Mesa de la Movilidad.

2.7.6. Diagnóstico sobre seguridad vial

La siniestralidad provocada por el tráfico creció significativamente desde los años sesenta, una situación a la que la sociedad parecía haberse acostumbrado. Uno de los objetivos principales del Libro Blanco del Transporte de 2001 era reducir esta siniestralidad a la mitad. Aunque en aquel momento parecía una meta inalcanzable, el objetivo, desde un punto de vista general, se ha superado con creces; pero estos buenos resultados no significan que el modelo de transporte se haya vuelto seguro.

El número de siniestros de tráfico no paró de crecer desde los años sesenta a los noventa, y sólo comenzó a reducirse con el comienzo del nuevo siglo. Aunque actualmente hay un repunte de la cifra de accidentes, son siniestros con heridos, en la mayoría de los casos sin hospitalización. La disminución de la gravedad de los mismos se debe en parte a la implantación de medidas de calmado de tráfico; la llegada de un PMUS a un municipio favorece un entorno más seguro al incorporar criterios de moderación de la velocidad y un nuevo rediseño viario.

2.7.7. Diagnóstico medioambiental

Las principales cuestiones relativas a la contaminación ambiental derivada de la movilidad son:

- Las emisiones generadas por el transporte son provocadas principalmente por el vehículo privado.
- Es el modo de transporte que más contamina a la atmósfera, atendiendo a los gases que generalmente son emitidos : dióxido de carbono (COR2R), monóxido de carbono (CO), dióxido de azufre (SOR2R), óxidos de nitrógeno (NORxR), ozono y partículas en suspensión (PMR10R).
- El vehículo privado es el causante de la mayor parte de las emisiones producidas por los desplazamientos motorizados en el municipio, configurándose así como el principal punto débil en relación con la contaminación atmosférica en el núcleo urbano.
- El principal foco de ruido, que afecta a un mayor porcentaje de población, es el tráfico rodado de las calles, y en segundo lugar, el tráfico rodado de carreteras.
- El nivel de ruido, especialmente durante el periodo noche, periodo de especial sensibilidad, es elevado en algunas zonas.

Atendiendo a los principios que estructuran a este PMUS se entiende que:

Este documento foi aprobado pola Pleno

3 0 ABR. 2020

Na Estrada, a 3 0 ABR. 2020

A Secretaria Accto





- Debido a que la principal afección está provocada por el tráfico viario, una adecuada gestión de la movilidad incidiría de forma significativa en la mejora de la calidad acústica del municipio.
- Igualmente, una gestión adecuada de la movilidad podría disminuir la población expuesta al ruido ambiental.
- La realización del Mapa Estratégico de Ruido del municipio y la información a la población de los resultados obtenidos, denota una clara concienciación política sobre la problemática acústica.
- La revisión de la "Ordenanza municipal medioambiental reguladora de la emisión y recepción de ruidos y vibraciones y del ejercicio de las actividades sometidas a licencia".
- Con estas actuaciones se promueve y refuerza la concienciación ciudadana, hacia la problemática ambiental y los efectos adversos que la contaminación acústica ocasiona.

2.7.8. La igualdad de oportunidades en materia de movilidad y accesibilidad

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de A Estrada incorpora entre sus líneas estrategias que, de forma progresiva y transversalmente, implementarán la igualdad de oportunidades en materia de movilidad y accesibilidad, así como, el fomento de la coordinación y colaboración interadministrativa e intramunicipal en el desarrollo de las competencias y políticas de igualdad en términos generales. Entre las líneas de actuación se encuentran:

- Consolidación de una estructura urbanística que facilite la movilidad y el uso de los espacios públicos, adecuándolos a las necesidades actuales y futuras de la sociedad.
- Fomentar la igualdad y no discriminación en el diagnóstico, el planeamiento y ejecución de las nuevas operaciones urbanas de movilidad y mejora y humanización de los espacios y edificios públicos.
- Apoyar su implantación en orden a potenciar el uso de transporte público y los modos no motorizados peatonales y ciclistas, enfocados desde el diseño de la escala de proximidad, donde se desarrolla generalmente la vida de las personas.

Este documento foi aprobado... polo Pleno
na sesión de data... 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria Acetel.

3

Visión de futuro

Este documento foi aprobado... *pelo*... Pleno
na sesión de data... *3-0*... ABR. 2020

Na Estrada, a 3 0 ABR. 2020



A Secretaria Acctal.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "John F. [unclear]".

3. Visión de futuro

3.1. INTRODUCCIÓN

El Plan de Movilidad Sostenible de A Estrada se debe formular como un elemento que soporte el desarrollo urbano del Ayuntamiento, partiendo de los requerimientos y particularidades que se presenten actualmente y que permiten definir tendencias hacia el futuro.

En cualquier sistema urbano existe una gran interrelación entre el uso del suelo, el transporte y la demografía. Los diferentes destinos que se le den al suelo generan dinámicas en el sistema de transporte según los patrones demográficos, y una interrelación entre las zonas donde la gente habita y las zonas donde desarrollan sus diferentes actividades: trabajo, estudio, salud, ocio, etc.

Por otro lado, el transporte tiene impacto sobre los valores del suelo, según la facilidad y los costos asociados con acceder o no a cada zona, y contribuye a la especialización geográfica de las áreas de producción. Así, la relación entre la dinámica del uso del suelo y el transporte es iterativa.

Es decir, el binomio urbanismo-territorio y movilidad-transporte son inseparables. La política de movilidad debe diseñarse de acuerdo con el modelo de ciudad y territorio. Hay que desarrollar las ciudades teniendo en cuenta las necesidades y efectos en la movilidad.

Bajo estos parámetros, el Plan debe facilitar, bajo una visión integral, el cumplimiento de una serie de objetivos:

- Soportar las estrategias de desarrollo territorial.
- Recomendar gestiones en el marco del sistema de transporte que promuevan la equidad, en el sentido en que los beneficios de las estrategias de transporte propuestas se focalicen en aquellos miembros de la sociedad con mayores necesidades, buscando una ciudad más igualitaria.
- Tender a la sostenibilidad, e intentar que las decisiones de ahora no tengan impactos negativos en las generaciones futuras.
- Fomentar la seguridad vial.

En este capítulo se presenta la visión a futuro del Plan, como pieza clave que fundamenta una propuesta integral de la que emanan una serie de directrices (objetivos estratégicos), que a su vez definirán posteriormente las propuestas y proyectos concretos que irán modelando el nuevo sistema de movilidad de A Estrada para los próximos años.

3.2. ESCENARIO TENDENCIAL (SIN PMUS)

El escenario tendencial es aquel en el que no se realizan actuaciones en el marco de la movilidad, es decir el escenario sin la redacción de un PMUS.

En este escenario, la movilidad sigue un reparto modal similar al actual. La continuidad de las tendencias actuales en materia de movilidad conllevará un aumento en los desplazamientos motorizados, especialmente de los realizados en vehículo privado.

Los modos de transporte más eficientes sufrirán un descenso en el reparto modal, a excepción de los desplazamientos a pie en el área urbana, que presentan una tendencia ascendente, siempre desde un nivel de participación muy bajo.

Las consecuencias del incremento de viajes con un desfavorable reparto modal implicarán una mayor saturación de la red viaria, mayor contaminación del aire y en general una disminución de la calidad de vida tanto para los residentes como a las personas que acceden al núcleo urbano de A Estrada.

Este documento foi aprobado... para... Pleno
na sesión de data... 30 ABR. 2020
Na Estrada, a 30 ABR. 2020
A Secretaria Aoctel.

3.3. ESCENARIO ESPERADO CON PMUS. AÑOS HORIZONTE

Escenario esperado es aquel en el que se aplican las actuaciones propuestas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) con el fin de buscar un nuevo equilibrio entre los modos de transporte, que permita obtener un sistema de transportes más eficiente y una mejora en la calidad de vida de las personas.

Estas actuaciones promueven un cambio en las tendencias de movilidad de los ciudadanos de A Estrada y de los que acceden diariamente al núcleo principal, optando por un modelo de movilidad más sostenible, con un aumento de los desplazamientos en transporte público colectivo y en modos no mecanizados.

El presente Plan de Movilidad Sostenible se empieza a redactar en el año 2018, siendo presentado para su aprobación en diciembre de 2019.

El primer año horizonte para el que se definen las políticas a corto plazo del Plan es el año 2020.

Para las políticas de más largo plazo de implementación, se fija el horizonte en el año 2025.

3.4. PROGNOSIS DEL ESCENARIO DE MOVILIDAD TENDENCIAL

3.4.1. Evolución sociodemográfica

El núcleo urbano de A Estrada, además de ser la capital municipal, es la cabecera de la comarca Tabeirós-Terra de Montes, concentra la principal red de servicios y comercios dentro de la comarca y dispone de una gran superficie rural, próxima al área metropolitana de Pontevedra - Vigo y a la de Santiago de Compostela.

Una vez realizado el análisis de la realidad socioeconómica del término municipal, se advierte una clara tendencia decreciente, acompañada de una debilitación estructural asociada al envejecimiento paulatino de la población.

Junto con el incremento de la media de edad de la población residente, también se destaca la incidencia de los desplazamientos intracomarcales, derivados de una emigración de cercanía por motivos económicos, en favor de otros municipios como Lalín o Santiago de Compostela, lo que ocasiona un desajuste en la estructura poblacional y sirve como indicador del mayor o menor grado de atracción del término municipal a la hora de captar y consolidar población, o para la determinación de las condiciones para el desarrollo del propio municipio.

Atendiendo a la caracterización socioeconómica del Ayuntamiento de A Estrada y, en base a ella, para diseñar programas de acción cuya meta es alcanzar los objetivos de recuperación demográfica y mejora de las condiciones de competitividad, los criterios deben encuadrarse dentro del marco establecido por las siguientes condiciones:

- **Recursos naturales:** El término municipal de A Estrada cuenta con importantes recursos naturales por lo que, cualquier estrategia para el desarrollo deberá garantizar la puesta en valor del potencial agropecuario, su paisaje y cultura asociada.
- **Calidad de vida:** El adecuado desarrollo socioeconómico ha de tener como referencia a las personas, debe poner a disposición de la ciudadanía los medios necesarios para equiparar las comodidades y la calidad de vida en el conjunto del término municipal, de forma compatible con el estilo y contexto propios de cada ámbito, entendidos como elementos diferenciadores de cada lugar y significantes de su carácter: afianzar el carácter e identidad, junto con el dinamismo y la cohesión social.
- **Diversificación de la economía:** La consolidación de aquellos sectores identitarios de la economía ha de ir de la mano de la mejora de la competitividad, el incremento del atractivo local para la implantación y/o diversificación de empresas y actividades, partiendo del potencial propio, pero incrementando el atractivo para la captación de actividad y población.

3.4.2. Escenario de movilidad tendencial

Para el año 2025 (escenario de referencia del PMUS), la movilidad tendencial se caracterizaría por:

- En términos globales, el incremento en el número medio de desplazamientos no compensará las tendencias demográficas descendentes, por lo que cabe esperar una ligera reducción de la movilidad total.
- Mantenimiento del reparto modal actual, con un descenso más pronunciado en los desplazamientos en transporte público y menos acusado en vehículo privado, por el crecimiento del índice de motorización.
- La bicicleta continuaría siendo un modo minoritario, vinculado exclusivamente al ocio.

Este documento foi aprobado polo Pleno na sesión de data 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria Acetal.

3.5. DEFINICIÓN DEL ESCENARIO DE MOVILIDAD OBJETIVO

3.5.1. A Estrada Social e Sostible 2020. Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Los objetivos generales para los planes de movilidad urbana sostenible vienen establecidos de manera general en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible y se resumen en:

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano, la salud, la seguridad de los ciudadanos y la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos.
- Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

La estrategia para la consecución de los objetivos generales consiste en, primeramente determinar los objetivos específicos que se derivan de los objetivos generales, profundizando en los problemas de movilidad detectados en la fase de análisis y diagnóstico, específicos a cada programa.

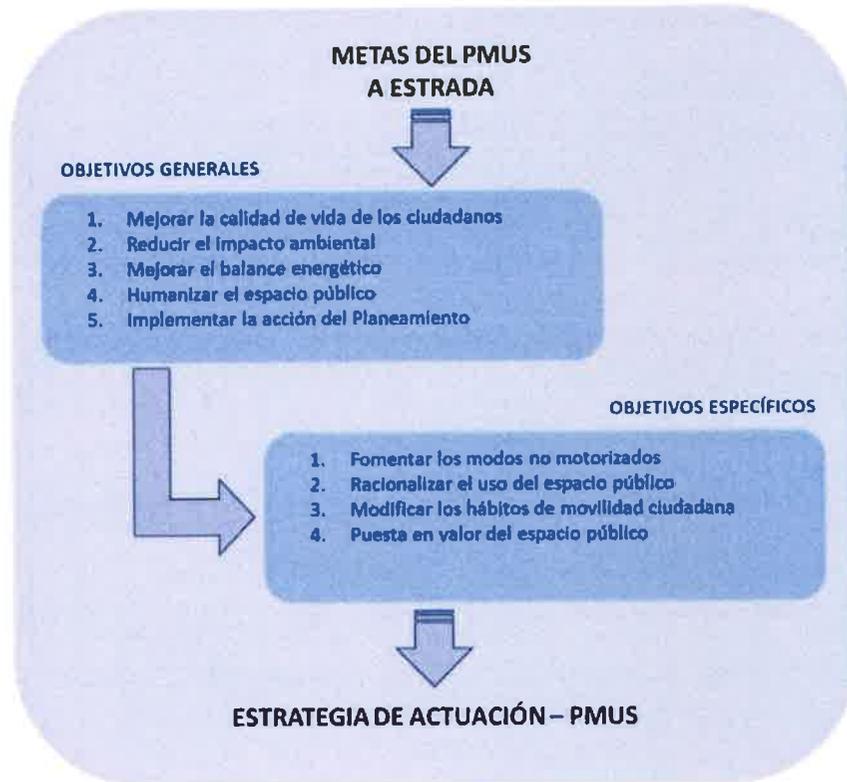


Imagen 3-1 – Diagrama de metas del PMUS de A Estrada. Fuente: Elaboración propia.

Particularizando para A Estrada, se concretan los siguientes objetivos generales:

- Contribuir a una mayor calidad de vida de los ciudadanos, persiguiendo:
 - Reducción de los tiempos de viaje y recuperación del espacio público;
 - Fomentar una movilidad individual más responsable y sostenible;
 - Perseguir la igualdad de accesibilidad a servicios, usos urbanos y equipamientos para todos los colectivos usuarios del transporte;
 - Alcanzar una mayor seguridad vial, reduciendo los accidentes urbanos, así como el número de fallecidos y heridos;

- Contribuir a la reducción del impacto ambiental del transporte:
 - Alcanzar una reducción en la emisión de CO₂ por el sistema de movilidad;
 - Disminuir la emisión de gases contaminantes derivados de la movilidad urbana;
 - Reducir el nivel de ruido en el viario urbano;
 - Redistribuir el espacio público de manera que se favorezca al transporte público, al peatón y al ciclista, reduciendo el espacio viario actualmente dedicado al Automóvil;
 - Promover la eliminación de barreras infraestructurales, haciendo viable el tránsito peatonal y ciclista a través de éstas.
- Conseguir un mejor balance energético:
 - Conseguir una reducción del consumo energético basado en combustibles fósiles;
 - Incidir en una conducta eficiente de la movilidad, consiguiendo que una parte de la población cambie sus hábitos de movilidad en el horizonte del Plan;
- Contribuir a promover un planeamiento urbanístico sostenible:
 - Promover un urbanismo equilibrado que no estimule el uso del automóvil, alejándose de la especialización de usos y permitiendo el desarrollo de usos diversos en el mismo espacio;
 - Promover soluciones urbanísticas que faciliten el uso del transporte público (densidad y continuidad urbana);
 - Establecer normas de urbanización que favorezcan la movilidad no motorizada;
 - Garantizar niveles adecuados de accesibilidad y servicio de transporte público en los nuevos desarrollos.

Este documento fue aprobado por el Pleno de la Comisión de Urbanismo y Movilidad en la sesión de fecha 30 de ABRIL de 2020.

A Estrada, a 30 de ABRIL de 2020



A Secretaria de Urbanismo y Movilidad

[Firma manuscrita]

3.5.2. Objetivos específicos del Plan.

Los objetivos generales previamente detallados se traducen en los siguientes objetivos específicos para el PMUS de A Estrada.

- Fomento de los modos no motorizados;
- Potenciar el transporte público frente al automóvil privado;
- Uso más racional del espacio público urbano;
- Incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos;
- Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo urbano;



3.5.3. Fomento de los modos no motorizados

Los objetivos perseguidos con el presente plan de movilidad pretenden:

- Incrementar la cuota de los modos no motorizados en el reparto modal de la movilidad urbana.
- Aumentar el atractivo del espacio peatonal.
- Desarrollar una infraestructura de conexión no motorizada entre los circuitos urbanos actuales y con las redes de los municipios limítrofes.
- Desarrollar una política integral de la bicicleta.

La importancia del viaje a pie, y el potencial de la bicicleta, hacen conveniente la separación de esta política (fomento de la movilidad no motorizada) en dos áreas de intervención:

- movilidad peatonal
- movilidad ciclista en los entornos periféricos al núcleo urbano.

3.5.4. Potenciar el transporte público frente al automóvil privado

La tendencia de reparto modal entre modos motorizados es muy favorable al vehículo privado, resultando que los beneficios de los sistemas de transporte se ven empañados por el incesante aumento de la movilidad en automóvil.

La estrategia general a adoptar para la reducción del uso del vehículo privado será identificar y ofrecer alternativas más sostenibles a los ciudadanos, así como realizar un seguimiento de éstas para evaluar sus resultados.

Las áreas de intervención que siguen esta política son:

- a) Humanizar el espacio público;
- b) estrategia de ordenación de tráfico;
- c) Análisis del transporte colectivo;

3.5.5. Conseguir un uso más racional del espacio público urbano

El espacio público urbano es escaso y susceptible de un mayor disfrute por los ciudadanos.

Tradicionalmente, la ocupación de espacio viario por el automóvil ha sido dominante sobre otros modos de transporte o equipamiento.



Imagen 3-2 – Diagrama sectorial de uso/función en el espacio público. Fuente: Elaboración propia.

La recuperación del espacio urbano pasa necesariamente por la reducción del espacio dedicado al automóvil y mejorar las condiciones ambientales del espacio público. En consecuencia, los objetivos de esta política serán:

1. Reducir el ruido y la contaminación provenientes del tráfico en el espacio público;
2. Ganar en salud y habitabilidad, recuperando el espacio público para los ciudadanos;
3. Ampliar la autonomía de los niños, personas con discapacidad y personas mayores en el uso del espacio público;
4. Aumentar el atractivo del espacio público para los modos no motorizados, ampliando a su favor el reparto de la superficie viaria;
5. Reducir la siniestralidad en el ámbito municipal.

Las áreas de intervención de esta política son, principalmente:

- a) Actuaciones para la recuperación del espacio público para el ciudadano no motorizado;
- b) Estrategia de aparcamiento;
- c) Sistemas de identificación de vehículos autorizados para carga y descarga
- d) Promoción de vehículos limpios.

3.5.6. Incidir sobre la conducta de movilidad de los ciudadanos

La denominada “gestión de la movilidad” incide sobre paquetes de medidas que tienen por objeto modificar las pautas o conductas de movilidad de colectivos específicos. Estas medidas, que vienen siendo aplicadas de manera sistemática en otras ciudades europeas, se basan en el análisis, información, comunicación-participación y prueba de cambios de movilidad en colectivos de trabajadores, escolares y sus familiares, jóvenes, etc.

Una parte importante de la gestión de la movilidad se dirige a grupos con claras limitaciones de movilidad: mayores y personas con movilidad reducida. Ambos grupos son objeto de acciones dentro de las actuaciones de promoción de los modos no motorizados, seguridad y eliminación de barreras. Entre los objetivos perseguidos, podemos apuntar los siguientes:

1. Modificar la cultura de la movilidad para dar más relevancia a los modos más sostenibles y equilibrar la movilidad con otras necesidades sociales.
2. Facilitar el acceso autónomo de los niños y jóvenes a sus centros educativos.
3. Reducir la conflictividad de las horas punta de acceso a los puestos de trabajo y escuelas.

Asimismo, toda política que busca modificar los hábitos de los ciudadanos debe basarse en planes de formación, comunicación y divulgación.

Siguiendo estos criterios, las áreas derivadas de esta política son:

- a) Medidas de gestión de la movilidad sobre colectivos específicos;
- b) Planes de formación y educación;
- c) Comunicación, divulgación y marketing;

3.5.7. Contribuir a la planificación sostenible del desarrollo urbano

Por último, esta política se dirige a establecer mecanismos de desarrollo del suelo y de las infraestructuras de transporte que sean sostenibles y ambiental y energéticamente eficientes.

Es clara la relación entre urbanismo y movilidad urbana. La forma tradicional de planificar la ciudad, basada en una especialización de los espacios para distintos usos, da lugar a viajes más largos que hacen necesario el uso del automóvil.

Así pues, los objetivos fijados en la planificación de la movilidad urbana sostenible, pasan también por implementar sus criterios en la programación y ejecución de las infraestructuras y del urbanismo, ofreciendo espacios urbanos que faciliten la movilidad peatonal y ciclista, dispongan de condiciones para ser atendidos por el transporte público, se programen con polivalencia y transversalidad, atendiendo a criterios de: accesibilidad,

seguridad de uso, sostenibilidad económica, social y medioambiental, compatibilidad con las modalidades de movilidad más sostenibles, con su planificación global y con la evolución equilibrada, singularización y posibilidades de los distintos ámbitos.

Atendiendo a los criterios de transporte, apuntaremos la necesidad de:

1. Un diseño de urbanización más adecuado al uso peatonal y ciclista.
2. Niveles de accesibilidad normalizados y condiciones urbanísticas de los nuevos desarrollos que favorezcan la cobertura y eficiencia del transporte público.

Esta política se desarrolla en dos áreas temáticas:

- a) Política de suelo.
- b) Política de infraestructuras.

3.5.8. Movilidad Urbana Sostenible y Agenda 2030

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) son una parte fundamental en la agenda de las Naciones Unidas (iniciativa aprobada en el año 2015) con la que se pretende ayudar a “erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos”.

Esta iniciativa está compuesta por 17 Objetivos cuya meta es la de alcanzar una serie de horizontes concretos en el año 2030. Abarcan un variado espectro de temáticas como la erradicación de la pobreza, la igualdad de género, el crecimiento económico, la reducción de la desigualdad, la protección del medio ambiente, la mejora de la salud y bienestar, entre otros, cruciales para asegurar avances hacia un desarrollo sostenible.

Aunque la temática de cada uno de los distintos ODS es muy específica, y a simple vista puede parecer que para lograrlos los esfuerzos deberían ser especializados en cada ODS, existen factores, como la movilidad, que impactan o afectan de manera transversal varios de estos objetivos, pudiendo desempeñar el papel de motor para avanzar en la consecución de las metas de la (Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible).

Atendiendo a las consideraciones de las Naciones Unidas, la movilidad es una “cuestión fundamental para el desarrollo” y por ello se están desarrollando proyectos para utilizar la movilidad como herramienta que permita alcanzar los ODS.

La División de Transporte Sostenible de la Comisión Económica para Europa (UNECE) considera que apostar por elementos de la movilidad sostenible como la transición energética, la infraestructura para una logística eficiente, la regulación vehicular, los modelos de inversión en infraestructura, la educación en seguridad vial y la planificación urbana orientada a la movilidad tendrían un gran impacto en 13 de los 17 ODS.



A pesar de que la movilidad sostenible es una herramienta transversal para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible, su relevancia destaca especialmente en el Objetivo Número 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles.

Los sistemas de movilidad deben ser asequibles, económicamente viables, orientados a las personas y respetuosos con el medio ambiente, requiriéndose para ello un enfoque integral e integrado para la formulación de políticas y la toma de decisiones. Con el objetivo de avanzar en esta dirección, el ODS 11 plantea una meta específica (número 11.2) en la que se indica que *“de aquí a 2030, se deberá proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.”*

Para alcanzar esta ambiciosa meta, es importante cambiar los actuales modelos de ciudad y movilidad, apostando por la implantación de Sistemas o Estrategias de movilidad que recojan e integren diversas alternativas para el desplazamiento, y en especial aquellas más sostenibles. Integrar el uso de la bicicleta e impulsar el desplazamiento a pie son acciones que se alinean perfectamente con otros ODS ya que reducen el consumo energético (ODS 7), la contaminación (ODS 13), y ayudan a mejorar la salud de la ciudadanía (ODS 3). Complementariamente al anterior, se han de contemplar Sistemas o Estrategias intermodales de movilidad, fundamentales para incrementar la cobertura y conectar áreas distantes en el término municipal, el núcleo urbano cabecera y a sus poblaciones, garantizando también el acceso asequible, y accesible, a los sistemas de transporte público, clave para la inclusión de poblaciones vulnerables, muchas veces localizadas en las áreas periféricas de los entornos urbanos o rurales, y limitadas de oportunidades laborales por su ubicación.

Un nuevo enfoque en la planificación urbana, es otra de las claves para lograr esta meta ya que muchos de los crecimientos de los entornos urbanos tienen lugar sin garantizar al peatón la debida infraestructura para acceder a los sistemas de movilidad. Esta circunstancia es especialmente perjudicial para los grupos más vulnerables como personas mayores y/o con diversidad funcional que, por falta de infraestructura adecuada, ven reducidas sus oportunidades de inclusión e integración en el espacio público.

La seguridad en los medios de transporte es sumamente importante. Los sistemas de movilidad seguros son cruciales para reducir el número de víctimas viales, contemplado como una meta del ODS 3. La ONU establece que la *“movilidad restringida es un componente fundamental de la exclusión social y un factor decisivo en la desigualdad y la pobreza”* por lo que, para transformar A Estrada en un lugar más sostenible (ODS11), es crucial dejar de contemplar la movilidad solamente como un sistema cuya única función es transportar de un punto a otro, para pasar a contemplarla como una poderosa herramienta que brinda oportunidades, tanto económicas como sociales al conjunto de la población.

3.5.9. Escenario de movilidad objetivo

El escenario de movilidad objetivo del PMUS está definido por los siguientes parámetros:

- El número total de desplazamientos sufre una disminución acorde con las proyecciones poblacionales previstas.
- El número de desplazamientos en los modos no motorizados, tanto peatonal como ciclista, debe incrementarse sustancialmente, reduciendo para el año de referencia a largo plazo del PMUS (2025), el peso de la movilidad motorizada en el mix modal.
- El transporte público tiene un incremento significativo tanto en ámbito territorial cubierto como en demanda satisfecha.
- El incremento de los modos no motorizados y del transporte público supone una reducción en el uso del vehículo privado.

Este documento foi aprobado...*pleno*...
na sesión de data...*30*...**ABR. 2020**

Na Estrada, a **30 ABR. 2020**



A Secretaria Acctal.

3.6. LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Cada una de las metas del presente Plan se relaciona con los principales retos sociales, ambientales y económicos que enfrenta el ámbito de estudio.

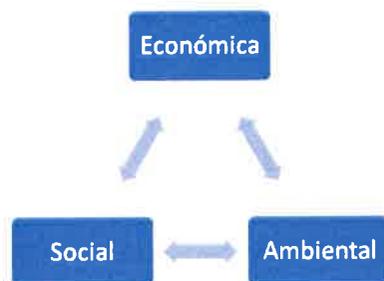


Imagen 3-3 – Componentes de la sostenibilidad. Fuente: Elaboración propia

Podemos enumerarlas de la siguiente manera:

1. Metas que persiguen un crecimiento sostenible

- Promover un urbanismo equilibrado que reduzca las necesidades de desplazarse.
- Promover soluciones urbanísticas que no estimulen el uso del automóvil y faciliten el uso del transporte público.
- Establecer normas de urbanización que favorezcan la movilidad no motorizada.

2. Metas sociales y de calidad de vida

- Fomentar una movilidad individual más responsable y sostenible.
- Favorecer el uso del transporte público y los desplazamientos andando y en bicicleta.
- Perseguir la igualdad de accesibilidad a servicios, usos urbanos y equipamientos para todos los usuarios.
- Aumentar la seguridad vial y reducir el número de accidentes.
- Incrementar el espacio público dedicado al ciudadano y no sólo al automóvil.

3. Metas ambientales y de ahorro energético

- Reducir la emisión de CO₂ en la movilidad diaria.
- Disminuir la emisión de gases contaminantes derivados de la actividad de los vehículos, para mejorar la calidad del aire.
- Reducir el nivel de ruido en el viario urbano.
- Conseguir una reducción del consumo energético basado en combustibles fósiles.
- Perseguir cambios en los hábitos de movilidad de colectivos urbanos.

4. Metas económicas

- Mejorar la competitividad económica, reduciendo los costes de transporte, principalmente en lo que se refiere a gestión y coste energético.
- Establecer un marco positivo de coste/beneficio para las actuaciones que contemple el presente Plan de Movilidad.

Las metas anteriores se desarrollan a través de **11 objetivos estratégicos** que inciden sobre distintos aspectos de la movilidad, y que se describen a continuación:

⇒ **Gestionar la movilidad a través de políticas de formación y desarrollo de una cultura responsable en relación con la movilidad.**

Las medidas de "gestión de la movilidad" están dirigidas a colectivos específicos como colegios, centros de trabajo, centros sanitarios y administrativos, y a la sociedad en su conjunto, a través de políticas de formación y desarrollo de una cultura vial que permitirá en las generaciones futuras ver de forma natural conceptos que hoy en día todavía no están asentados en la conciencia colectiva.

⇒ **Adaptar la planificación urbanística a los principios de la movilidad sostenible.**

Una adecuada planificación de la movilidad en áreas residenciales y productivas ya sea en núcleos existentes como en los nuevos desarrollos urbanos, tiene una importancia capital. En este sentido, el objetivo es el de planificar la movilidad de los nuevos desarrollos urbanos con criterios de sostenibilidad, ya que el diseño urbano o los servicios previstos de transporte colectivo son claves para que los nuevos habitantes o trabajadores de estas áreas puedan favorecerse de una movilidad más sostenible.

Este documento ha sido aprobado por el Pleno
na sesión de data 3-0 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaría Acetat.



⇒ **Aumentar la superficie, mejorar la gestión y la calidad del espacio público destinado a los peatones.**

Un objetivo primordial del Plan es la recuperación del espacio público para el peatón. Ello representa una revisión del espacio viario dedicado al automóvil, tanto para circulación como para el estacionamiento, y la promoción de políticas restrictivas para los flujos vehiculares en las zonas más sensibles en las que se busque una mayor humanización.

⇒ **Aumentar el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual.**

El ámbito de los viajes en bicicleta es el de corta y media distancia, pero hay que tener en cuenta que en el ámbito del estudio parte de estos viajes cortos se realizan todavía en automóvil. Se plantea como objetivo concienciar al ciudadano para que modifique sus hábitos de movilidad y reduzca el uso del automóvil en los viajes cortos, y potenciar este modo implantando nuevas infraestructuras o mejorando las existentes, la gestión del tráfico y la educación vial.

Además, de forma complementaria e integrada en el conjunto de planteamientos relativos a la movilidad sostenible, se tendrán en consideración las rutas cicloturistas de carácter estructurante ya que, atendiendo a la morfología del término municipal, se entienda que podrían servir de base para una red ciclable que permita ofrecer alternativas respecto al empleo de modos de transporte diferentes al automóvil.

⇒ **Promover un transporte público de calidad y competitivo respecto al vehículo privado.**

Si bien los objetivos de un PMUS son los de lograr un sistema de transporte público eficiente, fiable, moderno, cómodo y seguro, que permita un uso más generalizado del transporte público para los viajes de ámbito municipal y supramunicipal, en este sentido cabe señalar que las competencias en materia de transporte metropolitano le corresponden a la Administración Autonómica. Es por ello por lo que, además de las acciones que se lleven a cabo por parte de la Administración competente para la supervisión del servicio y la adecuación a la demanda de las distintas rutas y concesiones, resultará necesaria la monitorización por parte del Ayuntamiento de los nodos de intercambio, la demanda y las posibles necesidades de los usuarios para impulsar aquellos ajustes o modificaciones en cuanto a los puntos de servicio, frecuencias y/o rutas.

⇒ **Reducir el impacto de la distribución urbana de mercancías.**

El transporte de mercancías urbano es vital para una ciudad. Por un lado, es la base para su competitividad y por otro provoca grandes impactos sobre el tráfico (debido a su menor aceleración y capacidad de maniobra), el medioambiente (ruidos, emisiones, etc.) y la seguridad vial.

Con este objetivo estratégico se pretende proporcionar el marco de gestión del flujo de vehículos pesados que contribuya a mejorar las condiciones de vida del ciudadano, entendiendo dicha mejora como la minimización de las externalidades negativas generadas por este modo de transporte.

⇒ **Fomentar el uso racional del coche y mejorar la circulación y el tráfico.**

Es preciso que la red de infraestructuras (calles y carreteras, estacionamientos y señalización) se adapten a la nueva visión nacida en el presente Plan.

Se trata de permitir que los flujos circulatorios en vehículo privado puedan resolverse adecuadamente, pero sin favorecerlos sobre el del resto de modos.

Para la consecución de este objetivo estratégico es vital establecer criterios de señalización vial y de programación semafórica que favorezcan al peatón y a los modos sostenibles frente al vehículo privado.

En este sentido se plantearán ejes urbanos de uso preferente peatonal, que ofrezcan condiciones seguras para la totalidad del espectro de edades de los usuarios del espacio público, especialmente en lo que a los grupos de edad más joven y más envejecida se refiere, así como a colectivos con otras capacidades.

⇒ **Compatibilizar la oferta de aparcamiento con las necesidades de la demanda.**

En la política de recuperación del espacio urbano para el peatón y su humanización, es fundamental el tratamiento del espacio destinado al aparcamiento. Las medidas de restricción al aparcamiento (reducción de oferta) no pueden implantarse sin tener en cuenta su efecto en la demanda actual y futura, pues ello redundaría en impactos negativos que hay que evitar (tráficos parasitarios en busca de plaza para aparcar, aparcamiento irregular, mayor congestión circulatoria y perjuicios para los residentes).

La disposición de aparcamientos disuasorios, coordinados con actuaciones de humanización y de mejora de las condiciones de seguridad y accesibilidad, ayudará en gran medida a la ordenación de los tráficos y a la liberación de espacio urbano para el peatón.

⇒ **Mejorar la accesibilidad de personas con diversidad funcional y sensorial, otras capacidades o grupos vulnerables al acceso al transporte.**

Es responsabilidad de la sociedad en su conjunto y muy especialmente de los poderes públicos modificar el entorno de modo que pueda ser utilizado en igualdad de condiciones por todos y cada uno de los ciudadanos.

Por ello, uno de los objetivos estratégicos del presente Plan es precisamente favorecer la accesibilidad universal y, con ello, tender hacia una mayor igualdad y equidad.

Este documento foi aprobado polo Pleno na sesión de data 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020

A Secretaria A. Acetal.





⇒ **Aumentar la seguridad vial en la vía pública.**

Los estudios muestran que los accidentes de automóvil son la principal causa de mortalidad entre los jóvenes de todo el mundo, con mayor proporción entre los que tienen 18 y 24 años.

En Galicia, por sus singularidades, también tienen gran repercusión los accidentes vinculados a personas de avanzada edad (atropellos). Es por ello por lo que un Plan de Movilidad Urbana Sostenible no puede obviar la importancia de medidas conducentes a una mayor seguridad vial para todos los usuarios.

⇒ **Controlar y disminuir los niveles de contaminación atmosférica y acústica provocados por el tráfico.**

El tráfico, y el sector del transporte en general, son responsables de un porcentaje importante de la contaminación atmosférica y la emisión de Gases de Efecto Invernadero.

Los aspectos medioambientales son transversales al resto de objetivos estratégicos (por ejemplo, potenciar la movilidad a pie reduce el uso del coche y, con ello, la contaminación). No obstante, hay que tener en cuenta que los objetivos ambientales en un ámbito como A Estrada (por ejemplo, la reducción de emisiones) van a ser modestos, cuantitativamente hablando, dadas las bajas intensidades circulatorias existentes. Es por ello por lo que, en virtud de la sostenibilidad que propugna el presente Plan de Movilidad, se ha definido un objetivo estratégico específico para englobar medidas ambientales de carácter más cualitativo, con relevancia simbólica en la lucha contra la contaminación y el cambio climático y, por ende, en una mayor economía en términos energéticos.

Este documento foi aprobado... polo Pleno
na sesión de data..... 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria A cargo de



Se resumen a continuación los objetivos estratégicos para la movilidad en A Estrada los próximos años:

1. Gestionar la movilidad a través de políticas de formación y desarrollo de una cultura responsable en relación con la movilidad.
2. Adaptar la planificación urbanística a los principios de la movilidad sostenible.
3. Aumentar la superficie, mejorar la gestión y la calidad del espacio público destinado a los peatones.
4. Aumentar el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual.
5. Promover un transporte público de calidad y competitivo respecto al vehículo privado.
6. Reducir el impacto de la distribución urbana de mercancías.
7. Fomentar el uso racional del coche y mejorar la circulación y el tráfico tanto de vehículos como de personas.
8. Compatibilizar la oferta de aparcamiento con las necesidades de la demanda.
9. Mejorar la accesibilidad de personas con diversidad funcional y grupos vulnerables.
10. Aumentar la seguridad vial en la vía pública.
11. Controlar y disminuir los niveles de contaminación atmosférica y acústica provocados por el tráfico.

Este documento foi aprobado... polo Pleno
na sesión de data..... 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria Acctal.

4

Este documento foi aprobado...~~pelo~~ pleno
na sesión de data..... 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria Acetol.

Programas de actuación



4. Programas de actuación

4.1. PROGRAMAS DE ACTUACIÓN PROPUESTOS

En los núcleos y entornos urbanos europeos los niveles de tráfico y el número de vehículos han aumentado paulatinamente en los últimos años. En la medida en que crece el uso poco racional del coche, también lo hacen sus efectos negativos, como el calentamiento global, el consumo de energía, la polución del aire, el ruido, el número de accidentes, los atascos y el espacio ocupado por el coche. Estas circunstancias afectan a su vez a la calidad de vida.

Algunos de los problemas relacionados con las emisiones al medio ambiente de los vehículos pueden abordarse reduciendo su consumo de combustible (mayor eficiencia en los vehículos de nueva fabricación y conducción eficiente de los mismos) e incorporando nuevas tecnologías de automoción más "limpias". Sin embargo, quedan otros problemas causados por los vehículos pendientes de solución:

- Otros impactos en el medio ambiente: la ocupación de terreno, la contaminación acústica, distorsiones del hábitat vegetal y animal circundante, etc.
- Impacto en el consumo de energía y en el aumento de la dependencia energética de los combustibles fósiles, causado por la mayor movilidad y por un mayor número de coches, con motores más potentes y un uso poco racional de los mismos.
- Impactos en la sociedad por los accidentes de tráfico, la falta de actividad física, etc.
- Impacto en la economía por el tiempo de productividad perdido en los atascos.

Para dar respuesta a los problemas, surgen iniciativas y planes enfocados hacia la gestión de la movilidad: actuaciones encaminadas a que el usuario cambie la forma de transporte, del vehículo privado al transporte público y colectivo, al ser mucho más eficientes en el consumo de energía, u otros modos de movilidad sostenible.

El consumo energético por pasajero de los vehículos de tipo turismo con baja ocupación es especialmente alto, comparado con otros medios alternativos de transporte. Sin embargo, incrementando el número de personas dentro del coche, se mejora su eficiencia.

Para reducir estos efectos socioeconómicos y medioambientales, deben reducirse los actuales niveles de congestión de tráfico, a través de mejorar la utilización racional del coche y aumentar el uso de los medios colectivos. Cambiar de opinión y animar a cambiar a los ciudadanos hacia formas más sostenibles de transporte puede resultar tarea compleja.

Por esta razón son utilizadas una serie de estrategias:

Estrategias de persuasión: Los conceptos que siguen la estrategia de persuasión están enfocados hacia el cambio de actitudes sociales, y por ello, el comportamiento relacionado con el transporte. Se basan principalmente, pero no de forma exclusiva, en la información, los consejos y la concienciación.

Estrategias "pull": Los conceptos que "tiran" (pull) de los usuarios de transporte hacia elecciones más sostenibles se basan en el atractivo de estos modelos sostenibles. Los posibles métodos incluyen una mayor frecuencia del transporte público, la disposición de infraestructuras para utilizar la bicicleta o el transporte peatonal, y una mejor organización y coordinación de modos de transporte sostenibles.

Estrategias "push": Se puede conseguir "empujar" a los usuarios de transporte hacia un desplazamiento sostenible restringiendo el uso del coche en determinadas zonas. Esto trae asociado generalmente la aplicación de medidas "duras" que abarcan desde las restricciones de aparcamiento, o cobro por el mismo, hasta la reasignación del espacio vial y el cobro por uso de las vías públicas, es decir, el establecimiento de peajes.

Estas estrategias son más viables desde el momento en que la reestructuración del sistema de transporte público de Galicia que está acometiendo actualmente la Xunta de Galicia supondrá la existencia en A Estrada de una red de transporte público, basada en la posibilidad de utilización del transporte escolar por usuarios generales y la existencia de nuevos servicios bajo demanda. Esta nueva red de transporte público aumenta notablemente la potencialidad de trasvase modal desde el vehículo privado hacia el transporte público.

Asimismo, la gestión eficiente de la movilidad utiliza una combinación de estas estrategias para conseguir cambios en el comportamiento relacionado con el transporte. En este sentido, en el presente documento se contempla la puesta en marcha de una serie de Planes en los que se incluyen una serie de propuestas y acciones, a modo de actuaciones estructurantes, que permitirán dotar al Ayuntamiento de A Estrada de una base para implantar una estructura espacial y funcional alineada con los principios de la Agenda 2030, configurada para ofrecer accesibilidad universal, y con una visión responsable respecto a la movilidad y sus distintos modos.

1. PROGRAMA DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

El área de gestión de movilidad es amplia, puesto que puede abarcar todas las medidas que gestionan la movilidad de la población.

La gestión de la movilidad pretende reducir la dependencia del vehículo privado con baja ocupación, proponiendo alternativas como el vehículo compartido, el transporte público, el ir en bicicleta o a pie. La gestión





de la movilidad también implica la adopción de medidas que incrementen la concienciación de la gente en materia de transporte sostenible.

Para lograr una gestión eficaz de la movilidad, se pueden emplear una serie de técnicas para dirigirse a los colectivos específicos de personas y reducir su dependencia del coche. Estos colectivos son generalmente personas que viajan al mismo destino, por ejemplo, a colegios, centros de trabajo, centro-ciudad, etc.

Las técnicas habitualmente empleadas son:

1. Proporcionar información a las personas en cuanto a reducir la dependencia del coche, utilizando métodos diversos, como campañas de marketing y jornadas divulgativas.
2. Coordinar a las distintas entidades u organismos, por ejemplo, a las empresas, colectivos sociales y administraciones, para que integren soluciones de mejora de la movilidad personal y en el transporte colectivo.

Para realizar la coordinación y supervisión de la puesta en marcha del PMUS, así como para la toma de decisiones relativas a la calendarización de actuaciones contempladas, detección de nuevas necesidades específicas, determinación de proyectos a realizar, etc. se contempla la constitución de la **Mesa de la Movilidad de A Estrada**, desde la que se impulsarán políticas en materia de movilidad, así como la revisión y actualización, en su caso, de los objetivos contenidos en el presente Plan.

La acción de la **Mesa de la Movilidad de A Estrada** tendrá como uno de sus puntos de partida la revisión y actualización de las ordenanzas municipales en materia de movilidad, y el conocimiento de las necesidades ciudadanas. Para ello se impulsará la realización de jornadas formativas en centros educativos y centros sociales, la divulgación de actuaciones en materia de movilidad o la realización de campañas de educación y formación en movilidad ciclista.

Atendiendo al potencial que tienen las nuevas tecnologías en la mejora de la movilidad, también le corresponderá a la Mesa la implantación y promoción del Open Data para el desarrollo de nuevas aplicaciones de información al usuario del espacio público y respecto al modo en el que este se mueve, esto es, permitir a la ciudadanía adquirir protagonismo real en la transformación del espacio para la movilidad mediante procesos de gestión abierta (Open Data) para el desarrollo de nuevas aplicaciones de información.

La Mesa determinará las acciones y el calendario para su desarrollo y ejecución, e impulsará la realización de planes de movilidad en áreas de actividad económica y la colaboración público-privada en el desarrollo de instrumentos para la gestión de la movilidad sostenible.

Este documento foi aprobado polo Pleno na sesión de data 30 ABR. 2020 Na Estrada, a 30 ABR. 2020

Además de lo indicado, se podrían impulsar políticas y campañas divulgativas respecto a:

- **Coche compartido:** Facilita la movilidad de las personas y reduce el uso del vehículo privado, además de implicar una mejora ambiental y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.
 - Aplicación de nuevas tecnologías a la movilidad (red social de movilidad), ofreciendo flexibilidad y comodidad a los usuarios, tanto a la hora de compartir vehículo como en el estacionamiento.
 - Ofrecer beneficios sociales (acceso a centros deportivos, actos culturales, estacionamiento en áreas prioritarias, etc.) a los usuarios de transporte compartido.
- **Camino escolar:** Facilita la movilidad de padres y escolares en espacios seguros. Para ello, por parte de la Mesa se podría impulsar la prestación de servicios específicos o la realización de:
 - Ayuda técnica para los estudios de Camino Escolar;
 - Estudios relativos a ejes urbanos susceptibles de transformación.
- **Políticas en materia de movilidad:** Determinar espacios en los que unos modos de movilidad han de prevalecer sobre otros, a tiempo total o parcial, esto es:
 - Espacios íntegramente peatonales;
 - Espacios de coexistencia con predominancia de un modo a tiempo parcial, calendarizado o no;
 - Espacios de coexistencia;

La Mesa representa un proceso constante de diálogo y conocimiento compartido en el que participarán tanto entidades municipales como supramunicipales, grupos políticos y agentes sociales y económicos implicados en la movilidad de A Estrada. En ese marco es en el que se ha de consensuar la hoja de ruta cuya evolución se analizará anualmente sobre un sistema de indicadores.

El punto de partida de la Mesa se apoyará en cuatro pilares sobre los que establecer un modelo de movilidad: sostenibilidad, accesibilidad universal, competitividad y seguridad. Sobre ellos se irán construyendo las líneas estratégicas de las que parte este PMUS.



A Secretaria Apostol
[Firma]

2. PROGRAMA DE INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS

La necesidad de abordar los procesos de planificación de una forma más sostenible e integrada, en concreto en los sectores relacionados con la movilidad urbana, ha sido ampliamente reconocida por las distintas administraciones a lo largo de toda Europa, desde el nivel local hasta el supranacional. Los planes de movilidad urbana sostenible han ido ganando importancia en los últimos años en la escena europea, aunque continúa existiendo una gran disparidad en cuanto a su grado de aplicación.

El PGOM recoge aspectos con importante afección a la movilidad de A Estrada, desde las dotaciones de plazas de aparcamiento hasta las condiciones de dotación de infraestructuras, lo que determina que la estrecha coordinación entre ambos sea una necesidad. Esta puesta en común de los objetivos en materia de movilidad urbana sostenible, y una mejor calidad espacial y ambiental del municipio, partirá del reconocimiento de los conflictos relativos a la circulación rodada, el estacionamiento, el tránsito y estancia de peatones, ruido e intrusión visual en determinados ámbitos del núcleo capital, estableciendo la necesidad de medidas para una reorganización general en dichos ámbitos tanto de la circulación rodada como peatonal, estableciendo jerarquías, itinerarios, áreas peatonales que contribuyan a la mejora de la calidad del espacio público y a la reducción del impacto ambiental, social y económico derivados del tráfico.

La Mesa de Movilidad, mediante la coordinación de las comisiones técnicas de seguimiento del PMUS, realizará un análisis permanente de la evolución de las actuaciones contempladas en materia de movilidad y humanización del espacio público, pero desde una visión estratégica integral, orientada hacia la movilidad sostenible independiente, aunque estrechamente interrelacionada con otros enfoques que pudieran provenir de objetivos sectoriales: calidad del aire, accesibilidad, seguridad vial, ordenación urbana... Esta transversalidad de la movilidad urbana determina la necesidad de establecer un marco en el que unificar todas estas relaciones en torno a una visión común a largo plazo, coherente con la propia visión de "ciudad".

Cráterios a implantar en el planeamiento municipal:

- Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas;
- Favorecer un modelo de ocupación compacto del territorio;
- Favorecer una adecuada distribución, jerarquía y ordenación del viario;
- Proximidad de la población a los servicios básicos;
- Proximidad de la población a redes de transporte público;
- Creación de un grupo de trabajo permanente, complementario a la Mesa de la Movilidad que:
 - o Coordine la planificación de redes e infraestructuras de movilidad y transportes;

- o Supervise los análisis de movilidad asociados al planeamiento territorial y urbanístico, emitiendo informes para su aprobación;
- o Realice el seguimiento de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS);
- o Realice la coordinación entre Planes Generales de Ordenación Municipal y los PMUS;
- o Impulse y, en su caso, promueva la realización de Auditorias de Movilidad Sostenible.

El papel de la movilidad para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)

De acuerdo a las Naciones Unidas, la movilidad es una "cuestión fundamental para el desarrollo" y ha de ser considerada como una herramienta que permita alcanzar los ODS. Un ejemplo puntual es la agenda impulsada por la División de Transporte Sostenible de la Comisión Económica para Europa (UNECE). Ésta comprende una serie de iniciativas de tres tipos: analíticas, regulatorias y de creación de capacidades para guiar el desarrollo de la movilidad hacia el logro de los ODS. En sus iniciativas, la UNECE considera que apostar por elementos de la movilidad sostenible como la transición energética, la infraestructura para una logística eficiente, la regulación vehicular, los modelos de inversión en infraestructura, la educación en seguridad vial y la planificación urbana orientada a la movilidad tendrían un gran impacto en 13 de los 17 ODS.

Los sistemas de movilidad deben ser asequibles, económicamente viables, orientados a las personas y respetuosos con el medio ambiente, y para ello, las Naciones Unidas afirma que, se requiere un enfoque integral e integrado para la formulación de políticas y la toma de decisiones. Con el objetivo de avanzar en esta dirección, el ODS 11 plantea una meta específica (número 11.2) la cual contempla que:

"De aquí a 2030, se deberá proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad."

Para alcanzar esta ambiciosa meta, es importante cambiar los actuales modelos de ciudad y movilidad. Por un lado, se debe apostar por:

- **Sistemas de movilidad que recojan e integren diversas alternativas para el desplazamiento** y en especial aquellas más sostenibles. Integrar el uso de la bicicleta e impulsar el desplazamiento a pie son acciones que se alinean perfectamente con otros ODS ya que reducen el consumo energético (ODS 7), la contaminación (ODS 13), y ayudan a mejorar la salud de la ciudadanía (ODS 3).
- **Sistemas intermodales de movilidad**, estos son fundamentales para incrementar la cobertura y conectar áreas distantes en la ciudad y a sus poblaciones. De la misma manera, garantizar un **acceso asequible** a los sistemas de transporte público es una poderosa herramienta para la inclusión de poblaciones

vulnerables, muchas veces localizadas en las áreas periféricas de la ciudad y limitadas de oportunidades laborales por su ubicación.

- **Un nuevo enfoque en la planificación urbana**, es otra de las claves para lograr esta meta ya que muchas de nuestras ciudades siguen creciendo sin garantizar al peatón la debida infraestructura para acceder a los sistemas de movilidad. Las Naciones Unidas señalan que en áreas urbanas construidas entre 1960 a 1990 a nivel mundial, el acceso peatonal a los principales ejes viales urbanos se ha reducido en un 20%. Esto es especialmente perjudicial para grupos más vulnerables como personas mayores y/o con diversidad funcional que, por falta de infraestructura adecuada, ven reducidas sus oportunidades de inclusión en la ciudad.
- **La seguridad en los medios de transporte**, es sumamente importante, en especial, en ciudades de países en desarrollo, donde predominan los sistemas informales sin regulaciones de seguridad. Los sistemas de movilidad seguros son cruciales para reducir el número de víctimas viales, contemplado como una meta del ODS 3, así como para hacer frente al acoso sexual que padecen, principalmente las mujeres y niñas en los transportes públicos.

Finalmente, las Naciones Unidas establecen que una *“movilidad restringida es un componente fundamental de la exclusión social y un factor decisivo en la desigualdad y la pobreza”*. Por ello, y para hacer de nuestras ciudades lugares más sostenibles (ODS11), es crucial garantizar el acceso a la movilidad sostenible. Se debe dejar de contemplar la movilidad solamente como un sistema cuya única función es transportar de un punto a otro, para pasar a contemplarla como una poderosa herramienta que brinda oportunidades, tanto económicas como sociales a la población en nuestras ciudades.

3. PROGRAMA DE HUMANIZACIÓN

La convivencia en el espacio público responde no sólo a lo que sucede entre edificios o en vacíos urbanos. La actividad que se desarrolla en estos espacios, las situaciones sociales habituales, son las que caracterizan y definen cada uno de estos ámbitos, parte de un conjunto habitado.

Para configurar el espacio público no basta sólo con la realización de un proyecto, sino que es con los proyectos de ciudad o de conjunto, donde se puede establecer la importancia de agrupar o dispersar, integrar o segregar, de atraer o repeler y posteriormente de abrir o cerrar los espacios públicos para su apropiación.

La configuración de espacios para caminar, lugares para estar de pie, sentarse, ver, oír y hablar, depende de múltiples factores. La identificación de las condiciones que delatan un entorno físico que colabora o no con ellas,

la delimitación y el diagnóstico del ámbito de actuación, se posicionan como el cimiento para la toma de decisiones para poder alcanzar la meta de la humanización del espacio.

La necesaria coordinación con el Planeamiento Urbanístico, en el que se establecen los principios que se deben seguir para la configuración de la forma urbana, implica la armonización, en el proyecto urbano, del aspecto físico, el calado social, el aspecto fisiológico y funcional.

El espacio, su envolvente y configuración son determinantes para establecer la dimensión de una calle o plaza y las condiciones de sus materiales, la distancia de recorrido y su ritmo, el paisaje urbano, las secuencias y la escala. Para la realización de cualquier actuación de renovación o regeneración urbana resulta necesaria una correcta lectura de las actividades que tienen lugar, el tipo de tránsito que se produce, tráficos, intensidades, modos... La vida del espacio es el reflejo de su dinámica funcional, no es lo mismo un espacio pensado para caminar o circular con vehículos, que otro que combina lo anterior con zonas que permitan estar de pie, ya sea para hablar con alguien en zonas de estancia con apoyos en sombras, o para sentarse, gracias a la colocación de asientos, con orientación y vista para la convivencia o involucrar mobiliario urbano multifuncional. La actuación en cada parte de la ciudad, implica coordinación y resiliencia, ya que no todos los espacios son lo mismo, ni todos necesitan disponer de las mismas condiciones ni responder a las mismas necesidades.

La regeneración urbana, en cuanto a la apropiación del espacio para su humanización, ha de fortalecer la vida social, incluyendo la identidad que involucra la pertenencia al lugar, socializa el espacio y refuerza la imagen urbana y la identificación social.

Este documento foi aprobado polo Pleno
na sesión de data..... 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretar(a) Acorp(a)
[Firma]

4. PROGRAMA CICLISTA

La bicicleta posee una elevada potencialidad como modo de transporte, especialmente en los entornos rurales.

En el término municipal de A Estrada, si bien no existe una red exclusiva para este modo, si se constata la existencia de una serie de rutas para el cicloturismo o BTT desarrollado principalmente en áreas de especial interés paisajístico y natural, fuera del entorno urbano. Respecto a este, se identifica la presencia de una ruta, periférica, en la zona oeste del núcleo capital, que conecta con las zonas deportivas y docentes, articuladas entre la Avenida de Santiago, la Rúa da Cultura y la pista que articula a ésta última con la carretera N-640.

Aunque la movilidad ciclista ha experimentado un significativo aumento en los últimos años, en la actualidad no se considera necesario el establecimiento de carriles especializados para la bicicleta, si bien ésta puede compartir espacio con el resto de modos “blandos” o con el tráfico rodado, pero adoptando en este caso medidas

específicas para su coexistencia. A lo largo de la vigencia del presente PMUS se evaluará, al menos en las reuniones anuales de seguimiento, la necesidad de desarrollar una red especializada para facilitar la conectividad.

5. PROGRAMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Una de las ideas que debe asumir cualquier PMUS es que para ser respetuoso con los criterios de sostenibilidad, las actuaciones deben consumir menos energía y menos materiales. Cuando se quiere recuperar el espacio para medios de desplazamiento más respetuosos no hacen falta megaproyectos que conviertan una calzada en zona peatonal con nuevos recursos, sino una clara regulación que otorgue un uso diferente a cada espacio.

Las circunstancias actuales ofrecen un futuro esperanzador para la recuperación de espacio público mediante actuaciones denominadas de bajo coste, que permitan estudiar la reacción de los residentes y visitantes ante los cambios, pero sin plantear un proyecto definitivo. Son actuaciones rápidas, baratas y que se ejecutan gracias al apoyo de las personas que utilizan el espacio público: pequeñas obras con diseños bien pensados con pintura, maceteros, mesas, sillas y sombrillas que se convierten en piezas fundamentales para transformar la ciudad. Se trata de recuperar para los peatones, los ciclistas y los usuarios del transporte público el espacio invadido por el tráfico.

Las ciudades españolas están optando en la actualidad por medidas de este tipo, especialmente en municipios vascos y catalanes, y, de forma más lenta y en menor escala, también en otros territorios. La idea fundamental es cambiar las normas que rigen la prioridad en el uso del espacio público para el coche y otorgárselo a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público. En definitiva, recuperar el espacio ocupado por los vehículos motorizados buscando una ciudad más calmada, habitable y convivencial.

6. PROGRAMA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

A la vista de lo expresado previamente respecto al transporte de mercancías, una de las acciones que se podrá plantear dentro del resultado del PMUS podría estar encaminada a revisar las condiciones de carga y descarga que existen en el entorno urbano considerando además las dimensiones de este.

A Estrada es un núcleo Cabecera del Sistema Urbano Intermedio (DOT) pero con unas restricciones notables para la realización de la DUM, como sucede en la mayoría de las ciudades de igual o superior tamaño. Es por ello por lo que se deben revisar aspectos relacionados con el tonelaje de los vehículos, además de aspectos referidos a los horarios de carga y descarga.

Como objetivos generales se fijan los siguientes:

- Lograr una distribución urbana de mercancías más eficiente;
- Utilizar vehículos menos contaminantes, que mejoren la calidad ambiental;
- Aplicar energías limpias y renovables.
- Reducción de la contaminación acústica y reducción en un 75% de las emisiones de CO2
- Optimizar el espacio existente;
- Evitar el estacionamiento ilegal del vehículo de carga y descarga.
- Mayor capacidad para estimar la hora de llegada.

Las actuaciones específicas serían:

- **Revisión de espacios de carga y descarga:** adecuación a la demanda, integración en el modelo de ciudad. Debido a la variación de los comercios, la dificultad para accesos a algunas partes del espacio urbano y la creación de nuevos espacios comerciales se propone estudiar el número y situación de las actuales zonas de carga y descarga, para una posterior eliminación, modificación o creación de nuevas zonas.
- **Integración de la DUM en el espacio urbano.** compatibilidad de usos. revisión de la normativa. El objetivo de esta propuesta es ofrecer diferentes usos de una vía adaptados a las necesidades horarias de la ciudad, esto es, zonas multifuncionales de carga y descarga. El principal objetivo de esta medida es el de optimizar los usos de los viales de circulación de las calles para que se adapten, en la medida de lo posible, a las necesidades del tráfico según la hora del día.
- **Política de control de accesos y uso de zonas reservadas a la carga y descarga.** Optimización de zonas mediante disco físico y App:

Discos horarios físicos (no electrónicos) para el control de la duración de las operaciones de carga y descarga: Probablemente es una de las acciones más fáciles y económicas de implantar y de que se tienen resultados visibles rápidamente para la hora de valorar su adecuación. Uno de los factores que se ha demostrado como problemático ha sido la ocupación indebida de las plazas de aparcamiento por los vehículos de reparto por exceso de tiempo. Para evitar esta ocupación ilegal y garantizar la adecuada rotación, es necesario realizar un control exhaustivo de la ocupación de las plazas.

Otro de los factores a considerar es la participación de los diferentes agentes en la operativa de carga y descarga de la ciudad según la frecuencia con la que acceden a la ciudad para realizar operaciones de carga y descarga.

Este documento foi aprobado polo Pleno
na sesión de data 30 ABR. 2020



Na Estrada 30 ABR. 2020

A Secretaria Acctol.

Este tipo de medida va encaminada a mejorar las condiciones de estacionamiento para la carga y descarga de aquellos vehículos que realizan operaciones de carga y descarga con frecuencia en la ciudad. Pero para su adecuado funcionamiento se deben seguir algunas pautas que garanticen el éxito y la viabilidad de la implantación. Son las siguientes:

Viabilidad de la plaza de aparcamiento: Se debe considerar las plazas destinadas a la carga y descarga que son susceptibles de implantar un sistema de control del tiempo de estacionamiento de los vehículos. Normalmente se suelen elegir zonas especialmente conflictivas. Es recomendable limitar estas zonas para el estacionamiento de vehículos habituales en la operativa de la distribución urbana. No todos los vehículos pueden estacionar en estas zonas, puesto que en caso contrario sería imposible controlar a aquellos agentes que no disponen del distintivo; sino que solo se permitirá el estacionamiento de los vehículos que dispongan del disco horario.

Señalización específica: Se deben instalar al efecto señales adecuadas y específicas para las zonas de disco horario, para que las/os conductoras/es de los vehículos conozcan cuál es la duración máxima permitida del estacionamiento. También es adecuado indicar qué vehículos son los autorizados a estacionar en la zona con el fin de evitar el estacionamiento de turismos, y que deben de portar la tarjeta de control del estacionamiento. Se deberán dedicar zonas de estacionamiento dedicadas a esta operativa y otras zonas de estacionamiento comunes para los vehículos **no habituales** en la operativa diaria de A Estrada, que seguirán con el funcionamiento normal.

Desarrollo de una APP para la reserva de plazas: esta medida requiere de la creación y desarrollo de una aplicación que permita la reserva de plazas de aparcamiento para un vehículo concreto y con posibilidad de que sea en una franja horaria. Como se ha explicado anteriormente con el disco horario, el objetivo de esta medida es muy similar, es decir, garantizar la correcta rotación de los vehículos en las plazas haciendo cumplir a los operadores los horarios y la normativa existente.

Es una acción que está dirigida a todo tipo de agentes participantes en la DUM y que quieran participar en el proyecto, y se requiere la aplicación de un cierto nivel de tecnología para el control de las plazas de aparcamiento.

Los operadores pueden realizar reservas de las plazas de aparcamiento con suficiente antelación a través de la APP, y las reservas se pueden realizar para periodos más o menos largos de tiempo.

Excepcionalmente se podría realizar la reserva de las plazas directamente en el parquímetro si el vehículo que circulara por la zona se encontrara con la plaza libre en el momento en que pasara por allí.

El sistema requiere la supervisión continua de un sistema de control informático que comprueba la identificación de los vehículos que estacionan en las plazas, y en el caso en que se detecten ocupaciones ilegales de las zonas, el propio sistema se encarga de avisar a la Policía Municipal.

El correcto funcionamiento garantiza menores recorridos de los vehículos, menores esperas y una mayor eficiencia en la operativa. Al igual que en el caso de la aplicación del disco de control horario, no todas las plazas de aparcamiento destinadas a carga y descarga pueden estar controladas con este sistema, sino que se deberá realizar una selección adecuada.

Las plazas seleccionadas se deben señalar adecuadamente. Si se desea sacar el máximo partido a la operativa con el soporte de la tecnología, es adecuado el balizado luminoso de las plazas para poder distinguir adecuada y rápidamente si la plaza se encuentra ocupada o no.

Además del balizamiento horizontal de las zonas que garantice que sean apreciadas como diferentes por el resto de las/os usuarias/os de la vía, es importante señalar las plazas con señales verticales.

- **Fomento de la modernización de flotas (flotas limpias)** para la distribución urbana de mercancías. La idea de esta mejora es la potenciación de la utilización de vehículos limpios para la DUM, como los vehículos eléctricos y las cargo-bikes, así como las ayudas e incentivos que se deben promover para su implantación. Esta medida está muy extendida en Europa, pudiendo encontrarse experiencias próximas en la Comunidad Autónoma.

Vehículo limpio: este concepto se basa generalmente en la utilización de vehículos eléctricos que ni emiten emisiones contaminantes en el punto de utilización del vehículo, ni producen contaminación acústica, pero realmente el concepto abarca mucho más. Por ejemplo, se consideran también vehículos limpios los vehículos propulsados mediante hidrogeno o biogás, vehículos que utilicen filtros antipartículas e incluso todos aquellos vehículos propulsados mediante fuerza humana, como pueden ser las cargo-bikes, aunque también se podrían admitir las flotas limpias NO ELECTRICAS (CERO o ECO o C según zonas). La implantación de un sistema de transporte mediante vehículos limpios conlleva una serie de medidas que se pueden clasificar en dos apartados:

- La definición de ayudas e incentivos para su compra y utilización.
- Los estudios necesarios que realizar para la definición de una red o infraestructura necesaria para el repostaje de dichos vehículos.

Este documento no es aprobado en una sesión de data 30 ABR. 2020
Na Estrada, a 30 ABR. 2020
A Secretaria Acctg.

En lo que a la primera parte se refiere, concretamente a las ayudas fiscales, se trata de fijar subvenciones o descuentos para todas/os aquellas/os usuarias/os que quieran hacerse con un vehículo de estas características. Estas políticas se centran sobre todo en compensar la diferencia existente hoy en día entre el precio de adquisición de un vehículo normal frente a uno limpio, resultando este último más caro. Esto se debe principalmente a la escasa demanda existente hasta ahora en la compra de vehículos amigables, y se espera que, mediante diferentes propuestas de fomento de la demanda aplicadas por los gobiernos, se consiga aumentar dicha demanda y utilizar así economías de escala para rebajar los precios de estos.

Con todas estas medidas se prevé fomentar el uso de vehículos limpios en las ciudades de la Comunidad Europea, ayudando tanto a empresas como a particulares a su adquisición y pudiendo elevar la demanda de estos para fomentar su producción y reducir así sus precios y la contaminación tanto atmosférica como acústica.

7. PROGRAMA DE SEÑALÉTICA Y SEMAFORIZACIÓN

El Programa de señalización y semaforización es un instrumento que servirá para la mejora de las condiciones de guiado a los conductores hacia sus destinos por las vías más adecuadas o más preparadas, y también un instrumento para reforzar la legibilidad y seguridad del espacio público en ámbitos de interacción modal. Este Programa es una herramienta importante para la gestión del tráfico, parte del mobiliario urbano y contribuye a la mejor o peor percepción que la ciudadanía tiene del municipio. Las malas prácticas o mal uso de la señalización pueden ser un obstáculo para los conductores y una causa de accidentes a considerar, por lo que resulta necesario hacer hincapié en la correcta colocación y mantenimiento de la señalización en nuestras ciudades. Es por ello por lo que se considera fundamental la redacción de un Proyecto de Señalización, complementario al PMUS y resto de Planes o actuaciones que se puedan desarrollar para mejorar las condiciones del espacio público. En el citado Proyecto y licitación debe contemplarse el mantenimiento, fundamental para el éxito del Programa.

Además, una correcta señalización tiene que estar asociada a un paisaje urbano limpio, que exista continuidad en la señalización, que las señales se vean sin obstáculos que las oculten; que sean homogéneas en cuanto a colores, letras, pictogramas, entre otros factores, para conseguir una rápida percepción por parte del usuario de la vía pública, que estén en buen estado de conservación y, por supuesto, que sean veraces.

Proyecto de señalización urbana

Lo primero es hacer la fotografía de la situación actual, para ello, conviene inventariar lo que hay, y ver qué se puede aprovechar y qué habrá que retirar. Se impulsará la realización de un **Diagnóstico de la situación inicial** para a continuación promover la realización de un **Proyecto de señalización Urbana** que dé respuesta integral a

las necesidades específicas de A Estrada. Es importante comenzar un proyecto de este tipo con una cartografía actualizada en la que aparezcan las direcciones de las calles, para lo que se realizará la **elaboración de un plano con la ordenación del viario**, que necesariamente será contrastado con trabajos de campo ya que, cualquier **variación en la dirección de una calle puede afectar las rutas que se van a direccionar**.

Este documento foi aprobado polo Pleno de sesión de data 30 ABR. 2020 Na Estrada a 30 ABR. 2020

Seguindo el criterio de simplicidad, y de forma coordinada con la Comisión Técnica del PMUS y en base de la Movilidad de A Estrada, se realizará la selección de los elementos a señalar tomando como punto de inicio la clasificación de dichos elementos según su interés: público y privado, su ubicación geográfica: interna o externa al municipio, y su prioridad o importancia relativa, en función de la urgencia de la orientación o el número de personas que pueden precisarla.

Una vez definidos los elementos internos y externos que se deben señalar y establecida su jerarquía, se **determinan los itinerarios por donde se guiará a los conductores**, en coordinación con las previsiones del PMUS. Cada elemento-destino se debe relacionar con uno o varios itinerarios de aproximación. Estos serán de entrada, si direccionan hacia elementos internos, o, de salida, si señalizan elementos exteriores al municipio. El itinerario se realizará por las vías de mayor capacidad.

Una vez definidos los itinerarios, el siguiente paso es establecer sobre los mismos, **los puntos de decisión de obligada señalización**, que garanticen al conductor un correcto direccionamiento hasta su destino, ya que son aquellos cruces que obligan a un cambio de dirección. En cada punto de decisión se coloca el panel que marcará la dirección a seguir. Para facilitar esta labor se puede hacer una clasificación por colores (azul para elementos externos y vías de salida, magenta para edificios culturales...) y con un código alfanumérico, que ayudará a la hora de agrupar los paneles en un mismo poste por categorías y para posteriormente realizar el inventario de señales.

La disposición de los plafones dentro de una señal la determina la dirección de la flecha que guía hacia el elemento señalizado. Así, en el caso de elementos que comparten dirección **se deben señalar primero los que tienen mayor prioridad**. Si coinciden en dirección y nivel, se colocarán por orden alfabético.

En esta fase del proyecto ya se tienen los paneles agrupados en postes y ordenados en función de la dirección de la flecha. Este es el momento de **aplicar el criterio de homogeneidad**. Los nuevos postes y paneles tendrán las mismas características en cuanto a dimensiones de paneles, materiales, tipo de letra (tamaño, tipología, tipografía y utilización de mayúsculas), uso de pictogramas, colores de fondo, etc.

Todo este proceso debe quedar reflejado de la manera más clara posible en la memoria descriptiva del proyecto, pliegos, anexos y en sus correspondientes planos.



Este documento foi aprobado polo Pleno de sesión de data 30 ABR. 2020 Na Estrada a 30 ABR. 2020

A Secretaría

[Firma manuscrita]

8. PROGRAMA DE APARCAMIENTOS

Las estrategias de aparcamiento deben ir dirigidas a los distintos usuarios y usuarias ya que su funcionalidad y demanda de estacionamiento es muy diversa en función del motivo de viaje, en ese sentido habrá que gestionar la movilidad de:

- **Residentes**, Los residentes constituyen un colectivo con derecho preferencial para aparcar en un lugar accesible desde su vivienda, siempre y cuando éste sea compatible con la ordenación viaria y los niveles exigidos de calidad ambiental. Las políticas en este caso se dirigen a reservar plazas para residentes en zonas de estacionamiento regulado y/o realizar aparcamientos mixtos o de residentes en zonas de alta saturación. También se intentará dar una solución de estacionamiento más eficiente para aquellos casos en los que los vehículos son poco utilizados, por lo que serían susceptibles de estacionar en aparcamientos específicos más periféricos.
- **Visitantes ocasionales por motivo compras, gestiones, u ocio**. Se trata de un colectivo que no se desplaza diariamente a una determinada zona en coche, pero necesita dotarse de un nivel mínimo de accesibilidad, a fin de realizar sus actividades. Indudablemente, dentro de este colectivo existen diferencias, pues un comprador que necesita cargar con bultos necesita un estacionamiento más accesible que aquél que va al cine o a cualquier otro espectáculo. Las políticas en este caso deben ir dirigidas a admitir un nivel suficiente de plazas, promoviendo una rotación mediante sistemas de estacionamiento regulado o promocionando los aparcamientos de rotación.
- **Personas trabajadoras**. Acceden por motivos obligados a zonas densificadas del núcleo urbano y a los principales ámbitos empresariales. La estancia del vehículo aparcado es larga, realizándose este viaje de manera recurrente. En estos ámbitos la ilegalidad de aparcamiento es muy elevada. Las políticas, en estos casos, se dirigen a limitar este tipo de aparcamiento, fomentar el uso del transporte colectivo y establecer estacionamientos fuera del casco que actúen como aparcamientos de conexión con el transporte público (park&ride). Creación de abonos específicos para trabajadores en aparcamientos subterráneos o el establecimiento de una zona de estacionamiento regulado especial para trabajadores.

9. PROGRAMA DE ACCESIBILIDAD Y GRUPOS VULNERABLES

Se desarrollará atendiendo a los criterios contenidos en el Plan de Accesibilidad, concretamente según lo recogido en las correspondientes fichas, referidas a los ejes de actuación de este apartado.

10. PROGRAMA DE MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL

Esta actuación tiene como objetivo definir las directrices necesarias para la correcta elaboración del Plan de Seguridad Vial en el municipio de A Estrada. Estas directrices buscan lo siguiente:

- Promover estrategias y actuaciones que garanticen la seguridad vial.
- Indagar en las causas y consecuencias de la accidentalidad vial urbana y garantizar la posibilidad de convivencia y la realización de desplazamientos seguros, prestando especial atención a aquellos realizados por la población más vulnerable.

Las Administraciones Públicas y agentes sociales y económicos que deban intervenir en acciones relativas a la seguridad tales como diseño vial, normativas, etc. para tratar de solventar la problemática existente con la seguridad vial. Este Programa de actuación contempla la elaboración de un Plan Local de Seguridad Vial, que se estructura en las siguientes cuatro fases:

1. **Diagnóstico**: Fase en la que se recogerán todos los datos básicos necesarios sobre la situación demográfica, socioeconómica, del parque móvil, de los hábitos de movilidad y de la situación de partida en el ámbito de la Seguridad Vial. Para el análisis de este último se utilizará el mapa local de riesgos de accidentalidad.
2. **Formulación de propuestas**: fase en la que se plantearán, en función de los resultados obtenidos en la fase de diagnóstico, aquellas propuestas y actuaciones identificadas como estructurantes o básicas, además de aquellas otras que identifiquen la necesidad de mejoras. Los objetivos de estas propuestas serán la reducción de la accidentalidad, la implicación del Ayuntamiento en la seguridad vial y la realización de una planificación de la seguridad vial integral.
3. **Elaboración del Plan de acción** cuyos objetivos serán:
 - Asegurar la convivencia de todos los modos de transporte, repartiendo el espacio vial de una forma más equitativa y mejorando el diseño de las calles y la señalización vial.
 - Reducir el número y las consecuencias de los accidentes.
 - Incrementar la seguridad de ciclistas y peatones, especialmente niños, mayores y personas con movilidad reducida.
 - Aumentar y mejorar la disciplina vial para la corrección gradual de la incidencia de las infracciones.
 - Plantear la seguridad vial urbana como un aspecto de salud pública y, en consecuencia, proporcionar una mejor atención sanitaria y social a los afectados por accidentes de tráfico.



- o Promover los pactos locales así como la participación social sobre movilidad local y seguridad vial urbana.
- o Monitorizar sistemas que faciliten la obtención y el análisis de información relativa a la movilidad y accidentalidad vial urbana.
- o Potenciar la coordinación y cooperación con las instituciones y organismos supramunicipales competentes.

4. Evaluación del plan de acción, mediante la:

- o Valoración de las acciones implantadas, mediante el análisis de los resultados obtenidos y la utilización de encuestas que reflejen el grado de satisfacción, tanto de los ciudadanos como de los agentes implicados en las distintas actuaciones planteadas.
- o Actualización de los indicadores, al menos de los referentes a los niveles de riesgo. Esta actualización se podrá realizar con periodicidad anual o cuando se crea conveniente.
- o Redefinición de los objetivos, que ha de ser fruto de los resultados que se hayan obtenido, para así fijar nuevas metas que sean cada vez más exigentes para períodos posteriores.

11. PROGRAMA DE MEDIDAS AMBIENTALES

Atendiendo a la naturaleza del PMUS y la formulación de sus objetivos, así como la naturaleza de las líneas estratégicas indicadas en él y las medidas derivadas de estas últimas, el impacto ambiental derivado de su aplicación va a ser, por propia vocación, positivo. Los impactos del PMUS, mayoritariamente, van a provenir de la reducción del uso del vehículo privado, normalmente a favor del transporte público colectivo o del uso medios de transporte no motorizados (a pie, bicicleta, otros). Además, existen otros impactos que son de naturaleza variada, siempre positiva por propia definición de los objetivos.

Entre los principales efectos ambientales asociados al cambio climático y derivados del transporte, destaca en primer lugar, la contaminación atmosférica. Las emisiones de agentes contaminantes (NOx) y de gases de efecto invernadero (CO₂) derivados del uso de vehículos, ha generado en los últimos años una gran preocupación debido a su aumento progresivo. La puesta en marcha de actuaciones encaminadas a reducir el uso de vehículos privados, supondrá una reducción de la contaminación atmosférica, no solo a nivel de emisiones sino de ruido, ya que el transporte, tanto de personas como de bienes, es considerado uno de los principales focos de contaminación acústica en las zonas urbanas.

Por otro lado, el ahorro en el consumo de combustibles fósiles y su sustitución por otras modalidades de transporte (a pie, bicicleta, etc.) permitirán reducir el impacto negativo que supone el uso de este recurso no

renovable. De manera global, todos estos impactos positivos repercuten en la calidad de vida de la población, no solo por la mejora de la calidad atmosférica, si no por el fomento de hábitos de vida más saludables entre la población, como es andar o ir en bicicleta. Todo ello supone una mejora tanto del bienestar, como de la salud de las personas.

4.2. PROGRAMAS, PROPUESTAS Y ACCIONES. FICHAS.

Todo ocurre en el escenario de la ciudad porque la ciudad es un escenario de encuentro, es el escenario de la gran celebración de la vida urbana. Este escenario, así como el transporte, es generador potencial de futuros empleos, induce el crecimiento, el reencuentro, la animación. El escenario urbano puede contribuir también a la integración del sector formal con el informal, mejorando las condiciones de vida de los ciudadanos.

Esta reflexión, si bien podría ser la síntesis de los objetivos del PMUS, anticipa la esencia del conjunto de las actuaciones contenidas en cada uno de los programas anteriormente expuestos:

1. Programa de gestión de la movilidad;
2. Programa de integración de la movilidad en las políticas urbanísticas;
3. Programa de humanización;
4. Programa ciclista;
5. Programa de transporte público;
6. Programa de transporte de mercancías;
7. Programa de señalética y semaforización;
8. Programa de aparcamientos;
9. Programa de accesibilidad y grupos vulnerables;
10. Programa de seguridad vial;
11. Programa de medidas ambientales.

Este documento foi aprobado... polo... pleno
na sesión de data... 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria Acól.

A continuación, se acompañan las fichas de cada una de las acciones que precisan cada una de las propuestas que integran cada uno de los Programas.



Programa de gestión de la movilidad		Propuesta 1.1	Constitución de la Mesa de la Movilidad de A Estrada.
--	--	----------------------	--

Objetivo estratégico			
Coordinar las actuaciones locales en materia de movilidad.			
Objetivo específico			
<ul style="list-style-type: none"> Consensuar la hoja de ruta de la movilidad; Facilitar la gobernanza de la movilidad de A Estrada y la implantación de medidas desde los órganos Municipales; Proponer, impulsar y supervisar las actuaciones locales en materia de movilidad; Promover un mejor uso del espacio urbano y de las infraestructuras y servicios de transporte existente; Promover soluciones de economía colaborativa entre las empresas y Administraciones; Organizar actos públicos para la participación y/o la información de la ciudadanía; Analizar la evolución a través del Informe anual del Estado de la Movilidad. 			
Modos implicados			
<input checked="" type="checkbox"/>	Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/>	Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/>	Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/>	Seguridad vial
<input checked="" type="checkbox"/>	Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/>	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?			
	Si	<input checked="" type="checkbox"/>	No

Ámbito de la actuación	
Ayuntamiento de A Estrada, en su totalidad	
Tipo de actuación	
Gestión, planificación, formación y difusión.	

Descripción de la actuación	
Se constituirá la Mesa de la Movilidad del Ayuntamiento de A Estrada, que podrá estar integrada por: miembros del equipo de gobierno y otros grupos políticos presentes en el Ayuntamiento, representantes de otras Administraciones, personal técnico del Ayuntamiento, sindicatos, empresarios, hosteleros, hoteleros, comerciantes, colectivos de ciclistas, entidades vecinales y de personas con otras capacidades, taxistas, representantes de los centros docentes y entidades civiles. Su configuración nunca estará cerrada, pudiendo permitirse la incorporación de otras entidades y/o colectivos, así como la constitución de comisiones para completar las funciones de la Mesa.	

Nivel de prioridad de la propuesta	
Alto	
Calendarización de la implantación	
Plazo: inmediato. Hito 1º previo a la puesta en marcha del PMUS. Activo durante la vigencia del PMUS.	
Responsables de la ejecución y/o financiación	
Ayuntamiento de A Estrada	

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2019)
Objetivos evaluación anual	Grado de cumplimiento	0%	100%

Programa de gestión de la movilidad		Propuesta 1.2	Acción de la Mesa de la Movilidad de A Estrada.
--	--	----------------------	--

Objetivo estratégico			
Planificar y determinar las actuaciones en materia de movilidad y accesibilidad y su regulación en A Estrada.			
Objetivos específicos			
<ul style="list-style-type: none"> Revisar y actualizar las ordenanzas municipales en materia de movilidad; Realización de jornadas formativas en centros educativos y municipales; Realización de campañas de divulgación de actuaciones en materia de movilidad; Realización de campañas de fomento de uso sostenible de modos; Promoción del Open Data para el desarrollo de nuevas aplicaciones e información sobre movilidad; Realización de campañas de educación y formación en movilidad ciclista; Determinar las acciones y el calendario para su desarrollo y ejecución; Realización de planes de movilidad en áreas de actividad económica y de su seguimiento. Promoción de Planes de movilidad de empresa. Colaboración público-privada en el desarrollo de instrumentos para la gestión de la movilidad sostenible. 			
Modos implicados			
<input checked="" type="checkbox"/>	Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/>	Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/>	Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/>	Seguridad vial
<input checked="" type="checkbox"/>	Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/>	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?			
	Si	<input checked="" type="checkbox"/>	No

Ámbito de la actuación	
Ayuntamiento de A Estrada, en su totalidad	
Tipo de actuación	
Gestión, planificación, formación y difusión.	

Descripción de la actuación	
En la Mesa se realizará la revisión y propuesta de actualización de las Ordenanzas municipales en materia de movilidad, el impulso de políticas y campañas para la formación y desarrollo de una cultura vial que permita interiorizar conceptos que a día de hoy todavía no están asentados en la conciencia colectiva, así como la realización de campañas dirigidas a colectivos específicos: colegios, centros de trabajo, centros sanitarios y administrativos, y a la sociedad en su conjunto (centros sociales).	

Nivel de prioridad de la propuesta	
Alto	
Calendarización de la implantación	
Plazo: inmediato. Hito 2º desde la puesta en marcha del PMUS. Activo durante la vigencia del presente Plan.	
Responsables de la ejecución y/o financiación	
Ayuntamiento de A Estrada junto con otras Administraciones en función de la naturaleza de la actuación	

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2025)
Objetivos evaluación anual	Grado de cumplimiento	0%	100%

Este documento foi aprobado neste Pleno na sesión de data 30 ABR. 2020

A Secretaria Accion

[Handwritten signature]



Programa de integración de la movilidad en las políticas urbanísticas	Propuesta 2.1	Adaptación de la planificación urbanística a los principios de la movilidad sostenible
---	---------------	--

Objetivo estratégico			
Revisión del planeamiento general y la ordenación pormenorizada en áreas residenciales, terciarias e industriales			
Objetivos específicos			
<ul style="list-style-type: none"> Revisión del planeamiento general y la ordenación pormenorizada; Adaptación progresiva de la planificación urbanística a los principios de la movilidad sostenible; Itinerarios accesibles no segregados de las circulaciones principales, que posibiliten la utilización del entorno urbano, el acceso a los edificios, instalaciones, servicios y sistemas de transporte público; Definición de dotaciones de aparcamiento en el Planeamiento Urbanístico; Gestión de las vías principales con medidas de adecuación urbanística. Gestión de las vías mediante creación de nuevas Áreas de Prioridad Residencial. Gestión de las vías mediante la implantación de medidas en la Zona de Bajas Emisiones. Definición de criterios de intervención urbanística en las vías locales para minimizar las posibilidades de estacionamiento ilegal; Regulación de la movilidad en nuevos desarrollos urbanísticos. 			
Modos implicados			
<input checked="" type="checkbox"/>	Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/>	Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/>	Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/>	Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/>	Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/>	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?			
	Si	<input checked="" type="checkbox"/>	No

Ámbito de la actuación	
Ayuntamiento de A Estrada, en su totalidad	
Tipo de actuación	
Gestión, planificación y ejecución.	

Descripción de la actuación	
Se procederá a la revisión del planeamiento general y de desarrollo, la ordenación pormenorizada y proyectos de urbanización y reurbanización en áreas residenciales, dotacionales, terciarias e industriales, ya sea en núcleos existentes como en los nuevos desarrollos urbanos, con el objetivo de planificar la movilidad en base a criterios de sostenibilidad.	

Nivel de prioridad de la propuesta	
Alto	
Calendarización de la implantación	
Plazo: corto. Hito 3º desde la puesta en marcha del PMUS. Activo durante la vigencia del presente Plan.	
Responsables de la ejecución y/o financiación	
Ayuntamiento de A Estrada	

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2025)
Objetivos evaluación anual	Grado de cumplimiento	0%	100%

Programa de integración de la movilidad en las políticas urbanísticas	Propuesta 2.2	Aplicación de los principios de la Agenda 2030
---	---------------	--

Objetivo estratégico			
La adopción de medidas frente al cambio climático, la desigualdad económica, la innovación y el consumo sostenible, entre otras prioridades.			
Objetivos específicos			
<ul style="list-style-type: none"> Promoción de la aplicación de los principios de la Agenda 2030; Permitir y fomentar el avance hacia el cumplimiento de los ODS y metas de la Agenda 2030. Interrelación entre objetivos: la clave del éxito de uno involucrará las cuestiones vinculadas con otros. 			
Modos implicados			
<input checked="" type="checkbox"/>	Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/>	Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/>	Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/>	Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/>	Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/>	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?			
	Si		No

Ámbito de la actuación	
Ayuntamiento de A Estrada, en su totalidad	
Tipo de actuación	
Gestión, planificación, ejecución.	

Descripción de la actuación	
<p>Se promoverá la aplicación de los principios de la Agenda 2030, especialmente en nuevas urbanizaciones y reurbanizaciones, pero desde una óptica orientada a la movilidad sostenible y a la mejora de los espacios públicos. En este sentido, tanto el conjunto de las actuaciones como cada una de ellas, deberá permitir fomentar el avance hacia el cumplimiento de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, y sus 169 metas, contemplados en la Agenda 2030. Estos 17 Objetivos incluyen nuevas esferas como el cambio climático, la desigualdad económica, la innovación, y el consumo sostenible, entre otras prioridades. Los ODS conllevan un espíritu de colaboración y pragmatismo para elegir las mejores acciones con el fin de mejorar la vida, de manera sostenible, para las generaciones futuras.</p>	

Nivel de prioridad de la propuesta	
Alto	
Calendarización de la implantación	
Plazo: corto. Hito 4º del PMUS, coordinado con el 3º. Activo durante la vigencia del presente Plan.	
Responsables de la ejecución y/o financiación	
Ayuntamiento de A Estrada	

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2030)
Objetivos evaluación anual	Grado de cumplimiento	0%	100%

Este documento fue aprobado por el Pleno de la sesión de fecha 3.0 ABR. 2020
 Na Estrada a 3.0 ABR. 2020
 A Secretaria

Programa de humanización		Propuesta 3.1	Creación de Red de Itinerarios Temáticos
--------------------------	--	---------------	--

Objetivo estratégico	
Creación de itinerarios temáticos accesibles para la puesta en valor del patrimonio cultural y natural.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Definir paseos señalizados y/o circuitos con rutas adaptadas a diferentes grupos de población; Diseñar desde la perspectiva de fomentar la movilidad sostenible en el entorno urbano y su valor turístico, y su interconexión con lugares de interés cultural, patrimonial o natural; Definición de la Red de Itinerario Saludable, que permitiría unir mediante un itinerario prioritariamente peatonal y ciclista el núcleo urbano con los polos periféricos de práctica deportiva o esparcimiento; Peatonalización parcial de calles los fines de semana. 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/> Bicicleta	Transporte de mercancías
Transporte público	Seguridad viaria
Vehículo privado	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Si	No

Ámbito de la actuación	
Concello de A Estrada. Ámbito municipal.	
Tipo de actuación	
Proyecto básico y de ejecución de la ampliación de la alameda. Ejecución de obra.	

Descripción de la actuación	
Este proyecto permitirá la creación de una red de paseos señalizados, distribuidos en circuitos con rutas adaptadas a diferentes grupos de población. Algunos de ellos estarán diseñados desde la perspectiva de fomentar la movilidad sostenible en la ciudad y su valor turístico. Los restantes estarán ubicados en zonas más periféricas del núcleo urbano y su diseño estará más orientado al fomento de la actividad física y a servir de apoyo a las actividades de promoción de la salud del que se llevan a cabo en los distintos centros municipales. Entre los recorridos, es significativa la denominada Red de Itinerario Saludable, a lo largo de la Avda. de Pontevedra y el camino de acceso a la "Academia Galega de Seguridade Pública" y a los centros escolares, que permitiría unir mediante un itinerario prioritariamente peatonal y ciclista, el núcleo urbano con la zona deportiva y de esparcimiento sita en dicha zona escolar, y regresar por la Avda. da Cultura hacia la Avda. de Santiago.	

Nivel de prioridad de la propuesta	
Alto	
Calendarización de la implantación	
A desarrollar durante la vida del PMUS. Hito 5º, Acción 5. Coordinado con ejecución del PXOM	
Responsables de la ejecución y/o financiación	
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.	

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2025)
Acciones previstas	Acciones completadas	0%	100%

Programa de humanización		Propuesta 3.2	Creación de Caminos Escolares Seguros
--------------------------	--	---------------	---------------------------------------

Objetivo estratégico	
Creación de caminos escolares seguros para modos peatonal y ciclista.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Cambio de hábitos en la forma de desplazarse a clase y que cada vez se haga más en bicicleta o andando; Acreditación, centrada en capacitar a la comunidad educativa de primaria (alumnos, profesores y familias) para moverse de manera sostenible; Campaña Compromiso Entre Iguales para que los alumnos desarrollen su propia comunidad sostenible y sus propias campañas para promocionar la bicicleta o caminar como alternativa más sana y más divertida que el coche para desplazarse. 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/> Bicicleta	Transporte de mercancías
Transporte público	Seguridad viaria
Vehículo privado	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Si	No

Ámbito de la actuación	
Concello de A Estrada. Ámbito urbano.	
Tipo de actuación	
Proyecto básico y de ejecución de la ampliación de la alameda. Ejecución de obra.	

Descripción de la actuación	
Se centra en la promoción de la movilidad sostenible a la escuela, para facilitar el cambio de hábitos en la forma de desplazarse a clase y que cada vez se haga más en bicicleta o andando. Se proponen dos líneas iniciales de actuación: <ul style="list-style-type: none"> Capacitar a la comunidad educativa de primaria (alumnos, profesores y familias) para moverse de manera sostenible, con especial hincapié en la bici; Impulsar la iniciativa "Compromiso Entre Iguales", dirigida a los alumnos de secundaria de entre 11 y 19 años para que sean ellos mismos los que desarrollen su propia comunidad sostenible, desarrollen sus propias campañas para promocionar la bici, utilizando sus propias ideas y soluciones para mostrar a sus compañeros que la bicicleta o caminar es más sano y más divertido que el coche. 	

Nivel de prioridad de la propuesta	
Alto	
Calendarización de la implantación	
A desarrollar durante la vida del PMUS. Hito 5º, Acción 6. Coordinado con ejecución del PXOM	
Responsables de la ejecución y/o financiación	
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.	

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2020)
Acciones previstas	Acciones completadas	0%	100%

Este documento no fue aprobado... Pleno
na sesión de data... 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020
A Secretaria Acet...



Programa de humanización	Propuesta 3.3	Mejora y ampliación del espacio público en: Ampliación de la Alameda
--------------------------	---------------	--

Objetivo estratégico		
Incremento de la superficie, mejora de la gestión, la calidad, dotación y legibilidad del espacio público.		
Objetivos específicos		
<ul style="list-style-type: none"> Recuperación del espacio público para la ciudadanía; Mejora y ampliación del espacio público actualmente disponible; 		
Modos implicados		
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal		Aparcamiento
<input type="checkbox"/> Bicicleta		Transporte de mercancías
<input type="checkbox"/> Transporte público		<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input type="checkbox"/> Vehículo privado		Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sí		No

Ámbito de la actuación
Alameda de A Estrada. Ampliación.
Tipo de actuación
Proyecto básico y de ejecución de la ampliación de la alameda. Ejecución de obra.

Descripción de la actuación
Ampliación de la alameda de A Estrada, ampliando la oferta de espacio público para la ciudadanía, así como zonas de esparcimiento y juego para distintas edades. Además de la ampliación de los actuales espacios verdes, de juego y de paseo, se acometerá la humanización de los espacios adyacentes a la actual alameda, de forma que se configure un ámbito de centralidad para el conjunto de la sociedad. En este sentido, se acomete la supresión de espacios con usos obsoletos y la eliminación de elementos distorsionadores del espacio urbano, mejorando la imagen del núcleo urbano y consolidación de un nodo público con usos ciudadanos.
Actuación en curso durante la redacción del presente PMUS.

Nivel de prioridad de la propuesta
Alto
Calendarización de la implantación
Plazo: inmediato. Hito 5º, Acción 7: proyecto y obra. Coordinado con ejecución del PXOM y propuesta 3.4
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2020)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	90%	100%

Programa de humanización	Propuesta 3.4	Mejora y ampliación del espacio público en: Humanización de rúas Justo Martínez e IRYDA
--------------------------	---------------	---

Objetivo estratégico		
Incremento de la superficie, mejora de la gestión, la calidad, dotación y legibilidad del espacio público.		
Objetivos específicos		
<ul style="list-style-type: none"> Recuperación del espacio público para el peatón; Revisión del espacio viario dedicado al automóvil, tanto para circulación como para el estacionamiento; Aplicación de restricciones a los flujos vehiculares en aras de una mayor humanización de la vía; Establecimiento de zona 30 		
Modos implicados		
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal		Aparcamiento
<input type="checkbox"/> Bicicleta		Transporte de mercancías
<input type="checkbox"/> Transporte público		Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado		Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sí		No

Ámbito de la actuación
Rúas Justo Martínez e IRYDA
Tipo de actuación
Proyecto básico y de ejecución de reurbanización. Ejecución de obra.

Descripción de la actuación
Se realizará una revisión del espacio viario dedicado al automóvil, tanto para circulación como para el estacionamiento, de cara a la recuperación del espacio público para el peatón, mejorando su legibilidad y homogeneización de acabados. Además, se aplicarán políticas restrictivas para los flujos vehiculares en las zonas más sensibles, en las que se adoptarán medidas para acometer actuaciones para ofrecer una mayor humanización. El horizonte final es la humanización del espacio público, con un uso preferente peatonal, y el incremento de la seguridad vial y la mejora de las condiciones de legibilidad del espacio. Además, con estas actuaciones se prestará especial atención a las necesidades de las personas con diversidad funcional, sensorial y otras capacidades, favoreciendo la accesibilidad universal.

Nivel de prioridad de la propuesta
Alto
Calendarización de la implantación
Plazo: inmediato. Hito 5º, Acción 8: proyecto y obra. Coordinado con ejecución del PXOM y propuesta 3.3
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2021)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Este documento foi aprobado... pelo... Pleno
na sessão de data 30 ABR. 2020
Na Estrada, a 30 ABR. 2020
A Secretaria A. [Signature]



Programa de humanización	Propuesta 3.5	Mejora y ampliación del espacio público en: Praza da Feira-Campo da Feira
--------------------------	---------------	--

Objetivo estratégico	
Incremento de la superficie, mejora de la gestión, la calidad, dotación y legibilidad del espacio público.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Recuperación del espacio público para el peatón; Revisión del espacio viario dedicado al automóvil, tanto para circulación como para el estacionamiento; Promoción de políticas restrictivas para los flujos vehiculares en aras de una mayor humanización; Ampliación de la oferta de espacios para el estacionamiento en aparcamientos disuasorios; 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Sí	No

Ámbito de la actuación
Praza da Feira-Campo da Feira, y calles adyacentes (Travesía da Feira, Irmáns José e Severino Trigo, Travesías Leicures, articulación con Rúas Gradín y San Antonio y Rúas Ulla y 25 de Xullo)
Tipo de actuación
Proyecto básico y de ejecución de reurbanización. Ejecución de obra.

Descripción de la actuación
Se realizará una revisión del espacio viario dedicado al automóvil, tanto para circulación como para el estacionamiento, de cara a la recuperación del espacio público para el peatón, y la promoción de políticas restrictivas para los flujos vehiculares en las zonas más sensibles, en las que se adoptarán medidas para acometer actuaciones para ofrecer una mayor humanización. El horizonte final es la humanización del espacio público, con un uso preferente peatonal, y el incremento de la seguridad vial. Además, con estas actuaciones se prestará especial atención a las necesidades de las personas con diversidad funcional, sensorial y otras capacidades, favoreciendo la accesibilidad universal.

Nivel de prioridad de la propuesta
Alto
Calendarización de la implantación
Plazo: corto. Hito 5º, Acción 9: proyecto y obra. Coordinado con ejecución del PXOM y propuesta 8.1
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2020)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Programa de humanización	Propuesta 3.6	Mejora y ampliación del espacio público en: Eje Avenida América-Capitán Bernal-Peregrina-Pza. Galicia
--------------------------	---------------	--

Objetivo estratégico	
Incremento de la superficie, mejora de la gestión, la calidad, dotación y legibilidad del espacio público.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Recuperación del espacio público para el peatón; Revisión del espacio viario dedicado al automóvil, tanto para circulación como para el estacionamiento; Promoción de políticas restrictivas para los flujos vehiculares en aras de una mayor humanización; Ampliación de la oferta de espacios para el estacionamiento en aparcamientos disuasorios; 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Sí	No

Ámbito de la actuación	Este documento foi aprobado polo... Pleno na sesión de data 30 ABR. 2020
Avenida de América-Capitán Bernal-Peregrina.	
Tipo de actuación	Na Estrada, a 30 ABR. 2020
Proyecto básico y de ejecución de reurbanización. Ejecución de obra.	

Descripción de la actuación
Se realizará una revisión del espacio viario dedicado al automóvil, tanto para circulación como para el estacionamiento, de cara a la recuperación del espacio público para el peatón, mejorando su legibilidad y homogeneización de acabados. Además, se aplicarán políticas restrictivas para los flujos vehiculares en las zonas más sensibles, en las que se adoptarán medidas para acometer actuaciones para ofrecer una mayor humanización. El horizonte final es la humanización del espacio público, con un uso preferente peatonal, y el incremento de la seguridad vial y la mejora de las condiciones de legibilidad del espacio. Además, con estas actuaciones se prestará especial atención a las necesidades de las personas con diversidad funcional, sensorial y otras capacidades, favoreciendo la accesibilidad universal.

Nivel de prioridad de la propuesta
Alto
Calendarización de la implantación
Plazo: corto. Hito 5º, Acción 10: proyecto y obra. Coordinado con ejecución del PXOM, acciones 3.7;3.8;3.9 y 8.2
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2022)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Programa de humanización		Propuesta 3.7	Mejora y ampliación del espacio público en: Eje Pza. Galicia-Pérez Viondi-Benito Vigo-Colegio Pérez Viondi
--------------------------	--	---------------	---

Objetivo estratégico	
Incremento de la superficie, mejora de la gestión, la calidad, dotación y legibilidad del espacio público.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Reordenación de los tráfico y recuperación del espacio público para el peatón; Revisión del espacio viario dedicado al automóvil, tanto para circulación como para el estacionamiento; Promoción de políticas restrictivas para los flujos vehiculares en aras de una mayor humanización; Implementar medidas en materia de seguridad vial; Reurbanización del espacio. 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Si	No

Ámbito de la actuación
Eje Pza. Galicia-Pérez Viondi- Avda. Benito Vigo-Colegio Pérez Viondi
Tipo de actuación
Proyecto básico y de ejecución de reurbanización. Ejecución de obra.

Descripción de la actuación
Se realizará la reordenación de los tráfico y la revisión del espacio viario dedicado al automóvil, tanto para circulación como para el estacionamiento, de cara a la recuperación del espacio público para el peatón, mejorando su legibilidad y homogeneización de acabados. Además, se aplicarán políticas restrictivas para los flujos vehiculares, desarrollando acciones específicas para ofrecer una mayor humanización del espacio público, prestando especial atención al cruce con la Avda. Benito Vigo. El horizonte final es ofrecer un espacio público con un uso preferente peatonal, el incremento de la seguridad vial y la mejora de las condiciones de legibilidad del espacio. Además, se prestará especial atención a las necesidades de las personas con diversidad funcional, sensorial y otras capacidades, favoreciendo la accesibilidad universal.

Nivel de prioridad de la propuesta
Alto
Calendarización de la implantación
Plazo: corto. Hito 5º, Acción 11: proyecto y obra. Coordinado con ejecución del PXOM, acciones 3.6;3.8;3.9 y 8.2
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2022)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Programa de humanización		Propuesta 3.8	Mejora y ampliación del espacio público en: Eje Pza. Galicia-Serafin Pazo-Benito Vigo-Serafin Pazo-Matadero Plaza de Galicia – Rúa 56 – San Paio
--------------------------	--	---------------	--

Objetivo estratégico	
Incremento de la superficie, mejora de la gestión, la calidad, dotación y legibilidad del espacio público.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Reordenación de los tráfico y recuperación del espacio público para el peatón; Peatonalización del primer tramo de Serafin Pazo, entre Pza. de Galicia y Avda. Benito Vigo; Promoción de políticas restrictivas para los flujos vehiculares en aras de una mayor humanización; Implementar medidas en materia de seguridad vial (coordinado con 3.4). Reurbanización del espacio. 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Si	No

Ámbito de la actuación
Eje Pza. Galicia-Serafin Pazo- Avda. Benito Vigo-Serafin Pazo-Matadero
Tipo de actuación
Proyecto básico y de ejecución de reurbanización. Ejecución de obra.

Descripción de la actuación
Se realizará la reordenación de los tráfico y la revisión del espacio viario dedicado al automóvil, tanto para circulación como para el estacionamiento, de cara a la recuperación del espacio público para el peatón, mejorando su legibilidad y homogeneización de acabados. Además, se aplicarán políticas restrictivas para los flujos vehiculares, desarrollando acciones específicas para ofrecer una mayor humanización del espacio público, prestando especial atención al cruce con la Avda. Benito Vigo. El horizonte final es ofrecer un espacio público con un uso preferente peatonal, el incremento de la seguridad vial y la mejora de las condiciones de legibilidad del espacio. Además, se prestará especial atención a las necesidades de las personas con diversidad funcional, favoreciendo la accesibilidad universal.

Nivel de prioridad de la propuesta
Alto
Calendarización de la implantación
Plazo: corto. Hito 5º, Acción 12: proyecto y obra. Coordinado con ejecución del PXOM, acciones 3.6;3.7;3.9 y 8.2
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2022)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Este documento foi aprobado... polo Pleno
na sesión de data 30 ABR. 2020
Na Estrada, a 30 ABR. 2020
A Secretaria Acord. J. O. M. J. J. J.



Programa de humanización 	Propuesta 3.9	Mejora y ampliación del espacio público en: Plaza de Galicia
--	----------------------	---

Objetivo estratégico		
Incremento de la superficie, mejora de la gestión, la calidad, dotación y legibilidad del espacio público.		
Objetivos específicos		
<ul style="list-style-type: none"> Reordenación de los tráficos y recuperación del espacio público para el peatón; Revisión del espacio viario dedicado al automóvil, tanto para circulación como para el estacionamiento; Promoción de políticas restrictivas para los flujos vehiculares en aras de una mayor humanización; Reurbanización del espacio. 		
Modos implicados		
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento	
<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías	
<input type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria	
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos	
¿Genera efectos medioambientales directos?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	

Ámbito de la actuación
Plaza de Galicia, en coordinación con propuesta 3.2
Tipo de actuación
Proyecto básico y de ejecución de reurbanización. Ejecución de obra.

Descripción de la actuación
Se realizará la reordenación de los tráficos y la revisión del espacio viario dedicado al automóvil, tanto para circulación como para el estacionamiento, de cara a la recuperación del espacio público para el peatón, mejorando su legibilidad y homogeneización de acabados. Además, se aplicarán políticas restrictivas para los flujos vehiculares, desarrollando acciones específicas para ofrecer una mayor humanización del espacio público. El horizonte final es ofrecer un espacio público con un uso preferente peatonal y el incremento de la seguridad vial y la mejora de las condiciones de legibilidad del espacio. Además, con estas actuaciones se prestará especial atención a las necesidades de las personas con diversidad funcional, favoreciendo la accesibilidad universal.

Nivel de prioridad de la propuesta
Medio
Calendarización de la implantación
Plazo: medio. Hito 5º, Acción 13: proyecto y obra. Coordinado con ejecución del PXOM, acciones 3.6;3.7;3.8 y 8.2
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2023)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Programa de humanización 	Propuesta 3.10	Mejora, ampliación y articulación del espacio público entre actuaciones, Eje: Avenida de Santiago
--	-----------------------	---

Objetivo estratégico		
Humanización de la avenida y creación de camino escolar seguro		
Objetivos específicos		
<ul style="list-style-type: none"> Actuaciones para la integración de la zona escolar y deportiva en la red de itinerarios peatonales; Creación de Camino Escolar Seguro; Promoción de políticas para la contención de los flujos vehiculares en aras de una mayor humanización; Implementar medidas en materia de seguridad vial. Reurbanización del espacio. 		
Modos implicados		
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento	
<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías	
<input type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria	
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos	
¿Genera efectos medioambientales directos?		
<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No	

Ámbito de la actuación
Eje Avenida de Santiago
Tipo de actuación
Proyecto básico y de ejecución de reurbanización. Ejecución de obra.

Descripción de la actuación
Se articulará este eje con la red de itinerarios peatonales, dando continuidad a los espacios urbanos y definiendo la "forma urbis". Se impulsarán políticas y actuaciones para la integración de los distintos modos de transporte y la configuración de aparcamientos disuasorios. En este eje se diferenciarán tramos: <ul style="list-style-type: none"> Tramo 1: entre la Avenida Benito Vigo y Rúa Antón Losada Diéguez Tramo 2: entre Rúa Antón Losada Diéguez y Rúa da Cultura Tramo 3: entre Rúa da Cultura y carretera PO-841 Además de la humanización del espacio público, se desarrollarán actuaciones específicas para garantizar la seguridad vial en la articulación con la Rúa da Cultura y con la carretera P-841.

Nivel de prioridad de la propuesta
Medio
Calendarización de la implantación
Plazo: medio. Hito 5º, Acción 14: proyecto y obra. Coordinado con ejecución del PXOM
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2023)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Este documento foi aprobado polo Pleno na sesión de data 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretar(a) Acatal.
[Handwritten signature]

Programa de humanización		Propuesta 3.11	Mejora, ampliación y articulación del espacio público entre actuaciones, Eje A: Rúa Cruceiro-Travesía de Ve-a-Travesía da Igrexa
--------------------------	--	----------------	--

Objetivo estratégico	
Revisión de la configuración de la sección, la formalización, dotación y legibilidad del espacio público.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Revisión y delimitación de los espacios para el peatón y los vehículos; Revisión y formalización de los espacios para el estacionamiento; Implementar medidas en materia de seguridad vial y mejora de la legibilidad del espacio; Reurbanización del espacio. 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Ámbito de la actuación
Eje A: Rúa Cruceiro-Travesía de Ve-a-Travesía da Igrexa
Tipo de actuación
Proyecto básico y de ejecución de reurbanización. Ejecución de obra.

Descripción de la actuación

Se realizará la reordenación de los tráfico y la revisión del espacio viario dedicado al automóvil, tanto para circulación como para el estacionamiento, de cara a la recuperación del espacio público para el peatón, mejorando su legibilidad y homogeneización de acabados. Además, se aplicarán políticas restrictivas para los flujos vehiculares en las zonas más sensibles, desarrollando acciones específicas para ofrecer una mayor humanización del espacio público. El horizonte final es ofrecer un espacio público con un uso preferente peatonal, el incremento de la seguridad vial y la mejora de las condiciones de legibilidad del espacio. Además, se prestará especial atención a las necesidades de las personas con diversidad funcional, sensorial y otras capacidades, favoreciendo la accesibilidad universal.

Nivel de prioridad de la propuesta
Medio
Calendarización de la implantación
Plazo: medio. Hito 5º, Acción 15: proyecto y obra. Coordinado con ejecución del PXOM y propuesta 8.2
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2023)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Programa de humanización		Propuesta 3.12	Mejora, ampliación y articulación del espacio público entre actuaciones, Eje B: Alfonso R. Castelao-Rúa 36-Rúa 35
--------------------------	--	----------------	---

Objetivo estratégico	
Revisión de la configuración de la sección, la formalización, dotación y legibilidad del espacio público.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Revisión y delimitación de los espacios para el peatón y los vehículos; Revisión y formalización de los espacios para el estacionamiento; Implementar medidas en materia de seguridad vial y mejora de la legibilidad del espacio; Reurbanización del espacio. 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Ámbito de la actuación
Eje B: Alfonso R. Castelao-Rúa 36-Rúa 35
Tipo de actuación
Proyecto básico y de ejecución de reurbanización. Ejecución de obra.

Descripción de la actuación

Se realizará la reordenación de los tráfico y la revisión del espacio viario dedicado al automóvil, tanto para circulación como para el estacionamiento, de cara a la recuperación de espacio público para el peatón, mejorando su legibilidad y homogeneización de acabados. Además, se aplicarán políticas restrictivas para los flujos vehiculares en las zonas más sensibles, desarrollando acciones específicas para ofrecer una mayor humanización del espacio público, prestando especial atención al cruce con la Avda. Benito Vigo y continuidad hacia rúa 36. El horizonte final es ofrecer un espacio público con un uso preferente peatonal, el incremento de la seguridad vial y la mejora de las condiciones de legibilidad del espacio. Además, las actuaciones que se desarrollen favorecerán la accesibilidad universal.

Nivel de prioridad de la propuesta
Medio
Calendarización de la implantación
Plazo: medio. Hito 5º, Acción 16: proyecto y obra. Coordinado con ejecución del PXOM
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2023)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Este documento no foi aprobado... polo... Pleno
 Na sesión de data... 30 ABR. 2020
 Na Estrada a 30 ABR. 2020
 A Secretaria Afectada



Programa de humanización		Propuesta 3.13	Mejora, ampliación y articulación del espacio público entre actuaciones, Eje C: Avda. Pontearreas-nudo rúa Matadoiro-Avda. Benito Vigo
--------------------------	--	-----------------------	--

Objetivo estratégico	
Revisión de la configuración de la sección, la formalización, dotación y legibilidad del espacio público.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Revisión y delimitación de los espacios para el peatón y los vehículos; Revisión y formalización de los espacios para el estacionamiento; Implementar medidas en materia de seguridad vial y mejora de la legibilidad del espacio; Reurbanización del espacio. 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Ámbito de la actuación
Eje C: Avda. Pontearreas-nudo rúa Matadoiro-Avda. Benito Vigo
Tipo de actuación
Proyecto básico y de ejecución de reurbanización. Ejecución de obra.

Descripción de la actuación

Se realizará la reordenación de los tráficos y la revisión del espacio viario dedicado al automóvil, tanto para circulación como para el estacionamiento, mejorando la legibilidad del espacio público y homogeneizando acabados. Además, se resolverá la intersección entre la Avda. Pontearreas, la Avda. Benito Vigo y la rúa Matadoiro. Las actuaciones estarán orientadas al incremento de la seguridad vial, la mejora de las condiciones de legibilidad y humanización del espacio. Además, se prestará especial atención a las necesidades de las personas con diversidad funcional, sensorial y otras capacidades, favoreciendo la accesibilidad universal.

Nivel de prioridad de la propuesta
Medio
Calendarización de la implantación
Plazo: medio-largo. Hito 5º, Acción 17: proyecto y obra. Coordinado con ejecución del PXOM
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2024)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Programa de humanización		Propuesta 3.14	Mejora, ampliación y articulación del espacio público entre actuaciones, Eje D: Rúa Waldo Álvarez (Insua-Avda. Vigo) y rúa Fermín Bouza Brey
--------------------------	--	-----------------------	--

Objetivo estratégico	
Revisión de la configuración de la sección, la formalización, dotación y legibilidad del espacio público.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Revisión y delimitación de los espacios para el peatón y los vehículos; Revisión y formalización de los espacios para el estacionamiento; Implementar medidas en materia de seguridad vial y mejora de la legibilidad del espacio; Reurbanización del espacio. 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Ámbito de la actuación
Eje D: Rúa Waldo Álvarez (Insua-Avda. Vigo) y rúa Fermín Bouza Brey
Tipo de actuación
Proyecto básico y de ejecución de reurbanización. Ejecución de obra.

Descripción de la actuación

Se realizará la reordenación de los tráficos, la revisión del espacio viario para la circulación y el estacionamiento, de cara a la recuperación del espacio público para el peatón, mejorando su legibilidad y homogeneización de acabados. Además, se aplicarán políticas restrictivas para los flujos vehiculares en las zonas más sensibles, desarrollando acciones específicas para ofrecer una mayor humanización del espacio público, prestando especial atención al cruce con la Avda. Benito Vigo y resolviendo el nudo entre Avda. Vigo y rúa Fermín Bouza Brey. El horizonte final es ofrecer un espacio público con un uso preferente peatonal, el incremento de la seguridad vial y la mejora de las condiciones de legibilidad del espacio, prestando especial atención a las necesidades de las personas con diversidad funcional, sensorial y otras capacidades.

Nivel de prioridad de la propuesta
Medio
Calendarización de la implantación
Plazo: medio-largo. Hito 5º, Acción 18: proyecto y obra. Coordinado con ejecución del PXOM
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2024)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Este documento foi aprobado... polo Pleno
na sesión de data 30 ABR. 2020
A Secretaría Xeral
[Signature]

Programa de humanización		Propuesta 3.15	Mejora y ampliación del espacio público en: Avenida da Torre
--------------------------	--	----------------	--

Objetivo estratégico	
Revisión de la configuración de la sección, la formalización, dotación y legibilidad del espacio público.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Revisión y delimitación de los espacios para el peatón y los vehículos, especialmente el tráfico pesado; Implementar medidas en materia de seguridad vial y mejora de la legibilidad del espacio y su señalización; Mejora de la llegada y acceso al BIC. 	
Modos Implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/> Bicicleta	<input type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Ámbito de la actuación
Avda. da Torre, acceso al BIC Torre de Guimarei
Tipo de actuación
Proyecto básico y de ejecución de reurbanización. Ejecución de obra.

Descripción de la actuación
Se diferencian tres tramos. Un primer tramo, entre la intersección con la rúa Matadoiro y Maderas Touceda, en el que se deberá acometer la reordenación de tráfico y la revisión del espacio dedicado al vehículo, especialmente al tráfico pesado, mejorando la legibilidad del espacio público, homogeneizando acabados y humanizando la sección. Un segundo tramo, desde Maderas Touceda hasta el depósito municipal de vehículos, en el que se deberán acometer actuaciones orientadas a la mejora de las condiciones de legibilidad del espacio y su accesibilidad. Un tercer tramo, desde el anterior hasta el BIC Torre de Guimarei, en el que se deberán acometer actuaciones enfocadas a garantizar la continuidad del espacio para los peatones, de forma segura e integrada en el medio, especialmente en la llegada y el acceso al elemento catalogado. En general, para el conjunto de las actuaciones, se favorecerá la accesibilidad universal, y se adoptarán medidas para el incremento de la seguridad vial (señalización horizontal, vertical y/o balizamiento).

Nivel de prioridad de la propuesta
Medio
Calendarización de la implantación
Plazo: medio-largo. Hito 5º, Acción 19. Coordinado con ejecución del PXOM
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2024)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Programa de humanización		Propuesta 3.16	Humanización de la Avenida Benito Vigo (N-640): Transformación de la vía en un bulevar
--------------------------	--	----------------	--

Objetivo estratégico	
Humanización de la avenida Benito Vigo	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Transformación de la avenida en un espacio urbano; Revisión y delimitación de los espacios para el peatón y los vehículos; Implementar medidas en materia de seguridad vial y mejora de la legibilidad del espacio; Reurbanización y ajardinamiento del espacio. 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Ámbito de la actuación
Avda. Benito Vigo (N-640)
Tipo de actuación
Proyecto básico y de ejecución de reurbanización. Ejecución de obra.

Descripción de la actuación
Para acometer esta actuación, en primer lugar, se ha de ejecutar la actuación que permita la derivación del tráfico pesado que actualmente atraviesa el núcleo de A Estrada por la Avenida Benito Vigo. Una vez materializado este nuevo vial de circunvalación, se realizará un estudio de los tramos del futuro bulevar, la reordenación de los tráfico y el espacio dedicado al automóvil, la articulación con la trama urbana, mejorando la legibilidad y continuidad del espacio público. Además, se prestará especial atención a la disposición tanto del arbolado como del ajardinamiento. Las actuaciones estarán centradas en la materialización de un eje estructurante que incremente la seguridad vial y configure un espacio cualificado que refuerce la identidad del núcleo urbano. En el desarrollo de la actuación se prestará especial atención a las necesidades de la ciudadanía, la articulación espacial de la trama urbana, y a la formalización de un espacio que favorezca la accesibilidad universal.

Nivel de prioridad de la propuesta
Alto
Calendarización de la implantación
Plazo: largo. Hito 6º, Acción 20. Coordinado con ejecución del PXOM
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2025)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Este documento foi aprobado...? pero na sesión de data 3-0 ABR. 2020
 Na Estrada, a 3-0 ABR. 2020
 A Seción de Urbanismo

Programa de humanización		Propuesta 3.17	Humanización Calle Marín y su entorno
--------------------------	--	----------------	---------------------------------------

Objetivo estratégico	
Coordinación entre planeamiento urbanístico y PMUS.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Revisión y delimitación de los espacios para el peatón y los vehículos, especialmente el tráfico pesado; Implementar medidas en materia de seguridad vial y mejora de la legibilidad del espacio y su señalización; 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Sí	No

Ámbito de la actuación
Calle Marín y su entorno
Tipo de actuación
Planeamiento de desarrollo. Proyecto básico y de ejecución. Proyecto de urbanización.

Descripción de la actuación
En el entorno de la Calle Marín está previsto el desarrollo de un Plan Parcial en el que se contempla la ejecución de un área comercial asimilable a una mediana superficie. Dicho desarrollo conlleva un incremento de los flujos circulatorios que se deberán tener en consideración de cara al cumplimiento de los objetivos estratégicos y específicos presentes en este PMUS, y más concretamente en el Programa de integración de la movilidad en las políticas urbanísticas.

Nivel de prioridad de la propuesta
Medio
Calendarización de la implantación
Plazo: medio. Coordinado con ejecución del PXOM
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2022)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Programa de humanización		Propuesta 3.18	Zona deportiva
--------------------------	--	----------------	----------------

Objetivo estratégico	
Implementar medidas en materia de seguridad vial y mejora de la legibilidad del espacio y su señalización	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Revisión y delimitación de los espacios para el peatón y los vehículos, especialmente el tráfico pesado; Revisión de la configuración de la sección, la formalización, dotación y legibilidad del espacio público; Revisión y adecuación de la accesibilidad a las dotaciones deportivas. 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Sí	No

Ámbito de la actuación
Zona deportiva, incluyendo la zona de la Carballeira, la avenida de la Cultura y el anillo verde que se desarrollará.
Tipo de actuación
Proyecto básico y de ejecución de reurbanización. Ejecución de obra.

Descripción de la actuación
En el entorno de la zona deportiva se genera un elevado flujo de vehículos de todo tipo en diferentes horarios en función de los diferentes usos en las instalaciones existentes. Además, se está proyectando un anillo verde a su alrededor que habrá que tener en cuenta para revisar y delimitar adecuadamente los distintos espacios, poniendo especial énfasis en la seguridad y la accesibilidad.

Este documento fue aprobado... Pleno
na sesión de data 30 ABR. 2020
Na Estrada, a 30 ABR. 2020
A Secretaria Acctel.

Nivel de prioridad de la propuesta
Medio
Calendarización de la implantación
Plazo: medio-largo. Coordinado con ejecución del PXOM
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2022)
Grado de ejecución	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Programa ciclista		Propuesta 4.1	Fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual en el entorno urbano
--------------------------	--	----------------------	---

Objetivo estratégico		
Concienciar al ciudadano para que modifique sus hábitos de movilidad en ámbitos urbanos		
Objetivos específicos		
<ul style="list-style-type: none"> Reducción del uso del automóvil en los viajes cortos; Puesta en valor de las rutas cicloturistas urbanas; Configuración de una infraestructura base para desarrollar una red ciclable urbana; Fomento del uso de la bicicleta en las empresas; Habilitación de aparcamientos para bicicletas; Reserva de espacio para bicicletas en nuevos edificios; 		
Modos implicados		
<input type="checkbox"/>	Peatonal	Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/>	Bicicleta	Transporte de mercancías
<input type="checkbox"/>	Transporte público	Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/>	Vehículo privado	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?		
<input checked="" type="checkbox"/>	Si	No

Ámbito de la actuación	Núcleo urbano del Ayuntamiento de A Estrada
Tipo de actuación	Gestión, planificación, proyecto y ejecución.

Descripción de la actuación	El ámbito de los viajes en bicicleta en un entorno urbano es el de corta y media distancia, pero hay que tener en cuenta que en el ámbito del estudio parte de estos viajes cortos se realizan todavía en automóvil. En este sentido, se ha de concienciar al ciudadano para que modifique sus hábitos de movilidad y reduzca el uso del automóvil en los viajes cortos, mejorando la red viaria existente mediante la optimización de la sección, de la gestión del tráfico y la educación vial. En este sentido, se tendrá en consideración el conjunto de la red de rutas cicloturistas ya que, atendiendo a la morfología del término municipal, se entiende que podrían servir de base para una red ciclable de carácter estructurante que permita ofrecer alternativas respecto al empleo de modos de transporte diferentes al automóvil.
------------------------------------	---

Nivel de prioridad de la propuesta	Corto-Medio
Calendarización de la implantación	Plazo: medio. Hito 7º, Acción 21. Coordinado con ejecución del PXOM, acciones 1, 2 y Plan de humanización
Responsables de la ejecución y/o financiación	Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2025)
Objetivos evaluación anual	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Programa ciclista		Propuesta 4.2	Implantación de red municipal para la movilidad en bicicleta en el entorno rural.
--------------------------	--	----------------------	--

Objetivo estratégico		
Concienciar al ciudadano para que modifique sus hábitos de movilidad en ámbitos rurales		
Objetivos específicos		
<ul style="list-style-type: none"> Favorecer la reducción del uso del automóvil en los viajes cortos e interparroquiales; Trazado y configuración de una red cicloturista (anillo periférico y redes radiales) rural; Configuración de una infraestructura base para desarrollar una red ciclable municipal. 		
Modos implicados		
<input type="checkbox"/>	Peatonal	Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/>	Bicicleta	Transporte de mercancías
<input type="checkbox"/>	Transporte público	Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/>	Vehículo privado	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?		
<input checked="" type="checkbox"/>	Si	No

Ámbito de la actuación	Ámbitos rurales del Ayuntamiento de A Estrada, incluidos los núcleos rurales
Tipo de actuación	Gestión, planificación, proyecto y ejecución de tramos.

Descripción de la actuación	Los desplazamientos en bicicleta en entornos rurales se producen fundamentalmente por dos motivos: como una alternativa directa al vehículo de motor y otro, por ocio o deporte. En el primer caso, suelen ser desplazamientos de corta y media distancia que actualmente, en el ámbito del estudio, mayoritariamente se realizan en automóvil. En este sentido, conocido el potencial del término municipal para ofrecer alternativas en cuanto al transporte en bicicleta, se considera estratégica la mejora de la infraestructura existente para dar cabida al nuevo trazado. Para ello, se desarrollará la estrategia de movilidad en bicicleta habilitando una ruta cicloturista circular, que articule la comunicación entre las parroquias periféricas. Dicho trazado circular será cosido por una red radial, de forma que se vertebré la totalidad del término municipal y se conecten los principales espacios de cada parroquia, y otros anillos complementarios al principal. Esta actuación será desarrollada y ejecutada por fases, en coordinación con el PAUU.
------------------------------------	---

Nivel de prioridad de la propuesta	Medio-largo
Calendarización de la implantación	Plazo: medio-largo. Hito 7º, Acción 22. Coordinado con ejecución del PXOM, acciones 1 y 2
Responsables de la ejecución y/o financiación	Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2025)
Objetivos evaluación anual	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Este documento foi aprobado... pelo... Pleno
na sessão de data 30 ABR. 2020
Na Estrada, a 30 ABR. 2020
Secretaria de Administração
[Signature]



Programa de transporte público		Propuesta 5.1	Promover un transporte público de calidad y competitivo respecto al vehículo privado
--------------------------------	--	---------------	--

Objetivo estratégico		
Lograr un sistema de transporte público eficiente, fiable, moderno, cómodo y seguro.		
Objetivos específicos		
<ul style="list-style-type: none"> Revisar y actualizar las ordenanzas municipales en materia de transporte; Impulsar ajustes o modificaciones en cuanto a los puntos de servicio, frecuencias y/o rutas; Supervisión de la calidad del servicio, rutas, frecuencias, grado de satisfacción e índice de cobertura; Colaboración para la difusión de nuevos instrumentos tecnológicos que faciliten pedir o compartir taxi; Impulsar un servicio de transporte público entre los entornos rurales y el núcleo urbano de A Estrada; Beneficiar a los usuarios del coche multiusuario (car-sharing) o el viaje compartido en coche (carpooling); Zonas de Estacionamiento Reservado para taxis y usuarios del coche multiusuario o viaje compartido; 		
Modos implicados		
<input type="checkbox"/>	Peatonal	Aparcamiento
<input type="checkbox"/>	Bicicleta	Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte público	Seguridad viaria
<input type="checkbox"/>	Vehículo privado	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?		
<input checked="" type="checkbox"/>	Si	No

Ámbito de la actuación
Ayuntamiento de A Estrada, en su totalidad
Tipo de actuación
Gestión, planificación, supervisión y control.

Descripción de la actuación
Se realizarán acciones de monitorización por parte Mesa de la Movilidad del Ayuntamiento de A Estrada de los nodos de intercambio, la demanda y las posibles necesidades de los usuarios para impulsar aquellos ajustes o modificaciones en cuanto a los puntos de servicio, frecuencias y/o rutas con la meta de lograr un sistema de transporte público eficiente, fiable, cómodo y seguro, especialmente en relación con el transporte de pasajeros por carretera, y más concretamente mediante autobús. Se establecerán mecanismos de supervisión y control de la calidad del servicio, idoneidad de rutas y frecuencias, así como el grado de satisfacción de los usuarios e índice de cobertura de la población.

Nivel de prioridad de la propuesta
Medio
Calendarización de la implantación
Plazo: medio. Hito 8º, Acción 23. Coordinación con planes: urbanístico, de humanización, de señalética y semaforización, de aparcamiento y de accesibilidad.
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
<i>Indicador</i>	<i>Unidades de medición</i>	<i>Valor actual (2019)</i>	<i>Valor objetivo (2025)</i>
Objetivos evaluación anual	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Programa de transporte de mercancías		Propuesta 6.1	Reducir el impacto de la distribución urbana de mercancías
--------------------------------------	--	---------------	--

Objetivo estratégico		
Gestión del flujo de vehículos pesados para contribuir a mejorar las condiciones de vida del ciudadano.		
Objetivos específicos		
<ul style="list-style-type: none"> Revisar y actualizar las ordenanzas municipales en materia de transporte de mercancías, vados de carga y descarga y horarios; Reducción de los impactos de la distribución urbana de mercancías sobre el tráfico; Implantar instrumentos tecnológicos para el control de la máxima duración de estacionamiento en las zonas de carga y descarga y para la pre-reserva de los distribuidores; Adecuación de la oferta de zona de carga y descarga a la demanda; Modificación de la regulación de la carga y descarga en zonas peatonales y Áreas de Prioridad Residencial; Reducción de emisiones en la distribución urbana de mercancías (DUM); 		
Modos implicados		
<input type="checkbox"/>	Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input type="checkbox"/>	Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input type="checkbox"/>	Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/>	Vehículo privado	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?		
<input type="checkbox"/>	Si	No

Ámbito de la actuación
Ayuntamiento de A Estrada, en su totalidad
Tipo de actuación
Gestión, planificación, proyecto y ejecución.

Descripción de la actuación
El transporte de mercancías urbano es la base para la competitividad, pero provoca grandes impactos sobre el tráfico, el medioambiente y la seguridad vial. Para conseguir una mayor rotación se plantea el desarrollo e implantación de un sistema de monitorización de las zonas de carga y descarga que permita obtener el tiempo de permanencia de los vehículos y la identificación de aquéllos autorizados, pero sin dejar de facilitar el trabajo a los profesionales del transporte. Se implantarán sistemas de detección de ocupación y de identificación vía Smartphone o similar con tecnologías abiertas y se revisarán y actualizarán de las ordenanzas municipales.

Nivel de prioridad de la propuesta
Alto
Calendarización de la implantación
Plazo: corto-medio. Hito 9º, Acción 24. Coordinación con planes: urbanístico, de humanización, de aparcamiento y de accesibilidad.
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
<i>Indicador</i>	<i>Unidades de medición</i>	<i>Valor actual (2019)</i>	<i>Valor objetivo (2025)</i>
Objetivos evaluación anual	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Este documento foi aprobado... para Pleno
 Na sessão de data
 30 ABR. 2020
 Na Estrada, a 30 ABR. 2020
 A Secretaria Acedi.



Programa de señalética y semaforización	Propuesta 7.1	Fomentar el uso racional del coche y mejorar la circulación y el tráfico
---	---------------	--

Objetivo estratégico	
Revisión y planificación de la señalética.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Realizar un estudio de la señalética del término municipal; Actualizar y homogeneizar la señalética según su especificidad; Aplicar criterios de integración estética de la señalética en los espacios públicos 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input type="checkbox"/> Sí	<input checked="" type="checkbox"/> No

Ámbito de la actuación
Ayuntamiento de A Estrada, en su totalidad
Tipo de actuación
Gestión, planificación y ejecución

Descripción de la actuación
Se realizará una evaluación de la señalización actual y su idoneidad para a continuación establecer criterios de señalización vial, que permitan la homogeneidad y fácil identificación y entendimiento de la señalética. En este sentido, la coordinación de esta actuación con las previstas en el plan de humanización y peatonalización, reafirmando la estructura de ejes urbanos de uso preferente peatonal y caminos escolares, y ofrecer unas condiciones de utilización del espacio público seguras para la totalidad del espectro de edades de la ciudadanía, especialmente en lo que a los grupos de edad más joven y más envejecida se refiere, además de colectivos con otras capacidades.

Nivel de prioridad de la propuesta
Alta
Calendarización de la Implantación
Vigencia permanente. Hito 10º, Acción 25. Coordinación con planes: urbanístico, de humanización y ciclista.
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2021)
Objetivos evaluación anual	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Programa de señalética y semaforización	Propuesta 7.2	Fomentar el uso racional del coche y mejorar la circulación y el tráfico.
---	---------------	---

Objetivo estratégico	
Revisión y actualización de la red semaforica y su programación.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Regular los flujos de tráfico rodado y peatonal, en función del tipo de vía y modo/s prioritario/s; Coordinación con otras acciones y planes para la implementación de la seguridad vial; 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input type="checkbox"/> Sí	<input checked="" type="checkbox"/> No

Ámbito de la actuación
Ayuntamiento de A Estrada, en su totalidad
Tipo de actuación
Gestión, planificación y ejecución

Descripción de la actuación
Se realizará una revisión y actualización de la programación semaforica en relación con los modos que, en función de cada actuación, deban tener prioridad. Esta actuación ha de estar coordinada con la Acción 1 del presente Plan y con las previstas en el plan de humanización y peatonalización. Este documento lo aprobado en la sesión de la Mesa de la Estrada, a 30 de ABR. 2020. Este documento lo aprobado en la sesión de la Mesa de la Estrada, a 30 de ABR. 2020. En la estructura de ejes urbanos y cada una de las acciones reflejadas en el presente documento, así como aquellas otras que se puedan incorporar en fase de proyecto o en acuerdos de la Mesa (1:1 y 1:2). El fin de esta acción es el de favorecer unas condiciones seguras para los distintos usuarios del espacio público, especialmente en relación con los peatones.

Nivel de prioridad de la propuesta
Alta
Calendarización de la Implantación
Vigencia permanente. Hito 10º, Acción 26. Coordinación con planes: urbanístico, de humanización y ciclista.
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2021)
Objetivos evaluación anual	Grado de satisfacción-encuestas	0%	100%

Este documento lo aprobado en la sesión de la Mesa de la Estrada, a 30 de ABR. 2020.



A Secretaria Adetal.

[Firma manuscrita]

Programa de aparcamientos	Propuesta 8.1	Aparcamiento disuasorio en el entorno de la Praza da Feira y Campo da Feira.
---------------------------	---------------	--

Objetivo estratégico	
Configuración de aparcamientos disuasorios para ampliar el espacio libre en vías públicas.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Reservar plazas para residentes en zonas de estacionamiento regulado; Realizar aparcamientos disuasorios (mixtos) en zonas de alta saturación; Implantación de políticas para la supresión de la doble fila; Implantación de elementos tecnológicos para el control del espacio para el estacionamiento; Dotar de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para personas con movilidad reducida, próximas a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares; 	
Modos implicados	
Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
Bicicleta	Transporte de mercancías
Transporte público	Seguridad viaria
Vehículo privado	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Sí	No

Ámbito de la actuación
Terrenos próximos al Campo da Feira y/o Rúa 25 de Xullo
Tipo de actuación
Gestión, planificación y ejecución

Descripción de la actuación
Los residentes constituyen un colectivo con derecho preferencial para aparcar en un lugar accesible desde su vivienda, siempre y cuando éste sea compatible con la ordenación viaria y los niveles exigidos de calidad ambiental. Se reservarán plazas en zonas de estacionamiento regulado o se realizarán aparcamientos mixtos en zonas de alta saturación. Se promoverá una rotación mediante sistemas de estacionamiento regulado o promocionando los aparcamientos de rotación para visitantes ocasionales por motivo compras, gestiones, u ocio. Se trata de un colectivo que no se desplaza diariamente a una determinada zona en coche, pero necesita dotarse de un nivel mínimo de accesibilidad, a fin de realizar sus actividades.

Nivel de prioridad de la propuesta
Alto
Calendarización de la implantación
Plazo: corto. Hito 11º, Acción 27.Coordinación con planes: urbanístico, de humanización, de señalética y semaforización.
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2020)
Grado de ejecución	Grado de ocupación-encuestas	0%	100%

Programa de aparcamientos	Propuesta 8.2	Aparcamiento disuasorio en el entorno del nuevo mercado.
---------------------------	---------------	--

Objetivo estratégico	
Configuración de aparcamientos disuasorios para ampliar el espacio libre en vías públicas.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Reservar plazas para residentes en zonas de estacionamiento regulado; Realizar aparcamientos disuasorios (mixtos) en zonas de alta saturación; Implantación de políticas para la supresión de la doble fila; Implantación de elementos tecnológicos para el control del espacio para el estacionamiento; Dotar de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para personas con movilidad reducida, próximas a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares; 	
Modos implicados	
Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
Bicicleta	Transporte de mercancías
Transporte público	Seguridad viaria
Vehículo privado	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Sí	No

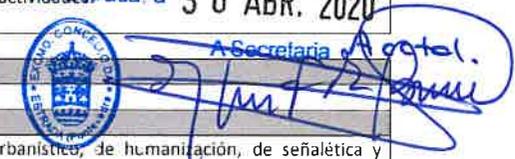
Ámbito de la actuación
Terrenos próximos al nuevo mercado y/o Avda. América
Tipo de actuación
Gestión, planificación y ejecución

Descripción de la actuación
Los residentes constituyen un colectivo con derecho preferencial para aparcar en un lugar accesible desde su vivienda, siempre y cuando éste sea compatible con la ordenación viaria y los niveles exigidos de calidad ambiental. Para ello se reservarán plazas en zonas de estacionamiento regulado o se realizarán aparcamientos mixtos en zonas de alta saturación. Se promoverá una rotación mediante sistemas de estacionamiento regulado o promocionando los aparcamientos de rotación para visitantes ocasionales por motivo compras, gestiones u ocio. Se trata de un colectivo que no se desplaza diariamente a una determinada zona en coche, pero necesita dotarse de un nivel mínimo de accesibilidad, a fin de realizar sus actividades.

Nivel de prioridad de la propuesta
Alto
Calendarización de la implantación
Plazo: corto. Hito 12º, Acción 28.Coordinación con planes: urbanístico, de humanización, de señalética y semaforización.
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2021)
Grado de ejecución	Grado de ocupación-encuestas	0%	100%

Este documento ha sido aprobado por el Pleno en la sesión de día 11 ABR, 2020
 No Estrada a 30 ABR, 2020
 A Secretaria A Costal.



Programa de aparcamientos		Propuesta 8.3	Aparcamiento disuasorio en el entorno del colegio Pérez Viondi.
---------------------------	--	---------------	---

Objetivo estratégico			
Configuración de aparcamientos disuasorios para ampliar el espacio libre en vías públicas.			
Objetivos específicos			
<ul style="list-style-type: none"> Reservar plazas para residentes en zonas de estacionamiento regulado; Realizar aparcamientos disuasorios (mixtos) en zonas de alta saturación; Implantación de políticas para la supresión de la doble fila; Implantación de elementos tecnológicos para el control del espacio para el estacionamiento; Dotar de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para personas con movilidad reducida, próximas a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares; 			
Modos implicados			
Peatonal		<input checked="" type="checkbox"/>	Aparcamiento
Bicicleta			Transporte de mercancías
Transporte público			Seguridad viaria
Vehículo privado			Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?			
<input checked="" type="checkbox"/>	Si		No

Ámbito de la actuación			
Terrenos próximos al Colegio Pérez Viondi			
Tipo de actuación			
Gestión, planificación y ejecución			

Descripción de la actuación			
<p>Los residentes constituyen un colectivo con derecho preferencial para aparcar en un lugar accesible desde su vivienda, siempre y cuando éste sea compatible con la ordenación viaria y los niveles exigidos de calidad ambiental. Para ello se reservarán plazas en zonas de estacionamiento regulado o se realizarán aparcamientos mixtos en zonas de alta saturación. También se intentará dar una solución de estacionamiento más eficiente para aquellos casos en los que los vehículos son poco utilizados, por lo que serían susceptibles de estacionar en aparcamientos específicos más periféricos. Se promoverá una rotación mediante sistemas de estacionamiento regulado o promocionando los aparcamientos de rotación para visitantes ocasionales por motivo compras, gestiones, u ocio.</p>			

Nivel de prioridad de la propuesta			
Alto			
Calendarización de la implantación			
Plazo: corto. Hito 13º, Acción 29. Coordinación con planes: urbanístico, de humanización, de señalética y semaforización.			
Responsables de la ejecución y/o financiación			
Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.			

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2021)
Grado de ejecución	Grado de ocupación-encuestas	0%	100%

Programa de aparcamientos		Propuesta 8.4	Aparcamiento disuasorio en el entorno del Teatro Principal.
---------------------------	--	---------------	---

Objetivo estratégico			
Configuración de aparcamientos disuasorios para ampliar el espacio libre en vías públicas.			
Objetivos específicos			
<ul style="list-style-type: none"> Reservar plazas para residentes en zonas de estacionamiento regulado; Realizar aparcamientos disuasorios (mixtos) en zonas de alta saturación; Implantación de políticas para la supresión de la doble fila; Implantación de elementos tecnológicos para el control del espacio para el estacionamiento; Dotar de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para personas con movilidad reducida, próximas a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares; 			
Modos implicados			
Peatonal		<input checked="" type="checkbox"/>	Aparcamiento
Bicicleta			Transporte de mercancías
Transporte público			Seguridad viaria
Vehículo privado			Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?			
<input checked="" type="checkbox"/>	Si		No

Ámbito de la actuación			
Terrenos próximos al Teatro Principal			
Tipo de actuación			
Gestión, planificación y ejecución			

Descripción de la actuación			
<p>Los residentes constituyen un colectivo con derecho preferencial para aparcar en un lugar accesible desde su vivienda, siempre y cuando éste sea compatible con la ordenación viaria y los niveles exigidos de calidad ambiental. Para ello se reservarán plazas en zonas de estacionamiento regulado o se realizarán aparcamientos mixtos en zonas de alta saturación. También se intentará dar una solución de estacionamiento más eficiente para aquellos casos en los que los vehículos son poco utilizados, por lo que serían susceptibles de estacionar en aparcamientos específicos más periféricos. Se promoverá una rotación mediante sistemas de estacionamiento regulado o promocionando los aparcamientos de rotación para visitantes ocasionales por motivo compras, gestiones, u ocio.</p>			

Nivel de prioridad de la propuesta			
Medio			
Calendarización de la implantación			
Plazo: medio. Hito 14º, Acción 30. Coordinación con planes: urbanístico, de humanización, de señalética y semaforización.			
Responsables de la ejecución y/o financiación			
Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.			

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2020)
Grado de ejecución	Grado de ocupación-encuestas	0%	100%

Este documento no foi aprobado polo Pleno na sesión de data 30 ABR. 2020
 Na Estrada, a 30 ABR. 2020
 A Secretaria Accel.



Programa de aparcamientos		Propuesta 8.5	Aparcamiento disuasorio en el entorno de A Baluza
----------------------------------	--	----------------------	--

Objetivo estratégico			
Configuración de aparcamientos disuasorios para ampliar el espacio libre en vías públicas.			
Objetivos específicos			
<ul style="list-style-type: none"> Reservar plazas para residentes en zonas de estacionamiento regulado; Realizar aparcamientos disuasorios (mixtos) en zonas de alta saturación; Implantación de políticas para la supresión de la doble fila; Implantación de elementos tecnológicos para el control del espacio para el estacionamiento; Dotar de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para personas con movilidad reducida, próximas a los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales accesibles y los itinerarios vehiculares; 			
Modos implicados			
Peatonal		<input checked="" type="checkbox"/>	Aparcamiento
Bicicleta			Transporte de mercancías
Transporte público			Seguridad viaria
Vehículo privado			Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?			
<input checked="" type="checkbox"/>	Si		No

Ámbito de la actuación			
Área dotacional de A Baiuza			
Tipo de actuación			
Gestión, planificación y ejecución			

Descripción de la actuación			
Los residentes constituyen un colectivo con derecho preferencial para aparcar en un lugar accesible desde su vivienda, siempre y cuando éste sea compatible con la ordenación viaria y los niveles exigidos de calidad ambiental. Para ello se reservarán plazas en zonas de estacionamiento regulado o se realizarán aparcamientos mixtos en zonas de alta saturación. También se intentará dar una solución de estacionamiento más eficiente para aquellos casos en los que los vehículos son poco utilizados, por lo que serían susceptibles de estacionar en aparcamientos específicos más periféricos. Se promoverá una rotación mediante sistemas de estacionamiento regulado o promocionando los aparcamientos de rotación para visitantes ocasionales por motivo compras, gestiones, u ocio.			

Nivel de prioridad de la propuesta			
Medio			
Calendarización de la Implantación			
Plazo: medio. Hito 15º, Acción 31. Coordinación con planes: urbanístico, de humanización, de señalética y semaforización.			
Responsables de la ejecución y/o financiación			
Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.			

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2022)
Grado de ejecución	Grado de ocupación-encuestas	0%	100%

Programa de aparcamientos		Propuesta 8.6	Aparcamiento disuasorio para vehículos pesados de gran tonelaje
----------------------------------	--	----------------------	--

Objetivo estratégico			
Configuración de aparcamientos disuasorios para ampliar el espacio libre en vías públicas de vehículos de gran tonelaje.			
Objetivos específicos			
<ul style="list-style-type: none"> Reservar un espacio específico para los vehículos de gran tonelaje; 			
Modos implicados			
Peatonal		<input checked="" type="checkbox"/>	Aparcamiento
Bicicleta			Transporte de mercancías
Transporte público		<input checked="" type="checkbox"/>	Seguridad viaria
Vehículo privado			Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?			
<input checked="" type="checkbox"/>	Si		No

Ámbito de la actuación			
Sin definir			
Tipo de actuación			
Gestión, planificación y ejecución			

Descripción de la actuación			
La actuación se contempla con el objetivo de planificar la ubicación de un espacio específico para los vehículos de gran tonelaje.			

Nivel de prioridad de la propuesta			
Medio			
Calendarización de la Implantación			
Plazo: medio. Coordinación con planes: urbanístico, de humanización, de señalética y semaforización.			
Responsables de la ejecución y/o financiación			
Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.			

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (20xx)
Grado de ejecución	Grado de ocupación-encuestas	0%	100%

Este documento se puede utilizar como
 na sesión
 de data 30 ABR. 2020
 Na Estrada, a 30 ABR. 2020
 A Secretaria Accto!





Plan de accesibilidad y grupos vulnerables		Propuesta 9.1	Mejorar la accesibilidad de personas con diversidad funcional y grupos vulnerables.
--	--	---------------	---

Objetivo estratégico			
Desarrollar el PAUU y mejorar las condiciones de accesibilidad y no discriminación de las personas en A Estrada			
Objetivos específicos			
<ul style="list-style-type: none"> Una vez aprobado el PMUS se impulsará la elaboración de un Plan de Accesibilidad Universal Urbana; Actualizar las Ordenanzas municipales en materia de accesibilidad; Coordinación con acciones y programas para la implementación de la seguridad vial en base al PAUU; Facilitar la movilidad de las personas con discapacidad; Mejorar la accesibilidad geográfica y social al transporte público; Promocionar el espacio público como un espacio compartido; Reconstruir la proximidad como un activo del núcleo urbano; Realizar ampliaciones de aceras, "orejetas", en los pasos de peatones, para acortar el espacio de calzada mejorando la seguridad y comodidad de los peatones. 			
Modos implicados			
<input checked="" type="checkbox"/>	Peatonal		Aparcamiento
	Bicicleta		Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/>	Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/>	Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/>	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?			
	Si	<input checked="" type="checkbox"/>	No

Ámbito de la actuación	
Ayuntamiento de A Estrada, en su totalidad. PAUU, específico para el ámbito prioritario de actuación.	
Tipo de actuación	
Gestión y planificación	

Descripción de la actuación	
La medida engloba todas las actuaciones encaminadas a desarrollar las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad, para el acceso y la utilización de los servicios y espacios públicos urbanizados, que garanticen a todas las personas un uso no discriminatorio, independiente y seguro de estos espacios, con el fin de hacer efectiva la igualdad de oportunidades y la accesibilidad universal.	

Nivel de prioridad de la propuesta	
Alto	
Calendarización de la implantación	
Vigencia permanente. Hito 16º, Acción 32. Aplicación en coordinación con el resto de planes.	
Responsables de la ejecución y/o financiación	
Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.	

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2025)
Objetivos anual	evaluación Grado de cumplimiento	0%	100%

Programa de seguridad vial		Propuesta 10.1	Aumentar la seguridad vial en la vía pública. Formación y divulgación.
----------------------------	--	----------------	--

Objetivo estratégico			
Mejorar las condiciones de seguridad y utilización de vías y espacios públicos. Prevenir desde la concienciación.			
Objetivos específicos			
<ul style="list-style-type: none"> Elaboración de un protocolo relativo a la inspección y mantenimiento de vehículos; Realización de campañas de fomento de la movilidad sostenible y segura; Realización de cursos de formación en conducción eficiente y segura; Realización de campañas de educación vial para colectivos específicos; 			
Modos implicados			
<input checked="" type="checkbox"/>	Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/>	Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/>	Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/>	Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/>	Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/>	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?			
	Si	<input checked="" type="checkbox"/>	No

Ámbito de la actuación	
Ayuntamiento de A Estrada, en su totalidad	
Tipo de actuación	
Gestión y planificación, formación y divulgación	

Descripción de la actuación	
Se impulsará el Plan de Seguridad Vial Local que, entre otros medios, desarrollará actuaciones para:	
<ul style="list-style-type: none"> Control de infracciones por falta de documentación o la no utilización de elementos de seguridad pasiva. Realización de campañas específicas de prevención de atropellos; Campañas de formación y divulgación para la protección de los usuarios más vulnerables. Campañas de formación y divulgación para potenciar una movilidad más segura en zonas urbanas; 	
El PMUS plantea asimismo la realización periódica de campañas de concienciación y control entre los modos de movilidad "blandos (motocicleta, bicicleta y peatón). Las campañas deben incentivar el respeto de semáforos y la utilización de pasos específicos por parte de los peatones, formación y educación de los ciclistas y respeto de las aceras por parte de los motoristas y ciclistas.	

Nivel de prioridad de la propuesta	
Alto	
Calendarización de la implantación	
Vigencia permanente. Hito 17º, Acción 33. Aplicación en coordinación con el resto de planes.	
Responsables de la ejecución y/o financiación	
Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.	

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valor actual (2019)	Valor objetivo (2025)
Objetivos anual	evaluación Grado de cumplimiento	0%	100%

Este documento foi aprobado... pale... F. lera
na sesión de data 30 ABR. 2020
Na Estrada, a 30 ABR. 2020
A Secretária Accção



Programa de seguridad vial		Propuesta 10.2	Aumentar la seguridad vial en la vía pública. Señalética.
----------------------------	--	----------------	---

Objetivo estratégico	
Dotar al espacio público de una señalética adecuada para alcanzar un nivel de seguridad vial elevado	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Elaboración de una Estrategia para la mejora y actualización de la señalética; Campaña de formación y divulgación en materia de señalización; Mejora de la Seguridad Vial relacionadas con la Gestión de la Circulación; Adecuar el reparto de tiempos en los cruces semaforizados (velocidad de paso=0.5 m/s para peatones); Implantar dispositivos sonoros en los cruces semaforizados, ajustados a los límites de ruido legales; Procurar la máxima normalización en el diseño y ubicación de los elementos de urbanización y mobiliario urbano, garantizando que sean accesibles a cualquier persona; 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input checked="" type="checkbox"/> Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte público	<input checked="" type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input checked="" type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input type="checkbox"/> Sí	<input checked="" type="checkbox"/> No

Ámbito de la actuación
Ayuntamiento de A Estrada, en su totalidad
Tipo de actuación
Gestión y planificación, obras.

Descripción de la actuación
El PMUS plantea la necesidad de tomar medidas de calmadoreo de tráfico que permitan adecuar la velocidad de la vía a las necesidades de los ciudadanos, disminuyendo la siniestralidad o la gravedad de los siniestros. Se contemplan actuaciones para: <ul style="list-style-type: none"> La mejora de la seguridad de los motoristas; La mejora de la seguridad en las carreteras convencionales; La mejora de la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo; La mejora de los comportamientos con relación al alcohol y velocidad en la conducción;

Nivel de prioridad de la propuesta
Alto
Calendarización de la implantación
Vigencia permanente. Hito 18º, Acción 34. Aplicación en coordinación con el resto de planes.
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valora actual (2019)	Valor objetivo (2025)
Nº atropellos y colisiones	Grado de reducción		100%

Programa de medidas ambientales		Propuesta 11.1	Controlar y disminuir los niveles de contaminación atmosférica y acústica provocados por el tráfico.
---------------------------------	--	----------------	--

Objetivo estratégico	
Mejorar la calidad ambiental urbana: Controlar y disminuir los niveles de contaminación atmosférica y acústica.	
Objetivos específicos	
<ul style="list-style-type: none"> Realización de campañas de formación y divulgación en materia de contaminación ambiental; Elaboración de un protocolo relativo a la inspección y mantenimiento de vehículos; Mejorar la calidad del aire y prevenir el cambio climático; Reducir la intensidad energética final 	
Modos implicados	
<input checked="" type="checkbox"/> Peatonal	<input type="checkbox"/> Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/> Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/> Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/> Transporte público	<input type="checkbox"/> Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/> Vehículo privado	<input type="checkbox"/> Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?	
<input checked="" type="checkbox"/> Sí	<input type="checkbox"/> No

Ámbito de la actuación
Ayuntamiento de A Estrada, en su totalidad
Tipo de actuación
Gestión y planificación, formación y divulgación.

Descripción de la actuación
Realización de campañas de formación y divulgación respecto a los efectos de la movilidad en el ambiente. Realización de campañas de formación y divulgación para la potenciación de una movilidad más sostenible.

Este documento fue aprobado por el Pleno de la sesión de fecha 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020

A Secretaria A ceta

Nivel de prioridad de la propuesta
Alto
Calendarización de la implantación
Vigencia permanente. Hito 19º, Acción 35. Aplicación en coordinación con el resto de planes.
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valora actual (2019)	Valor objetivo (2025)
Objetivos anual	Grado de cumplimiento	0%	100%

Programa de medidas ambientales		Propuesta 11.2	Estímulo para el cambio de vehículos y sistemas de energía en el transporte.
--	--	-----------------------	---

Objetivo estratégico			
Promoción de energías limpias en la tecnología de los vehículos			
Objetivos específicos			
<ul style="list-style-type: none"> Establecimiento de estímulos al cambio de flota a vehículos más limpios y flotas menos contaminantes en el transporte turístico y discrecional. Incentivos al cambio de flota en el taxi. Promoción y desarrollo de la red de suministro de combustibles y energías menos contaminantes para el transporte; Renovación de la flota municipal de vehículos. Definición de un marco regulador del suministro eléctrico y otras tecnologías limpias para vehículos. 			
Modos Implicados			
<input checked="" type="checkbox"/>	Peatonal	<input type="checkbox"/>	Aparcamiento
<input checked="" type="checkbox"/>	Bicicleta	<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte de mercancías
<input checked="" type="checkbox"/>	Transporte público	<input type="checkbox"/>	Seguridad viaria
<input checked="" type="checkbox"/>	Vehículo privado	<input type="checkbox"/>	Colectivos desfavorecidos
¿Genera efectos medioambientales directos?			
<input checked="" type="checkbox"/>	Si	<input type="checkbox"/>	No

Ámbito de la actuación
Ayuntamiento de A Estrada, en su totalidad
Tipo de actuación
Gestión y planificación, formación y divulgación.

Descripción de la actuación
La promoción de una infraestructura pública de recarga puede presentar nuevas oportunidades para estimular el cambio de mentalidad respecto a nuevos sistemas de energía como de cara a favorecer la renovación de flotas. Además, se podrían impulsar el establecimiento de incentivos de cara a la implantación de medidas como la preferencia en el aparcamiento, reducción significativa de impuestos o tasas de competencia municipal, así como el acceso privilegiado a algunas partes de la red de transporte reservada a otros vehículos.

Nivel de prioridad de la propuesta
Medio
Calendarización de la implantación
Plazo: medio. Hito 20º, Acción 36. Aplicación en coordinación con el resto de planes.
Responsables de la ejecución y/o financiación
Ayuntamiento de A Estrada y otras Administraciones. Financiación en función del tipo de actuación.

Indicadores de evaluación de la propuesta			
Indicador	Unidades de medición	Valora actual (2019)	Valor objetivo (2025)
Objetivos evaluación anual	Grado de cumplimiento	0%	100%

Este documento foi aprobado... polo Pleno
na sesión de data... 30 ABR. 2020
Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria Accel



5

Seguimiento del Plan

Este documento foi aprobado... *pelo Pleno*
na sesión de data... **3.0. ABR. 2020**

Na Estrada, a **3 0 ABR. 2020**



A Secretaria Accto.:

5. Seguimiento, evaluación y medidas correctoras

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible son procesos que requieren de comunicación e información entre administración y sociedad en general, para minimizar el posible grado de incertidumbre que pueda darse, especialmente sobre las reacciones de la población frente a las acciones de los PMUS y las restricciones que estos puedan suponer. Además, como se ha expuesto, en el PMUS se contienen una serie de actuaciones, integradas en distintos programas, por lo que resulta necesario conocer su alcance y potenciales escenarios o resultados con precisión en el horizonte previsto.

Estas circunstancias hacen imprescindible prever instrumentos que permitan realizar un seguimiento y control de los resultados. Para ello es importante, por un lado, disponer de un organismo que realice el seguimiento y, por otro, de un protocolo que permita realizarlo.

5.1. SEGUIMIENTO

En lo que al organismo de control se refiere, que podría entenderse como una Comisión de Seguimiento, tal y como ya se ha avanzado en este Documento, se puede optar porque sea la propia comisión técnica del PMUS o decantarse por una composición específica, en cualquier caso dependiente de la Mesa de la Movilidad. A modo de ejemplo, y a expensas de una mayor definición de su papel por parte de la Mesa de la Movilidad, la función de esta Comisión de Seguimiento sería:

- Supervisar el desarrollo general del PMUS y proceder a una revisión de este tras los primeros dos años de ejecución.
- Realizar informes anuales sobre el desarrollo del PMUS, para validar las acciones emprendidas y proporcionar las bases que permitan adaptar el PMUS a lo largo del tiempo.
- Preparar las condiciones técnicas para los pliegos de bases de los concursos para contratación de proyectos.
- Asegurar el mantenimiento de las vías de comunicación y participación, tanto permanentes como puntuales.

5.1.1. Comunicación y participación pública e institucional

La participación pública es de vital importancia para el éxito del plan. Por ello resulta conveniente que, previamente a la aprobación formal o definitiva por el Pleno Municipal del PMUS, se constituya la Mesa de la

Movilidad y se someta el Plan de Acción (conjunto de programas de actuación contenidos en el PMUS) a participación pública.

Este proceso de participación podría servir para la obtención de aportaciones positivas al Plan, que se traducirían en modificaciones, ajustes o precisiones al documento elaborado, o sencillamente la confirmación de las estrategias en él contenidas.

Respecto a las formas de participación a usar, el objetivo fundamental es dar a conocer el documento redactado, por lo que este podría ser accesible por internet, enviarlo a entidades y asociaciones, o exponerlo en un lugar público, junto con la realización de jornadas taller o participativas en las que se pueda profundizar en el contenido del documento. En este sentido, para la recogida de opiniones debería asegurarse:

- Un sistema de recogida de sugerencias o modificaciones, que puede consistir en un buzón, ya sea real o virtual, o mediante formularios distribuidos en una exposición del Plan.
- Fórmulas de encuentro y debate sobre el Plan con entidades, instituciones y asociaciones que, en caso necesario, podrían organizarse por temas o áreas.

Visto lo expresado, se considera vital para el correcto desarrollo del PMUS abrir un proceso de información pública que se debe prolongar en el tiempo, basado en tres objetivos principales:

- Explicar y difundir el Plan de Acción y el proyecto de PMUS en su conjunto.
- Anunciar y explicar la puesta en práctica de cada una de las acciones del Plan de Acción.
- Mantener una campaña de información permanente sobre la necesidad de una movilidad más sostenible.

Este documento foi aprobado... polo Pleno
na sesión de data 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



Secretaría Acetón
[Firma]

5.1.2. Puesta en marcha del Plan de Acción

La aprobación definitiva del Plan de Acción le corresponde a la Corporación local, concretamente al pleno municipal, una vez preparado el documento que recoge el Plan de Acción en la fase anterior. La aplicación de medidas conlleva dos acciones de tipo complementario:

- Empezar las medidas que se han definido como de tipo prioritario en el PMUS (acciones a corto y medio plazo) que pueden llevar asociados estudios de tipo complementario antes de su implantación definitiva;
- Aplicar de forma permanente los principios establecidos en el marco del PMUS: coordinación y realización de estudios complementarios para asegurar la puesta en funcionamiento progresiva, y

5.2. EVALUACIÓN

El seguimiento anual de cada una de las medidas por medio de indicadores tiene por objeto permitir una evaluación del PMUS implantado.

Los indicadores han de ser calculados anualmente, lo que permitirá valorar el grado de cumplimiento de los objetivos del plan, en todas y cada una de las acciones que considere. Se consideran los siguientes indicadores:

- Indicadores de la demanda de transporte:
 - Parque de vehículos;
 - Porcentaje de hogares sin vehículo;
 - Porcentaje de suelo urbano separado del núcleo principal;
 - Porcentaje de población que dispone a menos de 300-600 m de servicios básicos (educación, espacios verdes, sanitarios, terciario, transporte público, dotaciones culturales o deportivas);
 - Reparto modal global, por distancias, motivos y zonas;
 - Movilidad interna y externa (generada y atraída) al municipio. Reparto por motivos y modos;
 - Número medio de desplazamientos /habitante/día, global y por modos;
 - Distancia media recorrida /habitante/día;
 - Duración media de los desplazamientos /habitante/día;
 - Velocidad media de los diferentes modos de transporte;
 - Grado de saturación del aparcamiento (libre/regulado);
 - Porcentaje de aparcamientos ilegales sobre el total de plazas;
 - Indicadores de la oferta:
 - Longitud (m) o superficie (m²) de la red viaria (principal + local);
 - Longitud (m) o superficie (m²) de la red de itinerarios peatonales principales;
 - Longitud (m) o superficie (m²) de las calles con algún tipo de prioridad para peatones (peatonales, áreas 30);
 - Número de puntos en los que no se cumplen las recomendaciones de accesibilidad universal (de los itinerarios peatonales).
 - Longitud (m) o superficie (m²) de la red ciclista.
 - Porcentaje de cobertura del transporte público;
 - Longitud (m) o superficie (m²) de infraestructuras exclusivas o con sistema de prioridad para el transporte público;
 - Frecuencia media del servicio de transporte público en las principales líneas;
 - Coordinación de servicios urbanos e interurbanos;
 - Accesibilidad en transporte público;
 - Relación del tiempo de viaje en transporte público respecto al tiempo de viaje en automóvil;
 - Porcentaje de flota accesible para personas con movilidad reducida;
 - Porcentaje de flota por tipo de combustible;
 - Superficie (m²) con regulación y tarificación de aparcamiento en la vía pública;
 - Dotación de plazas de aparcamiento exigidas por el planeamiento municipal;
 - Número de plazas de aparcamiento en viario y en aparcamientos públicos y privados;
 - Número de plazas en aparcamientos de disuasión;
- Indicadores de calidad urbana y social:
 - Número de accidentes, de muertos y de heridos, en medio urbano.
 - Porcentaje de niños que caminan a la escuela.
 - Toneladas de emisiones de contaminantes atmosféricos.
 - Población sometida a impactos acústicos.
 - Porcentaje de suelo dedicado a infraestructuras de transporte.
 - Tiempo perdido en atascos.
 - Población que no dispone de permiso de conducir.
 - Población que no dispone de vehículo privado.
 - Antigüedad media del parque de vehículos del municipio.
 - Antigüedad media de la flota de transporte público.

Este documento foi aprobado... polo Pleno
na sesión de data 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria Acctal.

Antes de empezar a implantar las medidas a medio plazo, se debería evaluar la consistencia de las medidas implantadas en el corto plazo, evaluando las fortalezas y debilidades de éstas, y lo mismo entre el medio y largo plazo.

Anualmente, se hará una evaluación por medio de estos indicadores de movilidad sostenible, que deberá quedar recogida y publicada en un documento de evaluación anual y seguimiento del PMUS

5.3. MEDIDAS CORRECTORAS

La evaluación permanente de las fortalezas y debilidades de las medidas a corto plazo con carácter previo al avance de la implantación de las medidas contempladas a medio y largo plazo, aportará conocimiento, además de margen de reacción para acometer ajustes o modificaciones en el Plan de Acción, en caso de que los resultados obtenidos mediante la implantación de éstas no sean los deseados.

El PMUS debe mantener un funcionamiento flexible, abierto a posibles cambios o ajustes en caso de que los resultados obtenidos se desvíen de los previstos y no se correspondan con los objetivos perseguidos, o de que se produzcan unos efectos colaterales no previstos que se desvíen de los objetivos definidos en el PMUS.

En este caso, debe realizarse un estudio de las causas que están alterando los resultados de los efectos esperados, y debe reiniciarse el proceso de elaboración de medidas, acciones o implantación de programas, empleando como diagnóstico de partida el obtenido en el seguimiento y evaluación de implantación del PMUS, para mejorar la estrategia en los siguientes horizontes temporales del plan.

Este documento foi aprobado... polo Pleno
na sesión de data... 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria Aactal



6

Referencias

Este documento foi aprobado... pelo Pleno
na sesión de data... 30 ABR. 2020

Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaria Acctal.

6. Referencias

- [1] IDAE, *Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible*, IDAE - Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, 2006
- [2] Consellería de Infraestruturas e Vivenda - Xunta de Galicia, "Memoria de tráfico da Rede Autonómica de Estradas de Galicia 2017," 2017
- [3] Dirección General de Transporte Terrestre - Ministerio de Fomento, "Observatorio del Transporte de Viajeros por Carretera. Oferta y Demanda," 2015
- [4] Naciones Unidas, "Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020," 2011.
- [5] Dirección General de Tráfico - Mo del Interior - Gobierno de España, Anuario estadístico de accidentes. Año 2006. 2016.
- [6] Dirección General de Tráfico - Mo del Interior - Gobierno de España, Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.
- [7] IDAE. El transporte al trabajo. Planes de movilidad sostenible en empresas.
- [8] Estrategia Española de Movilidad Sostenible. Ministerio de Fomento.
- [10] Ley 2/2011, de Economía Sostenible de 4 de marzo de 2011
- [11] Estrategia Española de Desarrollo Sostenible, de 23 de noviembre de 2007
- [12] Estrategia Española de Medio Ambiente Urbano, de 11 de enero de 2008
- [13] Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020, del Ministerio de Fomento
- [14] Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España (E4), de 28 de noviembre de 2003
- [15] Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia Horizonte 2012, de 9 de febrero de 2007
- [16] Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos del aire ambiente.
- [17] Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiental y para una atmósfera más limpia en Europa
- [18] Estrategia Española de Calidad del Aire, de 16 de febrero de 2007, cuyas directrices exigen cambios normativos que afectan a la movilidad, sobre todo en los ámbitos urbanos.
- [19] Ley 34/2007, de 15 de noviembre de 2007, de la calidad del aire y protección de la atmósfera, y Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- [20] Directrices de Ordenación del Territorio, Xunta de Galicia.
- [21] Plan Xeral de Ordenación Municipal de A Estrada, aprobado definitivamente el 3/6/2013 (BOP de 6 de septiembre)
- [22] La humanización del espacio urbano: la vida social entre edificios. Gehl, Jan. 2006

Este documento foi aprobado... polo Pleno
na sesión de data..... 30 ABR. 2020
Na Estrada, a 30 ABR. 2020



A Secretaría A cargo.