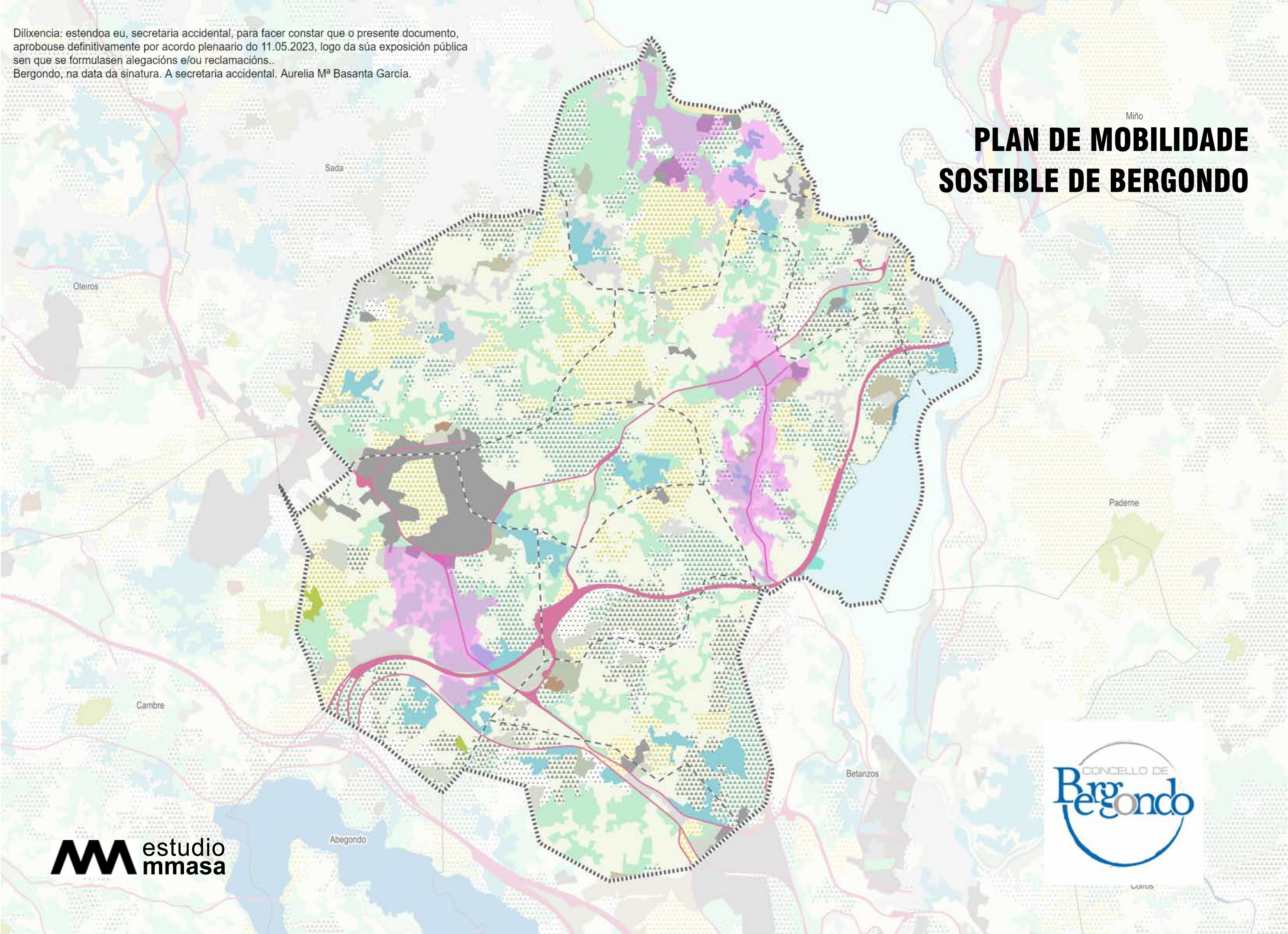


Dilixencia: estendoa eu, secretaria accidental, para facer constar que o presente documento, aprobouse definitivamente por acordo plenario do 11.05.2023, logo da súa exposición pública sen que se formulasen alegacións e/ou reclamacións..
Bergondo, na data da sinatura. A secretaria accidental. Aurelia Mª Basanta García.

Miño

PLAN DE MOBILIDADE SOSTIBLE DE BERGONDO



Equipo Redactor

ESTUDIO MMASA (MUÑIZ MAS ALFAYA, SLP)

Rúa Atocha Alta, 22 baixo E

15002 A Coruña

[@] info@mmasasa.net [T] 981664463

Luciano González Alfaya

Arquitecto. Máster en Planificación Estratéxica. Técnico Superior de Urbanismo.

Patricia Muñiz Núñez

Doutora Arquitecta. Máster Metrópolis en Cultura Urbana. U.P.C.

David López Wilkes

Xeógrafo. Master en Administración Local.

Michael Juan Sierra

Arquitecto. Universidade da Coruña.

Consultoría no proceso de participación e traballo de campo.

INZAREDE

Camilo Fernández González.

Sociólogo. Técnico Superior de Urbanismo.

SETEMBRO 2022

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 Antecedentes
- 1.2 Obxecto e obxectivos do plan
- 1.3 Metodoloxía
- 1.4 Conclusión principal

2. TOMA DE DATOS E ANÁLISE

- 2.1 Recopilación de plans e normas urbanísticas existentes
- 2.2 Análise físico e contexto territorial
- 2.3 Análise socio-económico e demográfico
- 2.4 Análise do transporte e a circulación
- 2.5 Análise enerxética e medio ambiente
- 2.6 Análise da seguranza viaria
- 2.7 Principais datos extraídos da participación cidadá

3. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS

- 3.1 Territoriais
- 3.2 Mobilidade
- 3.3 Enerxía e Medio Ambiente
- 3.4 Seguridade Viaria
- 3.5 Análise DAFO

4. DEFINICIÓN DE LIÑAS ESTRATÉXICAS

5. DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS

6. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

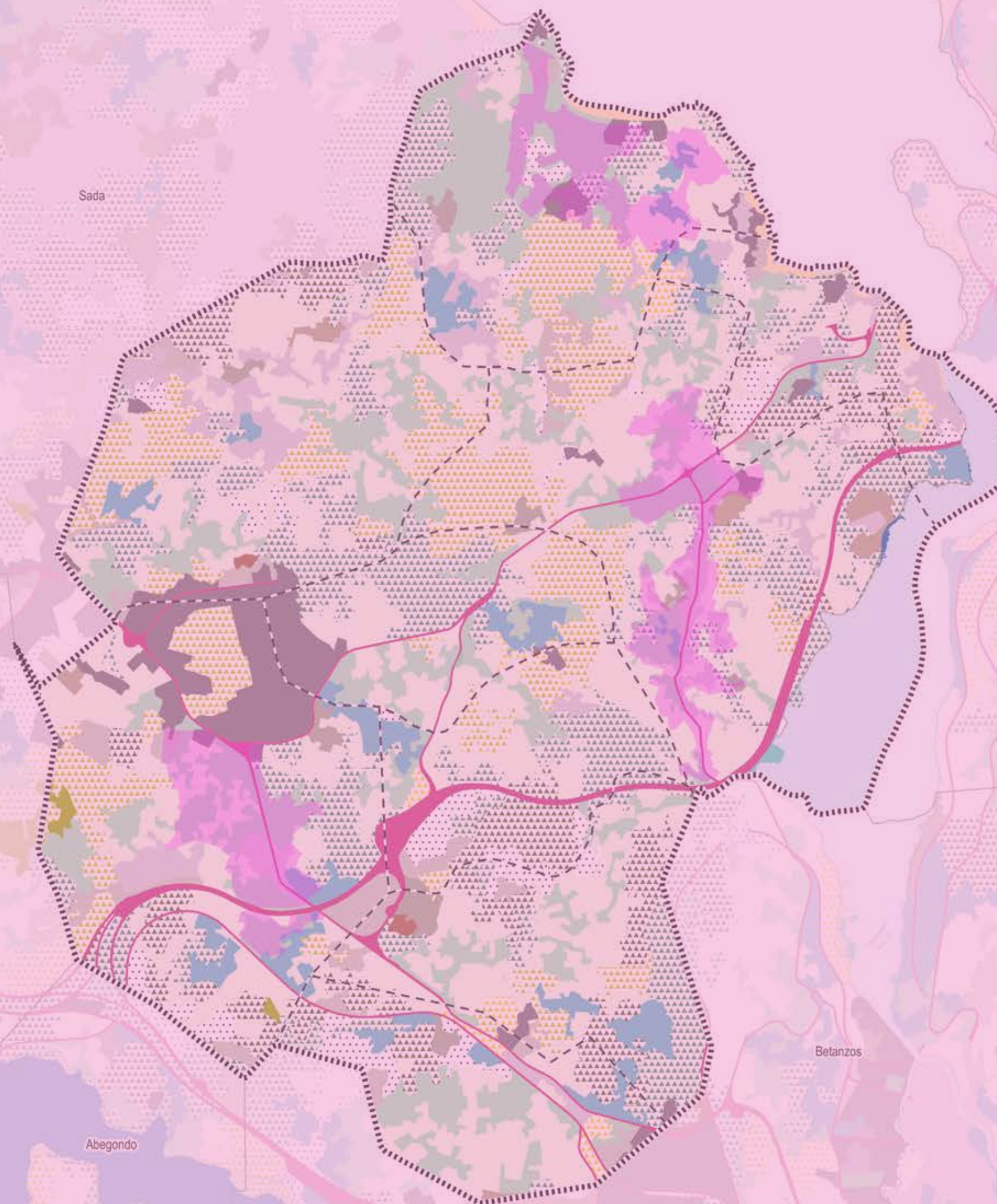
7. SEGUIMIENTO DA MOBILIDADE SOSTIBLE

8. PARTICIPACIÓN CIDADÁ

9. FICHAS COMPARATIVAS DE SECCIÓN TIPO PARA A REORGANIZACIÓN DO ESPAZO PÚBLICO

Miño

01. INTRODUCCIÓN



1.1 ANTECEDENTES

O concepto de mobilidade mudou para adaptarse ás novas realidades territoriais e sociais adoptando unha visión complexa, multimodal e multidimensional. Así, a superación do concepto ligado ao transporte urbano obrigado por motivos laborais e de viaxeiros e mercadorías baseado no automóbil, dá paso a unha visión ligada ao dereito da cidadanía a ter accesibilidade ás actividades desenvolvidas sobre o territorio, sexan estas laborais ou de ocio, empregando o modo que mellor satisfaga as súas preferencias. Esta situación xunto co crecemento do nivel de motorización e os efectos medioambientais e sociais que ten o actual modelo de mobilidade require procurar unha modificación no reparto modal de cara a acadar unha mobilidade máis sostible.

Neste contexto, nos núcleos urbanos de Guísamo e Bergondo, así como noutros espazos das diferentes parroquias do concello, realizáronse pequenas intervencións urbanas nas que se procuraba gañar espazo para o peón e garantir a súa seguridade. Entre outras podemos salientar as seguintes:

- Mellora da seguridade vial da antiga AC-170 e do vial de acceso á autopista.
- Mellora de camiños nas parroquias de Cortiñán, Guísamo, Vixoi, Bergondo, Lubre, Moruxo, Rois e Ouces.
- Reordenación viaria ao longo da praza pública de Santa Marta
- Mellora da seguridade viaria no Concello de Bergondo coa execución de reduutores de velocidade e reforzo da sinalización en varios camiños.

1.2 OBXECTO E OBXECTIVOS DO PLAN

O obxecto do traballo é a redacción do “Plan de Mobilidade Sostible de Bergondo” realizado en aliañación co indicado na “Guía Práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible” elaborado por IDAE. Particularmente o documento considerará a singularidade da condición litoral de Bergondo e adaptárase ás particulares do territorio galego, en especial á dispersión do edificado e, neste caso, á estacionalidade producida polo turismo.

A redacción deste documento concíbese co obxectivo de asegurar o equilibrio entre as necesidades de mobilidade e accesibilidade da poboación, favorecendo a protección do medio ambiente e impulsando o desenvolvemento económico e a inclusión social. A mudanza do actual modelo de mobilidade, dependente do vehículo privado e con altas carencias en materia de transporte público, itinerarios ciclistas ou peonís cara un modelo de planificación da mobilidade sostible mellorará a calidade de vida da veciñanza de Bergondo.

1.3 METODOLOXÍA

A metodoloxía proposta para a realización do traballo está fundamentada nun enfoque de oferta e nunha visión baseada na mobilidade sostible, o dereito á mobilidade e á centralidade do peón nos desprazamentos urbanos de proximidade. Neste senso, se ben o automóbil permitiu grandes melloras na mobilidade, urbana e rural, por outra banda tamén tivo consecuencias sobre outros aspectos territoriais e urbanos, medioambientais, sociais e económicos, contribuíndo ao incremento das emisións de gases de efecto invernadoiro, e con elo ao cambio climático, a inseguridade viaria e as tráxicas consecuencias de accidentes de tráfico, a segregación espacial, aumentar as dificultades de desprazamento da infancia e anciáns e aquelas persoas con dificultades de acceso ao automóbil e que carecen de alternativas e, sobre todo, ao deterioro urbano e da calidade urbana das cidades e vilas.

Deste xeito, a metodoloxía empregada para a realización deste Plan de Mobilidade Sostible establece seis fases e un eixo transversal, integrando de forma secuencial a información territorial, a toma de datos, a identificación dos retos e problemas, a definición e delimitación de liñas estratéxicas e por último, o establecemento dun plan de implementación e seguimento, mediatizados pola Participación Pública de xeito transversal. A continuación, e nunha primeira e breve descrición, detállanse as tarefas e metodoloxías propias de cada unha das fases.

- **Fase I.** A toma de datos comprenderá a caracterización global do territorio e do ámbito urbano, mediante unha análise morfolóxica e estrutural, co fin de delimitar o ámbito concreto de análise e intervención, e a tipificación da rede viaria baixo criterios de sustentabilidade e capacidade ambiental. As análises realizaranse nun dobre nivel, por unha banda unha análise topolóxica respecto ao papel e funcionalidade dos distintos modos de mobilidade existentes no ámbito de estudo: o peonil, o ciclista, o transporte público e a rede viaria motorizada. Por outra, de xeito complementario a esta análise baixo un enfoque de oferta, realízase a análise da demanda existente, tanto a nivel global como no relativo aos principais fluxos existentes no ámbito urbano: o peonil e o tráfico rodado, tanto no que respecta á circulación como ao estacionamento.
- **Fase II.** A identificación de problemas e retos consistirá na realización dun diagnóstico que comprenda a problemática actual analizada durante a Fase I. A análise DAFO permitirá establecer a base do establecemento das liñas estratéxicas.
- **Fase III.** A definición de liñas estratéxicas consistirá en establecer, de xeito coordinado, as prioridades de intervención que permitan trocar o modelo de mobilidade actual cara un modelo baseado na mobilidade sostible e no dereito

“Ante os problemas ocasionados polo predominio do automóbil no medio urbano, nos últimos anos emerxeu un novo modelo de mobilidade orientado ás persoas, a prioridade trasládase ao peón, á bicicleta e ao transporte público”

“A metodoloxía empregada para este PMS establece seis fases e un eixo transversal”

á mobilidade. O establecemento de obxectivos e criterios, baseados na mobilidade sostible e no dereito á mobilidade, serán necesarios para concretar unhas liñas de intervención axeitadas que acaden unha situación futura de mobilidade máis sostible e humana.

- **Fase IV.** A delimitación de proposta e obxectivos específicos comprende a concreción das liñas estratéxicas mediante o establecemento das medidas para o fomento da mobilidade sostible, sinalando ámbitos concretos de actuación e fomentando actuacións que favorezan unha mobilidade máis humana.
- **Fase V.** O plan de implementación sinalará a estratexia temporal de implantación a curto, medio e longo prazo das distintas liñas estratéxicas e medidas propostas para garantir un esquema de mobilidade sostible en Bergondo.
- **Fase VI.** O seguimento da mobilidade sostible incorporará indicadores de seguimento que representen a realidade da situación e sexan sensibles aos cambios e permitindo unha avaliación do cumprimento dos obxectivos establecidos.

O Eixo Transversal. A Participación Pública consistirá na realización dunha serie de actividades encamiñadas a coñecer a percepción da cidadanía sobre a mobilidade no ámbito de estudo, recollendo as súas propostas e suxestións respecto da visión futura do ámbito.

Para o seu desenvolvemento, considerando a actual situación derivada da COVID-19 e experiencias anteriores realizadas, plantéxase a priorización das actividades on-line. O recurso fundamental será un formulario que inclúa a matriz orixe destino para ver a actual demanda de desprazamentos. Por outra banda, presencialmente, propónse a realización de dúas mesas sectoriais e a realización dun mínimo de seis entrevistas con axentes chave.

1.4 CONCLUSIÓN PRINCIPAL

Tras esta explicación do modo de traballo que se levará a cabo, así como do obxecto de estudo e dos obxectivos que se pretenden conseguir, poderíamos concluír con esta introdución establecendo a idea dun modelo de concello no que se inclúan todos os tipos de mobilidade, favorecendo aos usuarios dos modos de transporte sostibles, como son o peón e o ciclista, e facendo unha nova distribución do espazo dun xeito máis equilibrado. Preténdese a non exclusión de ningún colectivo, garantindo a Accesibilidade Universal.



Vista do entorno da Escola de Lubre.
Fonte: elaboración propia



Preténdese crear un modelo de concello con un reparto mais equitativo do espazo público; unha redistribución que favoreza aos modos alternativos de transporte sostibles. Esta nova redistribución está vinculada cunha nova xestión dos espazos de aparcamento, que a súa vez favorecerán ao peón na súa reconquista do espazo público.

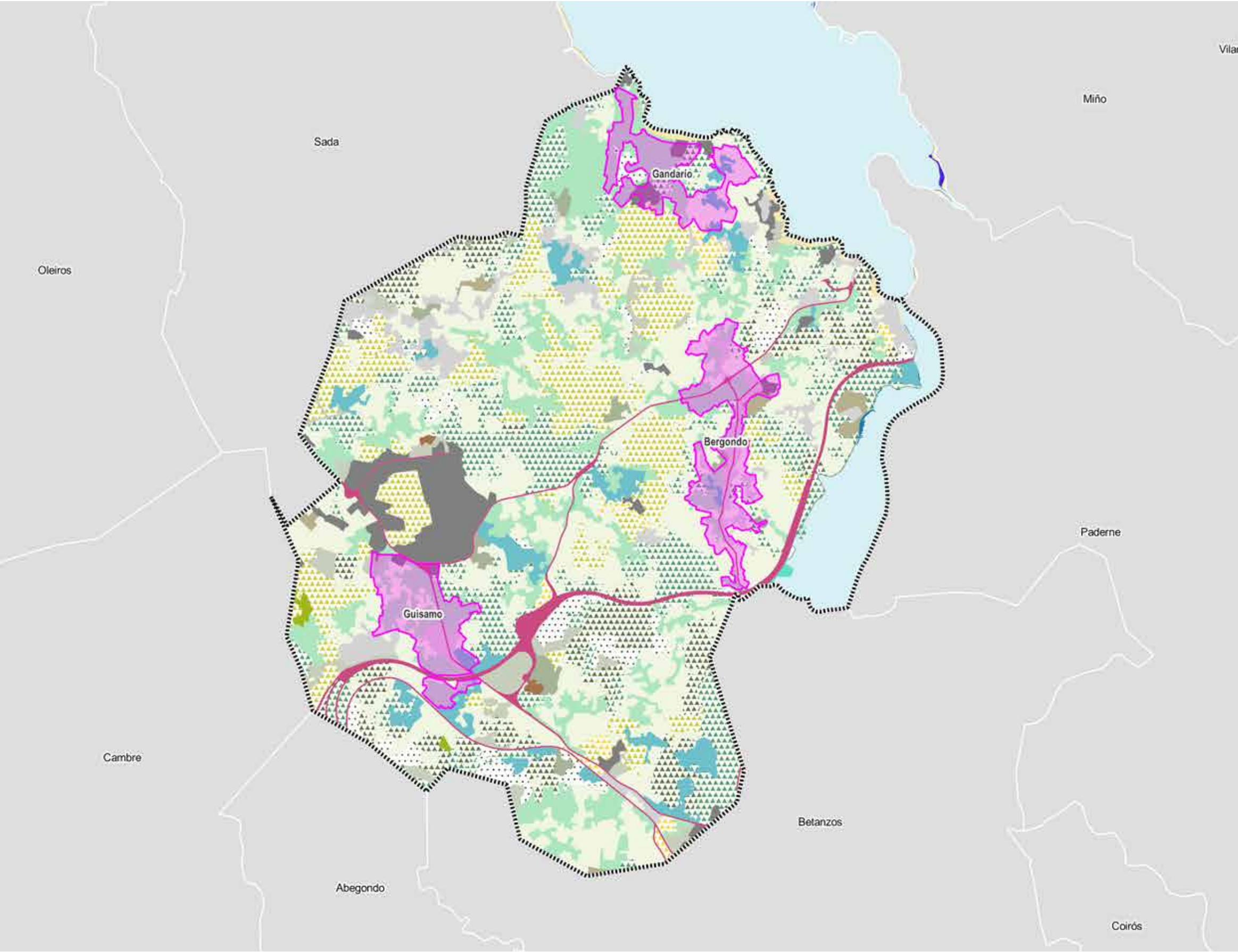
Proponse un modelo de mobilidade que favoreza o incremento do uso do transporte público en detrimento dos desprazamentos en vehículo privado. Así mesmo, pénsase na futura descarbonización do sistema de transporte.

En definitiva, servirá para alcanzar un novo equilibrio nos modos de transporte utilizados pola cidadanía, fomentando os sistemas de mobilidade alternativa sostible dende un punto de vista social e ambiental a través da mobilidade peonil, en bicicleta e en transporte público, así como un aumento da seguridade viaria e a Accesibilidade Universal no núcleo de Concello de Bergondo.

Esta mudanza do modelo de mobilidade lograrase mediante o estudo da situación actual e a planificación de medidas que axudan a reorientar as tendencias de mobilidade.

“Proponse un modelo de mobilidade que favoreza o incremento do uso do transporte público en detrimento dos desprazamentos en vehículo privado”

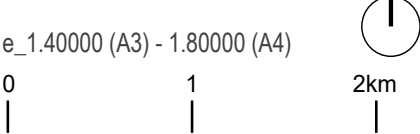
Imaxe do entorno da Praia de Gandarío.
Fonte: elaboración propia



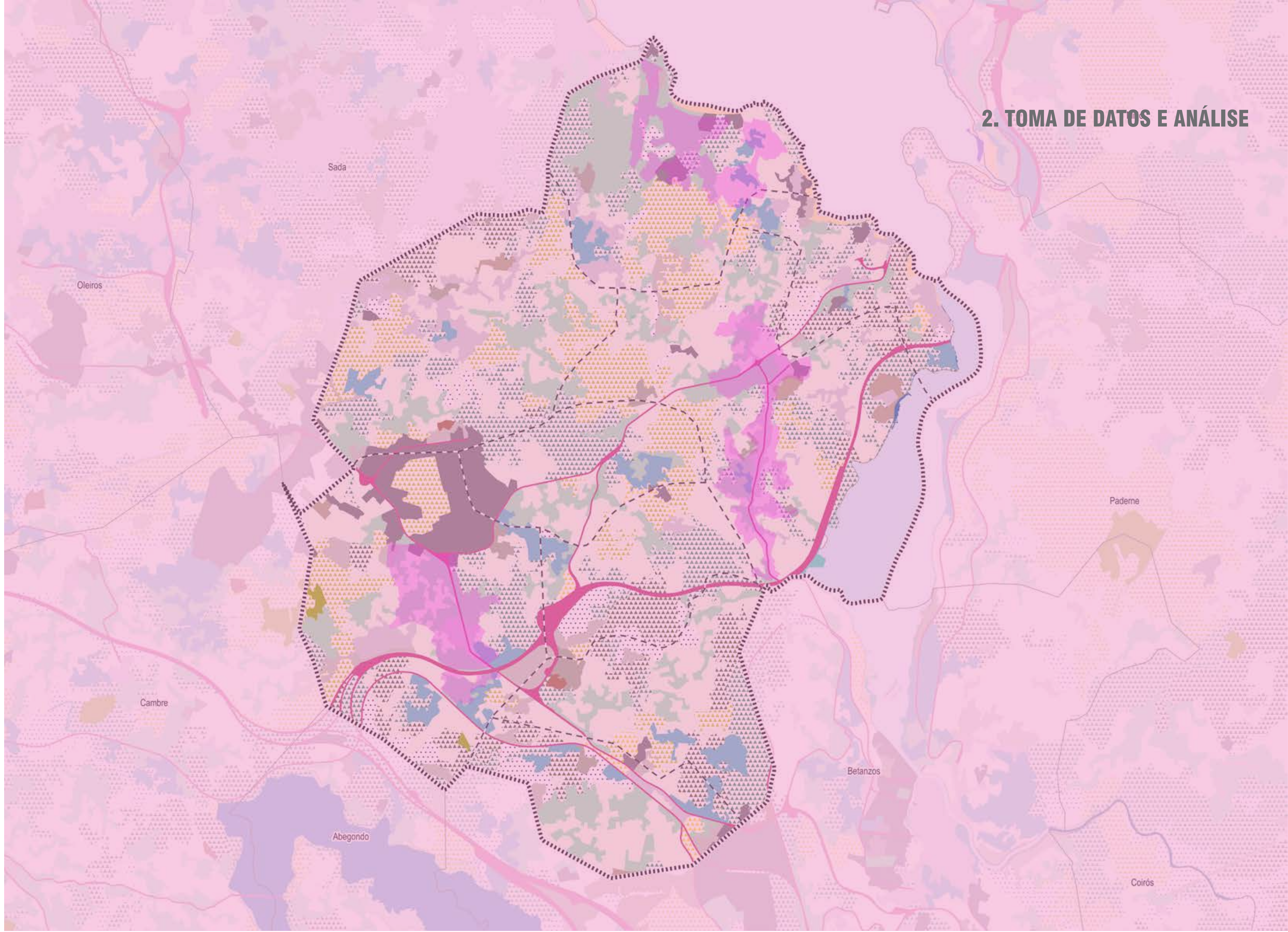
Área de actuación do Plan de Mobilidade Sostible.
Fonte: Elaboración propia.

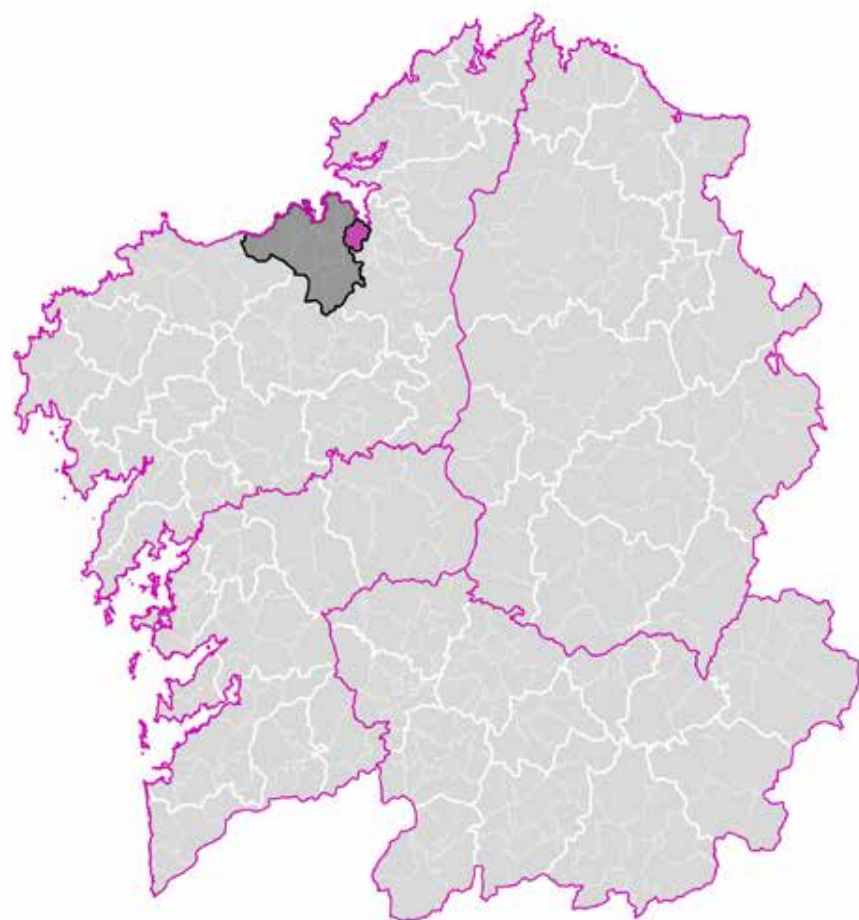
Lenda:

- Núcleos con características urbanas
- Concello



2. TOMA DE DATOS E ANÁLISE





A análise da mobilidade sostible comprende a totalidade do Concello de Bergondo, posto que é fundamental observar o conxunto para poder ter unha visión xeral da situación actual. Así, proporase a axeitada actuación para que toda a superficie dispoña de modos de transporte suficientes, coordinados e equilibrados segundo as necesidades. Dun xeito particular, o presente documento céntrase no estudo e a toma de datos fundamentalmente do núcleo urbano. Procédese deste xeito polos motivos que se expoñen a continuación.

A complexidade do Concello de Bergondo reside nunha poboación dispersa en numerosos núcleos, así como a poboación flotante e visitantes que acuden ao concello na temporada estival, que provoca que a poboación do concello sobrepase os 10.000 habitantes durante o verán. O Concello consta de varios núcleos urbanos cunha densidade de poboación media-baixa, destacan os núcleos de Guísamo, Bergondo e Gandarío.

Dacordo cos datos demográficos dispoñibles (IGE 2021) o concello conta cunha poboación de 6.817 habitantes dos cales 2.686 viven nos núcleos urbanos de Guísamo, Bergondo e Gandarío (ao redor do 39,4%), dos cales 1.097 residen en Guísamo, 951 en Bergondo e 638 en Gandarío. Estes 6.817 habitantes divídense ao longo de 9 parroquias e 85 entidades de poboación. A dispersión poboacional do concello, presente incluso nos núcleos urbanos e as numerosas entidades espaxiadas polo concello, é a principal complexidade deste plan de mobilidade sostible.

Por outra parte, tal e como se reflicte no proceso de participación cidadá, nas distintas parroquias atópanse principalmente problemas relacionados coa falta de transporte público e problemas de funcionamento nas liñas existentes, coa mala conservación das estradas e coa ausencia de carril bici/senda. Nos comentarios e respostas dos cidadáns móstrase tamén a insatisfacción respecto ao tráfico ou estacionamento, en especial nos núcleos urbanos, polo que é necesario incidir coa mesma importancia sobre estas áreas.

Con respecto á accesibilidade, contéplase a incorporación de beirarrúas fóra dos solos urbanos, co fin de favorecer a conectividade entre núcleos. Así mesmo, entre outras medidas para potenciar a seguridade e fomentar o uso de modos de transporte sostibles, apóstase tamén por sendas peonís e ciclables. Considéranse máis seguras e máis atractivas para o uso de peóns e bicicletas aquelas sendas independentes, que non teñan que interferir co tráfico municipal rodado, por vías cunha velocidade de circulación superior a 50 km/h.

Estes aspectos levan á conclusión de que o máis eficiente é elaborar un plan que propoña solucións para os núcleos urbanos de Guísamo, Bergondo e Gandarío, pero que tamén propoña solucións para o resto de núcleos rurais do concello.

“...nas distintas parroquias atópanse principalmente problemas relacionados coa falta de transporte público e problemas de funcionamento nas liñas existentes”



Situación do Concello de Bergondo en Galicia. Elaboración propia.

Situación do Concello de Bergondo na Comarca de A Coruña. Elaboración propia.

Aínda así, enténdese que é moi importante observar a totalidade da superficie municipal, polo que se avalía a totalidade do Concello de Bergondo, tendo en conta os conxuntos urbanos e as conexións con todas as parroquias. É dicir, estúdase como un todo, posto que é importante incorporar ao análise os centros atractivos que existen fóra do núcleo urbano e que xeran un número relevante de desprazamentos ata e dende eles. Non se poden propoñer as axeitadas actuacións nos núcleos urbanos sen unha análise coidadosa da contorna do mesmo.

2.1 RECOMPILACIÓN DE PLANSE E NORMAS URBANÍSTICAS EXISTENTES

Para a realización deste Plan de Mobilidade Sostible tívose en conta a información relativa aos ámbitos que lle corresponden a este documento. Deste xeito, cabe citar os seguintes:

PLANEAMENTO

- Directrices de Ordenación do Territorio, aprobado definitivamente con data 10/02/2011.
- Plan de Ordenación do Litoral, aprobado definitivamente con data 10/02/2011.
- Normas Subsidiarias de Planeamento, aprobado definitivamente o 28/10/1992.

ORDENANZAS E REGULAMENTOS

- Ordenanza fiscal reguladora do impošte de vehículos de tracción mecánica (I.V.T.M)
- Ordenanza xeral municipal sobre tráfico, circulación de vehículos a motor e seguridade vial. (desde 04-03-2010)
- Ordenanza reguladora de limpeza, salubridade e hixiene no Concello de Bergondo (desde 03/07/2013)

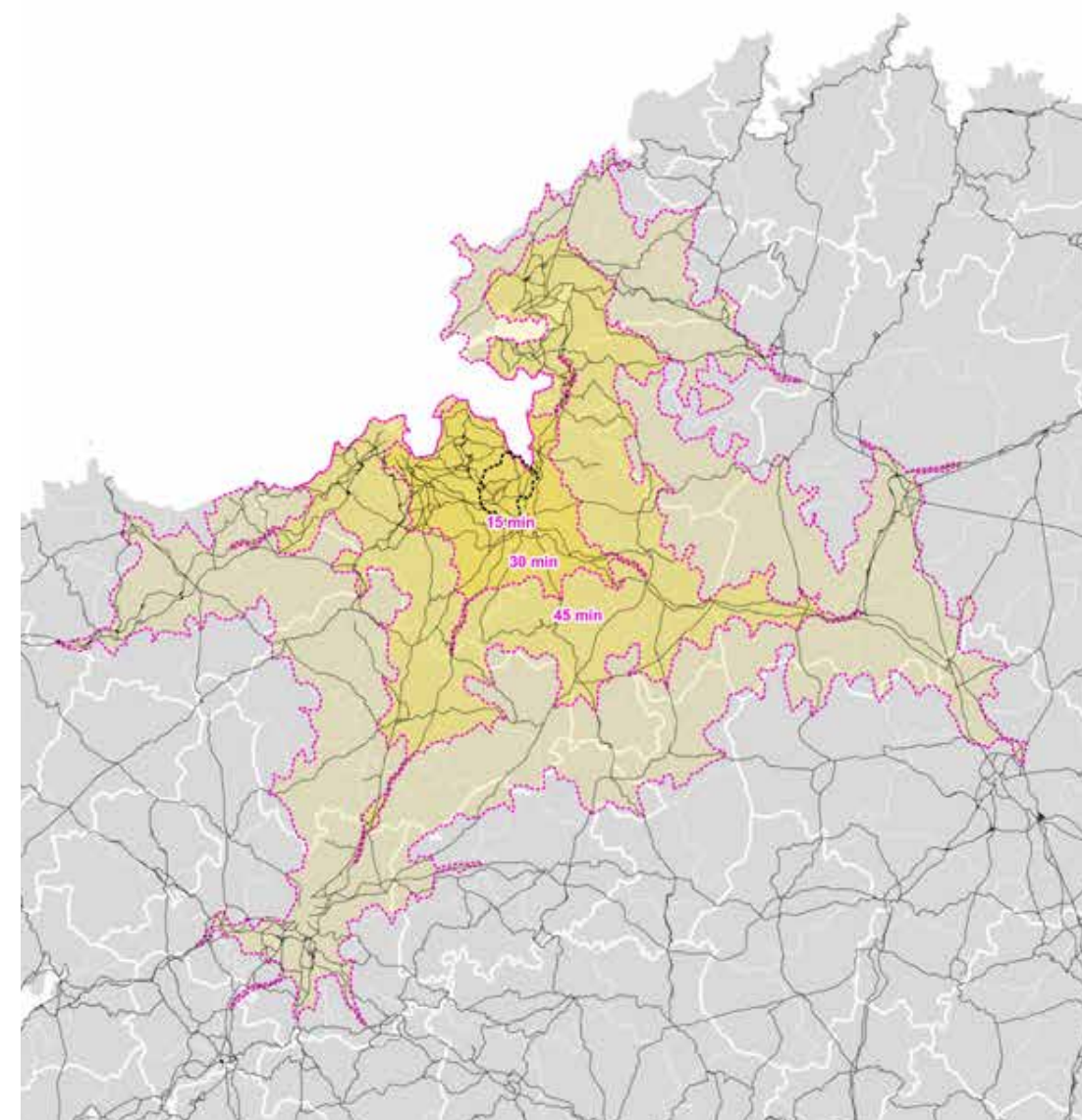
ACCESIBILIDADE

- Lei 6/2022, de 31 de marzo, de modificación do Texto Refundido da Lei Xeral de dereitos das persoas con discapacidade e da súa inclusión social, aprobado polo RDL 1/2013, de 29 de novembro, para establecer e regular a accesibilidade cognitiva e as súas condicións de esixencia e aplicación (desde 02/04/2022)
- Lei 10/2014, de 3 de decembro de accesibilidade (desde 17/04/2015)
- Real Decreto 505/2007, de 20 de abril, polo que se aproban as condicións básicas de accesibilidade e non discriminación das persoas con discapacidade para o acceso e utilización dos espazos públicos urbanizados e edificacións (desde 14/05/2007)
- Decreto 25/2000, de 28 de xaneiro, polo que se aproba o Regulamento de desenvolvemento e execución la Lei de accesibilidade e supresión de barreiras na Comunidade Autónoma
- Orden TMA/851/2021, de 23 de xullo, pola que se desenvolve o documento técnico de condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e a utilización dos espazos públicos urbanizados

Plano de isocronas dende o Concello de Bergondo. Fonte: Elaboración propia.

Lenda:

- Concello de Bergondo
- Isocrona 15 min
- Isocrona 30 min
- Isocrona 45 min





2.2 ANÁLISE FÍSICO E CONTEXTO TERRITORIAL

2.2.1 LOCALIZACIÓN E SUPERFICIE

O concello de Bergondo está situado na provincia da Coruña, na área metropolitana da Coruña. Limita co concello de Sada polo noroeste; con Cambre polo oeste; polo sur limita cos concellos de Abegondo e Betanzos; polo leste limita co concello de Paderne, mentres que polo norte ten a ría de Betanzos como límite xeográfico, onde conflúen as augas do río Mandeo e do Océano Atlántico. A súa superficie é de 32,72 km² e a súa poboación ascende a 6.817 habitantes, contando cunha densidade de poboación de 208,34 hab/km² segundo os datos do IGE 2021. O municipio está composto por nove parroquias, das cales Bergondo e Guísamo atópanse case á par en canto a número de habitantes con 1.499 e 1.489, respectivamente. O núcleo urbano de Guísamo é atravesado pola N-VI, e sitúase entre a confluencia da mesma con importantes vías de comunicación como son a AP-9 e a AC-164 cara a Ferrol. O núcleo urbano de Bergondo, pola súa banda, atópase situado ao longo da AC-161 que conecta con Sada e Betanzos, e na confluencia coa AC-164 cara a Ferrol. O núcleo de Gandarío atópase ao norte do municipio, no entorno da praia homónima e limitando co concello de Sada.

O Concello atópase comunicado principalmente a través da estrada nacional N-6, da autopista AP-9 que conecta A Coruña con Vigo e Ferrol, a autonómica AC-164 que conecta Ferrol e A Coruña e outras estradas de menor entidade como son a AC-161 polo leste do municipio que conecta Betanzos e Sada.

2.2.2 ANÁLISE XEOGRÁFICO

Segundo as Directrices de Ordenación do Territorio, o Concello de Bergondo forma parte da Rexión Urbana Ártabra, liderada polas cidades de A Coruña e Ferrol. Forma parte dunha serie de concellos caracterizados por unha urbanización difusa situados entorno á cidade da Coruña.

Xa se comentou con anterioridade que esta rexión urbana está liderada por dúas cidades e as súas contornas, que podemos denominar áreas metropolitanas. Tanto pola súa situación xeográfica como polas relacións funcionais que se establecen, Bergondo pertence á área metropolitana de A Coruña, da que forman parte ademais da Coruña e Bergondo, outros 8 concellos, que no ano 2021 contaban cun total de 418.955 habitantes, que supón máis dun 15% de toda a poboación galega. Esta área metropolitana está composta por concellos de dúas comarcas: A Coruña (concellos de A Coruña, Oleiros, Arteixo, Culleredo, Cambre, Sada, Abegondo, Ca-

“...a súa poboación ascende a 6.817 habitantes, contando cunha densidade de poboación de 208,34 hab/km² segundo os datos do IGE 2021.”

Imaxe beirarrúas con problemas de accesibilidade e problemas de estacionamento no núcleo de Guísamo. Fonte: Elaboración propia.

rral e Bergondo), así como o concello de Betanzos, pertencente á comarca homónima, aínda que neste caso soamente a cabeza de comarca forma parte da área metropolitana por motivos funcionais. Na actualidade, a área urbana de A Coruña e os concellos das comarcas limítrofes aumentan a súa poboación moi lixeiramente.

Dende o punto de vista da análise xeográfica, o concello de Bergondo conta cunha extensión de 32,72km2 e está situado no norte da provincia da Coruña. Bergondo está bañado polo Océano Atlántico e forma parte da Comarca e Area Metropolitana da Coruña. A parte norte e leste do concello atópase ligado ao bordo litoral da ría de Betanzos, caracterizado por unha costa lixeiramente accidentada con abundancia de acantilados propio da paisaxe litoral das Rías Altas, e zonas cun relevo máis uniforme onde atopamos areais e algunha zona de marisma. A parte sur e oeste do concello atópase ligada ao val do río Mero e o encoro de Cecebre. O punto máis destacado do litoral é o entorno do Pedrido, parte da ZEPVN da desembocadura do Mandeo. O areal máis importante do municipio é o da Praia de Gandarío, así mesmo, existen outros areais máis pequenos como son a Praia de Regueiro ou a Praia de Moruxo. Cara ao interior, o concello conta cunha topografía e cun relevo bastante suave, sendo o Monte de Babío, onde se sitúa a Igrexa de Santa Marta de Babío, o que maior altitude presenta con 208 metros.

Por mor das súas características medioambientais, Bergondo conta diversas figuras de protección:

Rede Natura 2000

- ZEPA
 - Betanzos-Mandeo
- ZEC
 - Betanzos-Mandeo

Por último, hai que falar tamén no clima que afecta esta parte do territorio galego. Bergondo goza dun clima oceánico húmido. A temperatura media anual é de 13,5°C cunha escasa oscilación térmica ao longo do ano (aproximadamente 8°C). As precipitacións anuais ascenden a 1.000 mm.

Bergondo conta con 6.817 habitantes (IGE 2021) repartidos entre as nove parroquias, aínda que as máis numerosas son, case á par Bergondo e Guísamo, con 1499 e 1489 habitantes, respectivamente, o que supón o 43,8% da poboación total do concello. Nos últimos 20 anos, a poboación de Bergondo aumentou en 638 habitantes, o que supón un crecemento dun 10%. A densidade de poboación é media, situándose en 208,34 hab/km2. Cifra propia dun concello das características de Bergondo, situado nun área metropolitana e cun tecido residencial extenso.

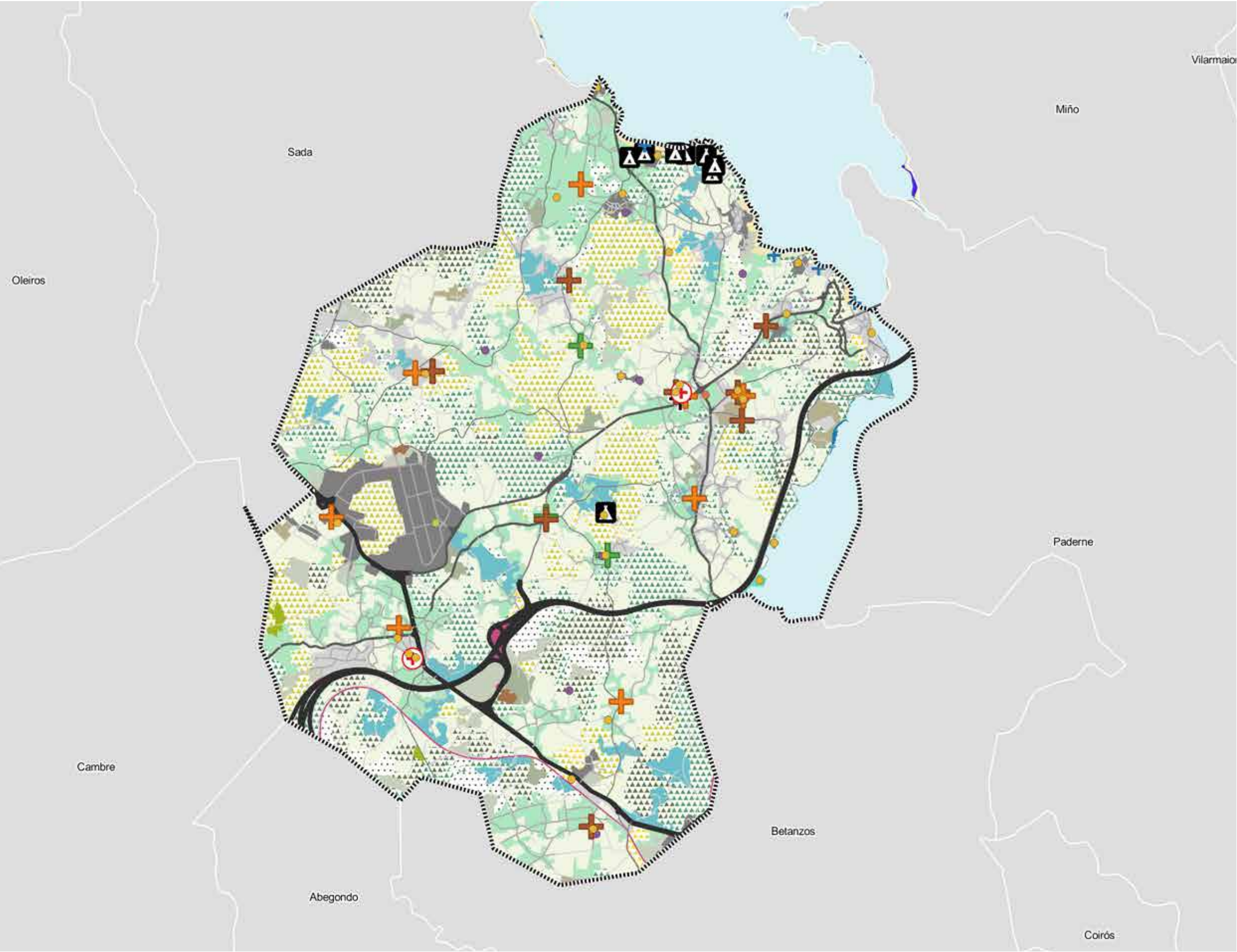
2.2.3 INFORMACIÓN SOBRE USOS URBANOS QUE POIDAN XERAR OU ATRAER DESPRAZAMENTOS

Dende o Concello de Bergondo establécense relacións funcionais administrativas, comerciais e de servizos maiormente con A Coruña, Betanzos e Sada. Destacan tamén como puntos de relevancia na contorna Miño, Cambre ou Oleiros.

Neste sentido, podemos evidenciar este dato a través das cifras de mobilidade do INE (tomando a semana promedio do 18-21 de novembro de 2019, previos á crise sanitaria da Covid-19), na área de Bergondo:

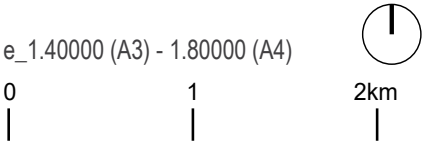
Poboación residente que se mantén:	2893 (43,6%)	
Poboación que sae:	1819 (27,42%)	
Poboación que chega:	3662 (55,21%)	
Poboación detectada durante o día:	6554 (98,81%)	
Variación de poboación:	1843 (27,79%)	
Destinos:	A Coruña:	316 persoas
	Betanzos:	306 persoas
	Sada:	165 persoas
	Miño:	133 persoas
	Abegondo:	107 persoas
	Cambre:	91 persoas
	Oleiros:	90 persoas
	Paderne:	50 persoas
	Arteixo:	46 persoas
	Culleredo:	44 persoas
	Pontedeume	19 persoas
Orixe:	Sada:	964 persoas
	A Coruña:	700 persoas
	Cambre:	323 persoas
	Betanzos:	279 persoas
	Oleiros:	195 persoas
	Paderne:	164 persoas

Ao facer a comparación cos mesmos datos para o día 6 de Maio do 2020 (en pleno confinamento e estado de alarma por mor da COVID19), observamos as seguintes diferenzas nos datos de mobilidade:



Plano de centros atractores do Concello de Bergondo. Fonte: Elaboración propia.

- Lenda
- Residencias e centros de día
 - Praias
 - Instalacións Deportivas
 - Centros de Saúde
 - Centros de Ensino
 - Centros Culturais
 - Concello
 - Campings
 - Biblioteca
 - Áreas Industriais
 - Áreas Recreativas



Poboación residente que se mantén:	5402 (81,44%)
Poboación que sae:	1231 (18,56%)
Poboación que chega:	2130 (32,11%)
Destinos:	Sada: 248 persoas
	Betanzos: 164 persoas
	Miño: 139 persoas
	A Coruña: 87 persoas
	Paderne e outros: 66 persoas
	Oleiros: 55 persoas
	Cambre: 54 persoas
	Abegondo: 33 persoas
	Arteixo: 26 persoas
	Culleredo: 23 persoas
Orixes:	Sada: 400 persoas
	A Coruña: 273 persoas
	Betanzos: 200 persoas
	Miño: 172 persoas
	Paderne e outros: 137 persoas
	Cambre: 99 persoas
	Oleiros: 91 persoas
	Culleredo: 79 persoas
	Abegondo: 69 persoas
	Oza-Cesuras: 61 persoas
	Arteixo: 44 persoas
	Pontedeume: 26 persoas

Por último facemos a comparación cos datos de mobilidade do día 16 de Xuño do 2021, con todas as comunidades autónomas en pleno proceso de desescalada, e con aproximadamente o 40% da poboación galega inmunizada. Os datos son os seguintes:

Poboación residente que se mantén:	3847 (57,75%)
Poboación que sae:	1899 (28,51%)
Poboación que chega:	2973 (44,63%)
Poboación detectada durante o día:	6820 (102,39%)
Variación de poboación:	1074 (16,12%)

Imaxe da AC-214 ao seu paso polo lugar de Baldomir no núcleo urbano de Guísamo.
Fonte: Elaboración propia.



Destinos:	A Coruña:	435 persoas
	Betanzos:	258 persoas
	Oleiros:	177 persoas
	Sada:	175 persoas
	Miño:	117 persoas
	Cambre:	71 persoas
	Culleredo:	63 persoas
	Paderne e outros:	59 persoas
	Arteixo:	46 persoas
	Fene e Cabanas:	25 persoas
	Abegondo:	23 persoas
	Pontedeume:	22 persoas
Orixe:	A Coruña:	675 persoas
	Sada:	303 persoas
	Betanzos:	234 persoas
	Culleredo:	180 persoas
	Miño:	178 persoas
	Oleiros:	175 persoas
	Cambre:	147 persoas
	Paderne e outros:	132 persoas
	Arteixo:	109 persoas
	Abegondo:	66 persoas
	Narón:	66 persoas
	Pontedeume:	44 persoas
	Monfero e outros:	38 persoas
	Fene e Cabanas:	29 persoas
	Oza-Cesuras:	27 persoas
	Carballo:	21 persoas

Tal e como se pode observar nos datos expostos, os principais destinos con moita diferenza son os concellos de A Coruña, Sada e Betanzos, por motivos principalmente laborais e de dispoñibilidade de servizos.

A través do concello de Bergondo discorre a estrada nacional N-6 que comunica A Coruña con Madrid, a autoestrada AP-9 que conecta A Coruña co Eixo Atlántico ata Vigo e Ferrol, así como a AC-164 que conecta a N-6 con Ferrol dende o cruce en Guísamo. Outra estrada de relevancia no concello é a AC-162, que conecta Sada e Betanzos e discorre a través do concello.

No ámbito empresarial, sinálase a existencia do Polígono de Bergondo, de certa importancia na área, así como a proximidade doutras áreas industriais nos concellos limítrofes, como o polígono do Espírito Santo en Cambre ou o polígono de Piadela en Betanzos. No resto da área metropolitana destacan especialmente as áreas industriais dos concellos de A Coruña e Arteixo, en especial os polígonos da Grela ou Pocomaco na Coruña ou o Polígono de Sabón en Arteixo. Pola súa situación, Bergondo atópase ben comunicado con outras áreas metropolitanas coas que tamén existen importantes relacións industriais e económicas, como o área metropolitana de Ferrol e Narón, as situadas no Eixo Atlántico (Santiago, Pontevedra, Vigo) ou no eixo da A-6 ata Lugo. Esta situación provoca numerosos desprazamentos diarios por motivos laborais cara e dende estas zonas.

Por último hai que facer referencia á función de Bergondo como ubicación de segundas residencias para habitantes da cidade da Coruña e doutras metrópoles máis afastadas. Este fenómeno xera un aumento dos habitantes no concello de cara ao período estival e os períodos vacacionais.

2.2.4 NOVOS DESENVOLVEMENTOS

O Concello de Bergondo non conta cun PXOM aprobado polo momento, aínda que se atope en proceso de redacción, con todo conta con Normas Subsidiarias aprobadas no ano 1992. Posteriormente, e ata a actualidade, respecto a planeamento xeral leváronse a cabo 8 modificacións puntuais. Entre elas, a máis relevante en termos de mobilidade foi a seguinte:

- NSP Nº1 das NSP en Solo Industrial N-VI. Polígono Industrial SEPES. Ano 2001
- Modificación puntual sétima, corrección de erros materiais, das NNSS do Concello de Bergondo. Ano 2022.

Por outra banda, dentro de planeamento de desenvolvemento aprobáronse 25 figuras, das que destacan as relativas á construción de grandes promocións inmobiliarias e ao polígono. Entre outras, destacan as seguintes:

- Plan de Actuación Urbanística: Polígono Industrial SEPES. Ano 1986.
- Plan Parcial. UR-R5 Baldomir. Pedras Blancas. Ano 1993
- Estudo de detalle. AU-3 Gandarío. Ano 1995
- Estudo de detalle. AU-1 Guísamo. Ano 1995
- Estudo de detalle. Estrada de Ferrol. Senra. Ano 2000

Ademáis hai que facer referencia tamén a unha serie de instrumentos de ordenación do territorio que teñen incidencia no concello. Son os seguintes:

- 1ª Revisión do Plan Forestal de Galicia cara á neutralidade carbónica 2021-2040. Ano 2021
- Plan sectorial de Ordenación de Areas empresariais na Comunidade Autónoma de Galicia. Ano 2014.
- Directrices de Ordenación do Territorio. Ano 2011.
- Plan de Ordenación do litoral de Galicia. Ano 2011.
- Plan sectorial. Rede viaria da Coruña, Arteixo, Culleredo, Cambre, Oleiros, Bergondo e Sada. Ano 2004.
- Plan sectorial hidroeléctrico das concas hidrográficas Galicia-Costa. Ano 2001.

As NNSS aprobáronse no ano 1992. Os redactores tiveron en conta unha serie de características como punto de partida, destacando especialmente o gran nivel de dispersión poboacional do concello de Bergondo. Tras a modificación puntual sétima das NNSS a clasificación do solo queda da seguinte forma:

- Solo Urbano: As NNSS distinguen entre os núcleos delimitados de Guísamo e Bergondo-Modelo, e por outra banda o solo urbano de núcleo rural que se corresponde con Gandarío, Pedrido, Moruxo e Costa de Ouces.
- Solo Urbanizable: Solos con destino a uso industrial, así como solos residenciais.
- Solo Non Urbanizable : Solo de protección especial, cunha especial relevancia tendo en conta a importancia do litoral no municipio. Existen tamén outro tipo de proteccións con incidencia no concello.

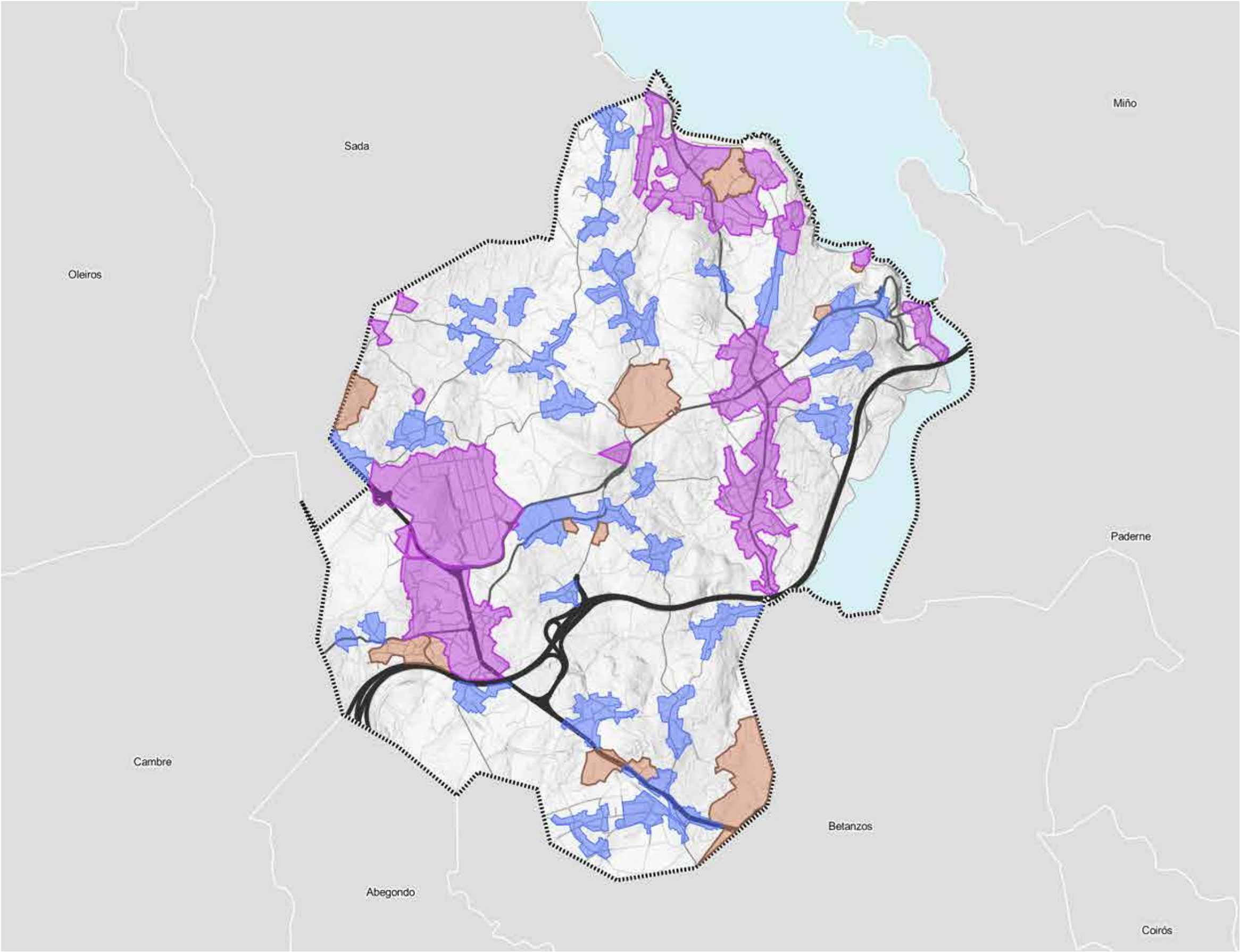
En xeral, os dous núcleos urbanos considerados nas NNSS (**Guísamo e Bergondo**) presentan problemas semellantes derivados dun modelo de desenvolvemento histórico caracterizado polo uso extensivo e pouco denso do territorio. Este modelo ten como consecuencia problemas no relativo aos viarios de acceso, o acceso a servizos urbanísticos e a equipamentos, así como problemas no desenvolvemento de políticas públicas.

Independentemente da clasificación feita nas NNSS, este Plan de Mobilidade incorpora tamén o núcleo de **Gandarío** polas súas características urbanas e polas dinámicas de mobilidade que se producen así como as graves problemáticas relacionadas coas retencións e estacionamento nos meses de verán pola afluencia de bañistas á praia de Gandarío.

Dos tres núcleos, pola influencia do paso da N-VI, o núcleo de Guísamo destaca pola presenza dalgúñas edificacións máis compactas, de ata dúas alturas e baixocuberta, que fan que o núcleo teña características lixeiramente máis urbanas ca o resto, pero aínda así presenta unha dispersión abundante.

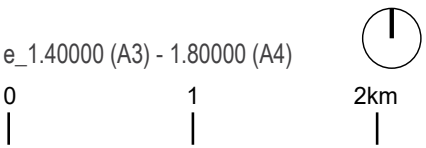
Imaxe da Praia de Gandarío.
Fonte: Elaboración propia.





Plano relativo á clasificación do solo nas NNSS. Elaboración propia.
Lenda:

- Solo Urbano
- Solo de Núcleo Rural
- Solo Urbanizable



“En canto a zonas verdes, pódese afirmar que o protagonismo reside sobre bordo litoral e a Ría de Betanzos”

Respecto ao Solo Non Urbanizable, os obxectivos clave das NNSS son a protección do solo con características paisaxísticas e medioambientais especiais como o situado no litoral; a protección do solo con presenza de elementos arqueolóxicos, como poden ser os numerosos castros do municipio; a protección de fincas con características singulares por motivos históricos, arquitectónicos, etc; e por último, no resto, categorizado como solo non urbanizable común, o documento pretendía mantelo no seu estado habitual, aínda que permitindo a edificación de vivenda unifamiliar, cumprindo unha serie de condicións determinadas.

Por outra banda, analizando o borrador do futuro PXOM publicado no 2017 e actualmente en proceso de redacción, continúaase a facer fincapé na problemática do modelo de hábitat diseminado, en especial dende os anos 80. Tendo en conta a situación do concello na área metropolitana de A Coruña, esta dispersión provoca grandes problemas para acadar os obxectivos de redución de emisión e de consumo de recursos e protección do medio ambiente. Especialmente no ámbito da mobilidade xéranse grandes dificultades para poder dotar a todo o municipio dunha rede de transporte público eficaz que favoreza a diminución do uso do vehículo privado.

2.2.5 ZONAS VERDES

Se ben funcionalmente o Concello de Bergondo localízase na rexión urbana de A Coruña, no relativo ao medio natural o seu territorio está totalmente condicionado polo seu emprazamento xeográfico: A orientación cara as influencias climáticas do Océano Atlántico (dentro do Golfo Ártabro), a súa situación septentrional dentro da península, e a presenza dunha gran masa de auga polo sur, como é o Encoro de Cecebre. Estas características condicionan e proporcionan unha gran calidade ambiental e paisaxística, presentando numerosos espazos naturais, como espazos verdes e os espazos costeiros de marismas, cantís e areais.

En canto a zonas verdes, pódese afirmar que o protagonismo reside sobre bordo litoral e a Ría de Betanzos. O entorno do Mandeo atópase protexido baixo a figura de Espacio Natural Protexido dende o ano 2004.

No caso do concello de Bergondo, na actualidade non hai un gran número de sendas recoñecidas polo concello. Sen embargo, dadas as características rurais de boa parte do municipio, existen numerosas rutas informais ao longo do mesmo. Hai que destacar que nos últimos anos, dende o goberno local e a Diputación, vense traballando neste ámbito mediante os diferentes traballos de adecuación e/ou sinalización de diferentes sendas ou itinerarios en marcha ou proxectadas que existen na actualidade. Entre as rutas existentes podemos destacar a do Rego de Callou (cunha lonxitude de 2,7km), a senda dos Outeiros do Mandeo (lonxitude de

3,16km) ou o Camiño Mariñán, esta última ruta, a máis longa das tres, trátase dun camiño recuperado nos últimos anos que pon en valor a memoria dunha antiga variante do Camiño de Santiago dende Sada. Entre as rutas proxectadas ou en marcha, destaca a senda peonil da Estrada de Cambre, a Senda Ciclable do Encoro de Cecebre e a Senda Fluvial do Río Maior.

Ao longo dos núcleos seleccionados, existen diversas zonas verdes como o campo da Feira de Guísamo. O resto de zonas verdes existentes trátanse de parques infantís na súa maioría.

2.2.6 OFERTA DA REDE VIARIA

A análise da oferta viaria ten como punto de partida o establecemento da xerarquía actual a través da tipificación da rede. Ademais, comprende a análise dos diferentes modos de transporte, estudando a situación da rede peonil e ciclista, a rede motorizada así como da oferta de estacionamento. A mobilidade sostible basease na potenciación das redes peonís e ciclistas así como do transporte colectivo, aínda que este último será estudado na análise da demanda.

Humanizacións e melloras na rede viaria – realizadas e previstas:

- Mellora da seguridade vial da antiga AC-170 e do vial de acceso á autopista.
- Mellora de camiños nas parroquias de Cortiñán, Guísamo, Vixoi, Bergondo, Lubre, Moruxo, Rois e Ouces.
- Renovación do alumeadado público nas parroquias do Concello.
- Reordenación viaria ao longo da praza pública de Santa Marta
- Mellora da seguridade viaria no Concello de Bergondo coa execución de reducores de velocidade e reforzo da sinalización en varios camiños.

2.2.6.1 A TIPIFICACIÓN DO VIARIO

A estrutura viaria do ámbito de estudo procede da evolución dos núcleos urbanos dependentes das estradas que cruzan o concello, por unha banda a N-VI (no caso de Guísamo) e por outra banda as estradas autonómicas AC-164 e AC-166 (no caso dos núcleos de Bergondo e Gandarío) e de emprazamento estratéxico na confluencia das principais vías de comunicación da provincia, a AP-9 e a A-6 así como as vías mencionadas anteriormente.

A análise da rede viaria neste PMS debe comezar pola tipificación, de xeito que cada elemento da vía adquira unha funcionalidade diferenciada relacionada coa súa morfoloxía, cos modos de transporte, coa súa capacidade de admisión de fluxos e sen esquecer a relación cos usos e actividades. Produto desta tipificación manifestase unha xerarquía e especialización da rede determinante para estable-

cer unha modificación no reparto modal de acordo a criterios de sustentabilidade.

Desde o punto de vista da tipificación do viario, este estudo de mobilidade, tanto a nivel municipal como urbano, considera a seguinte clasificación:

- Vías Estruturais Territoriais (VET): son aquelas vías que estruturan e comunican os principais centros urbanos e núcleos de poboación e actividade do espazo territorial considerado.
- Vías Estruturais Municipais (VEM): son aquelas vías que estruturan e comunican os principais núcleos de poboación e actividade de rango municipal.
- Vías Estruturais Urbanas (VEU): son as vías que estruturan os núcleos urbanos e posúen unha función básica de distribución urbana do tráfico e comunicación de distintas Áreas Ambientais.
- Vías Locais (VL): son as vías que posúen unha funcionalidade de accesibilidade terminal no ámbito local.

Deste xeito, no ámbito de análise dos núcleos urbanos, a tipificación viaria sinala as seguintes vías:

- Vías Estruturais Territoriais (VET): Catalogamos como Vía Estrutural Territorial o viario AP-9 que conecta o concello con A Coruña, Ferrol e o Eixo Atlántico ata Vigo; a N-VI, tradicional estrada radial que conecta A Coruña con Madrid e a AC-164 que nace na N-VI ao seu paso por Guísamo e que conecta o municipio con Ferrol. Destaca tamén a AC-214 que conecta a N-VI ao seu paso por Guísamo co núcleo de Cambre e a AC-161 e AC-162, unha continuación da outra, que conectan Sada e Betanzos a través do concello.
- Vías Estruturais Municipais (VEM): Neste aspecto, en xeral as Vías Estruturais Territoriais (VET) están a realizar a súa vez unha función de Vías Estruturais Municipais. A maiores, en Bergondo destaca a AC-170 que conecta Guísamo con Santa Marta e outras estradas de carácter provincial como a DP-0810 ou a DP-0812.
- Vías Estruturais Urbanas: Na tipificación do viario, clasifícanse como Vías Estruturais Urbanas, no caso do núcleo de Guísamo, o tramo da N-VI dende o cruce de Ferrol ata a ponte da AP-9 así como o tramo da AC-214 dende o entorno de Baldomir. No caso do núcleo de Bergondo, o eixo formado pola AC-161 e a AC-162, dende o entorno de Miodelo ata San Cidre, así como a AC-164 no entorno da Casa do Concello e a rotonda coñecida como “dos Condes”. No caso do núcleo de Gandarío, a AC-162 dende Tatin ata o entorno de A Lagoa.
- Vías Locais: Considéranse vías locais os restantes viarios de ambos núcleos urbanos.

2.2.6.2 A REDE PEONIL

En xeral, a nivel de núcleo urbano, e aparte da actual supeditación ao automóbil, en xeral nas vilas galegas, a análise da Rede Peonil sinala problemáticas moi evidentes respecto ás seguintes cinco cuestións de carácter morfolóxico e funcional: as características das beirarrúas, as pendentes, as rúas afectadas por tráfico rodado, as rúas afectadas pola ocupación irregular polo estacionamento e, sobre todo, a distribución do espazo peonil respecto ao espazo viario na sección.

Neste senso, respecto das características das beirarrúas, na súa meirande parte a Rede Peonil amosa unha clara insuficiencia respecto desta cuestión. Dentro de ambos núcleos urbanos, identificamos que o 89% das beirarrúas son menores de 1,80m, tramos repartidos por tódolos ámbitos dos núcleos urbanos. Por outra banda, e como dato positivo, existe un total de 89,7% de beirarrúas con pendente menor ou igual a 6%, e polo tanto accesibles nos núcleos urbanos. Esta cuestión está claramente relacionada coa distribución do espazo público, onde a superficie de prioridade peonil (prazas, parques e rúas peonís) nos núcleos representa o 4,5% do espazo público total, porcentaxe á que se pode engadir un 13,3% adicado a beirarrúas. O cal, obviamente, ten a súa contraparte nun maior espazo dedicado ao automóbil, tanto no que respecta ao espazo de circulación como de estacionamento, concretamente o 82,04% do espazo público.

No relacionado ás pendentes, pode observarse unha topografía relativamente suave no núcleo de Guísamo, e algo máis pronunciada no caso dos núcleos urbanos de Bergondo e Gandarío. Ademais existen certas inconexións debido a problemas de accesibilidade. Determinase que o 89,7% das rúas contan cunha pendente inferior ao 6%, o que fai que os desprazamentos sexan máis cómodos, tanto para os peóns como para os posibles desprazamentos en bicicleta. Aínda así, o 3,34% das rúas presentan unha pendente maior ao 8%, o cal supón unha porcentaxe non demasiado elevada; estando o 6,96% das rúas restantes entre o 6 e o 8%.

Por último, dentro destes grandes aspectos de análise, segundo os datos de sinistralidade viaria a nivel municipal da DGT, non hai un excesivo número de accidentes. Sen embargo, revisando artigos de prensa dos últimos anos, a realidade parece ser ben distinta ao que se reflicte nas estadísticas dispoñibles. Tendo en conta que o concello de Bergondo se trata dun municipio con moita intensidade de tráfico ao atoparse na confluencia de varias das estradas máis importantes da provincia, así como a gran dependencia do coche que sofren os seus residentes, podese apreciar que existe un número considerable de accidentes, a maioría de carácter leve, pero algúns deles con vítimas.

“A análise da Rede Peonil amosa a existencia dun importante problema no que respecta aos núcleos urbanos, común á maioría dos núcleos urbanos galegos”

A análise da Rede Peonil amosa a existencia dun importante problema no que respecta aos núcleos urbanos, común á maioría dos núcleos urbanos galegos, pero no caso de Bergondo dunha forma moito máis evidente que noutros concellos dada a gran dispersión poboacional existente, así como a falta dunha rede peonil que garanta o espazo adecuado e seguro para o peón, tendo como resultado unha supeditación do peón ao automóbil.

No caso particular de Bergondo cómpre sinalar a existencia de varios sendeiros/roteiros peonís e ciclistas que artellan o ámbito costeiro do territorio municipal e que son os seguintes:

- Senda dos Outeiros do Mandeo: 3,16 km, Fiobre.
- Ruta do Rego Callou: 5,8 km. Miodelo.
- Camiño Mariñán. 18,84km. Ruta Sada – Betanzos a través de Bergondo.

En moitos tramos destes roteiros o peón ten que compartir plataforma e calzada cos vehículos a motor, o que xera situacións de inseguridade para os mesmos.

2.2.6.3 A REDE CICLISTA

A análise da oferta da rede ciclista constitúe o segundo dos tres eixos nos que se basea a mobilidade sostible, a carón da rede peonil analizada no apartado anterior e a mobilidade en transporte colectivo. Trátase do mesmo xeito que a mobilidade a pé dun modo de transporte en situación de vulnerabilidade e inseguridade viaria fronte ao tráfico de vehículos.

Todas as sendas peonís do anterior apartado están adaptadas para o tránsito ciclista. Se ben é certo, que nos tramos onde se comparte calzada cos vehículos a motor, os usos non están delimitados en ningún caso, co perigo para o ciclista que iso comporta.

- Rego de Callou: 2,7 km, Miodelo – Callou.
- Senda Outeiros do Mandeo: 3,16 km, Mariñán.

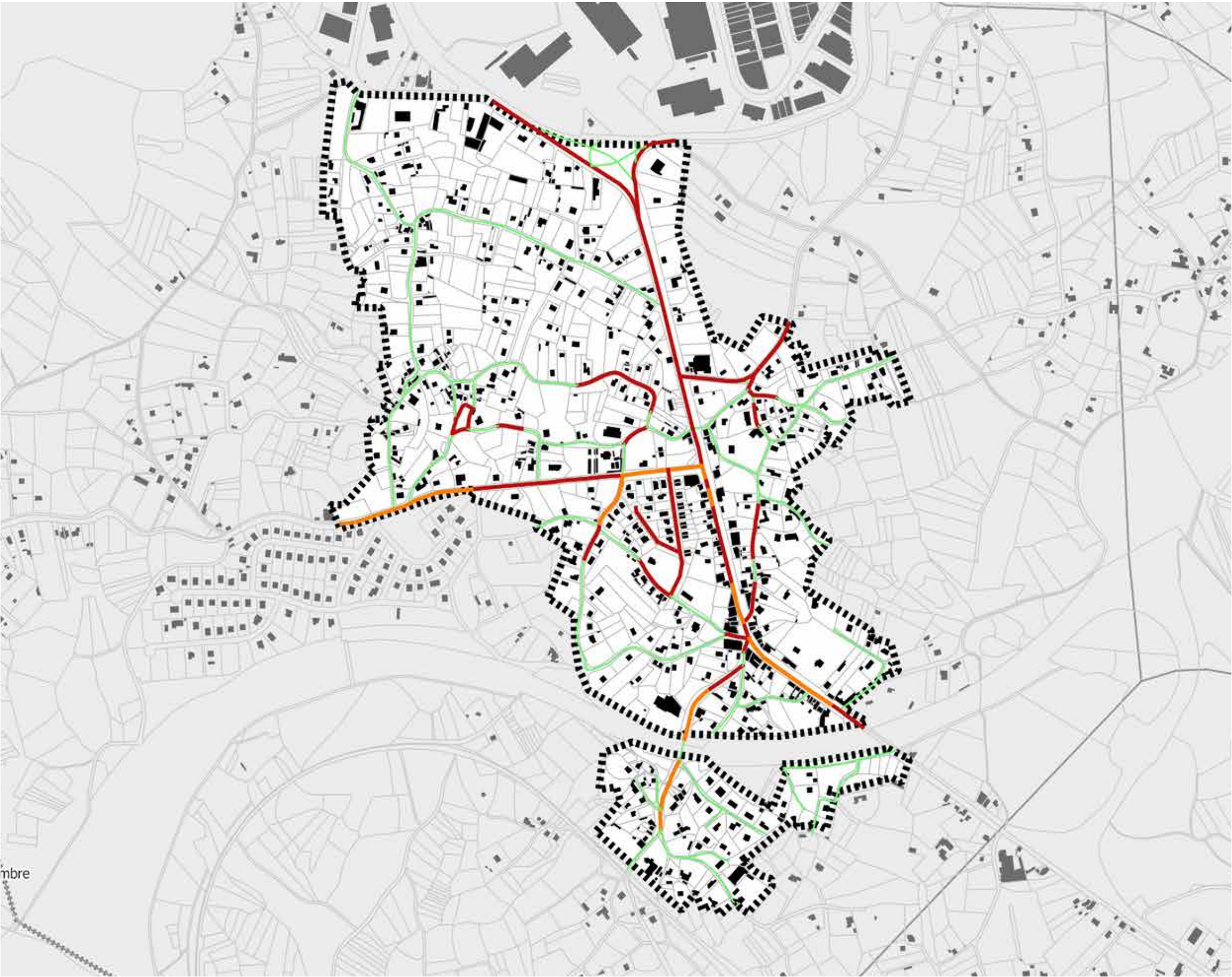
Cabe destacar a Senda Ciclable proxectada entorno ao Encoro de Cecebre e que discorre polos concellos de Bergondo, Cambre, Carral e Abegondo.

En relación á análise da oferta ciclista, aínda que ambos núcleos contan cun relevo e topografía suave, debemos por de manifesto a inexistencia de carril bici nos dous núcleos urbanos analizados, e tampouco a nivel municipal. Este modo de transporte enténdese como un modo adecuado para desprazamentos dentro dos núcleos urbanos, para ligar as entidades de poboación coas súas cabaceiras parro-



Vista da N-VI ao seu paso polo núcleo de Guísamo.

Fonte: Elaboración propia.

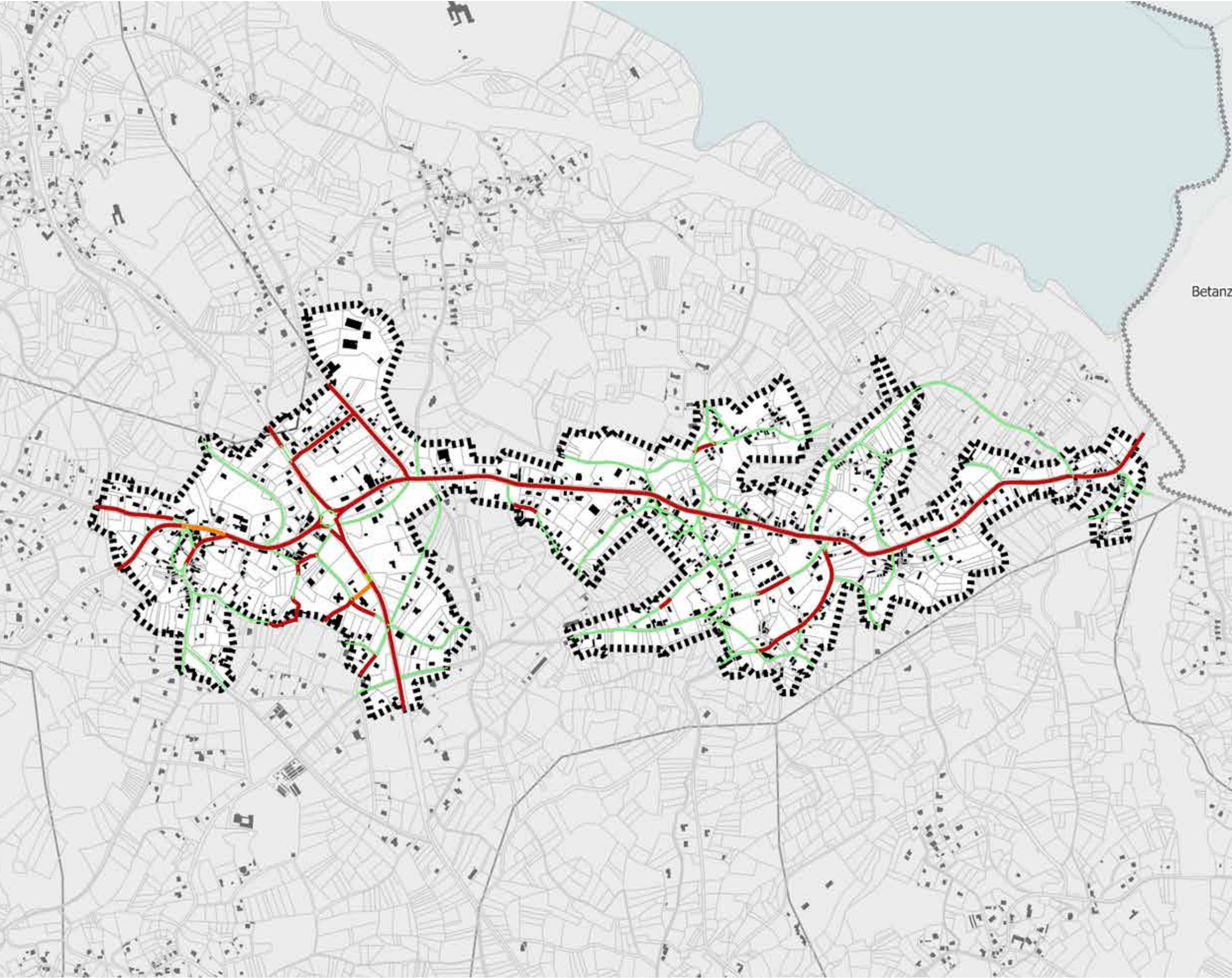


Plano anchos de beirarrúa do núcleo de Guisamo. Fonte: Elaboración propia.

- Lenda
- Sen beirarrúa
 - Ambas beirarrúas de menos de 1.80m
 - Polo menos unha beirarrúa de máis de 1.80m
 - Ambas beirarrúas de máis de 1.80m
 - Rúa peonil

e_1.7500 (A3) - 1.15000 (A4)

0 200 400m

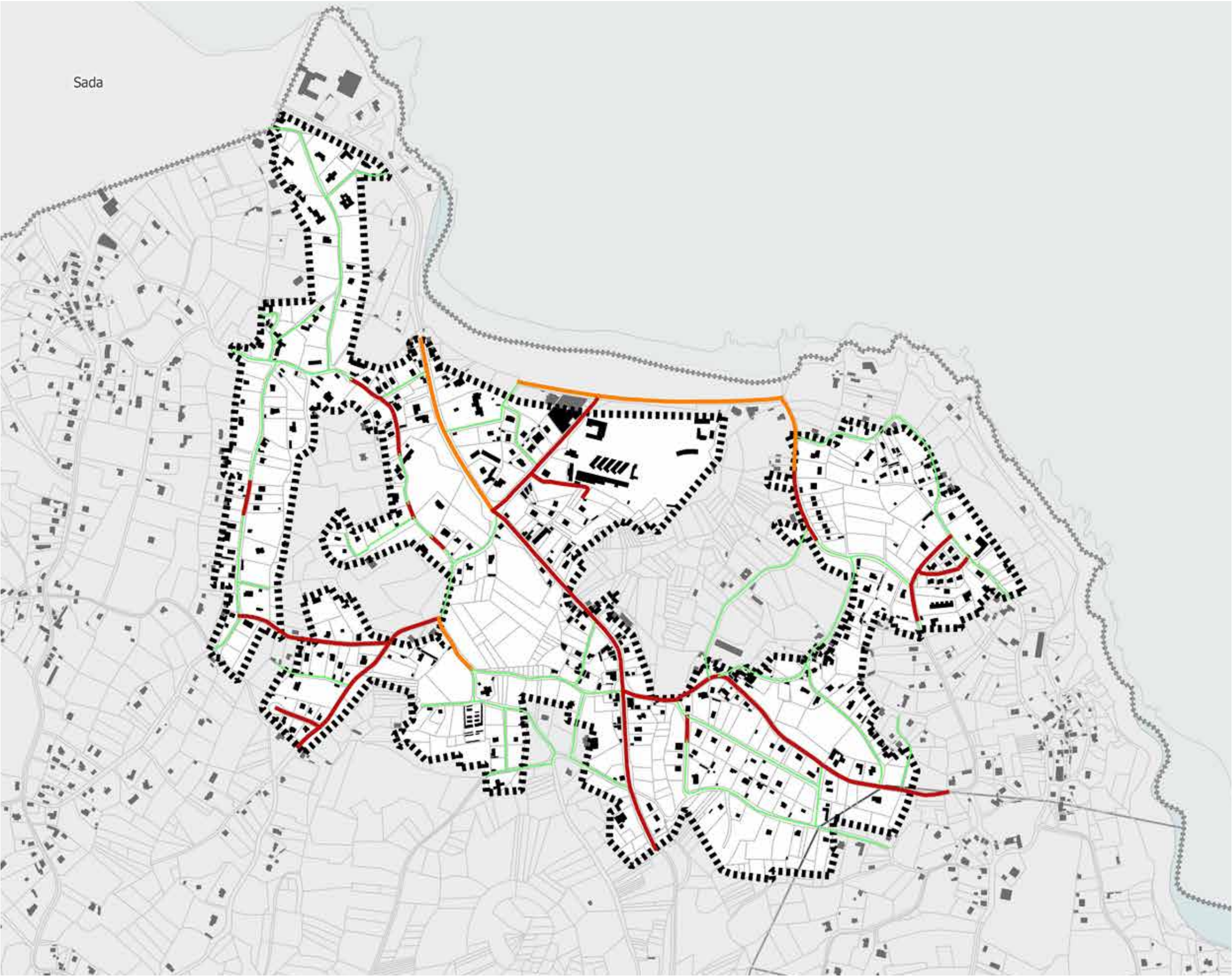


Plano anchos de beirarrúa do núcleo de Bergondo.
Fonte: Elaboración propia.

- Lenda
- Sen beirarrúa
 - Ambas beirarrúas de menos de 1.80m
 - Polo menos unha beirarrúa de máis de 1.80m
 - Ambas beirarrúas de máis de 1.80m
 - Rúa peonil

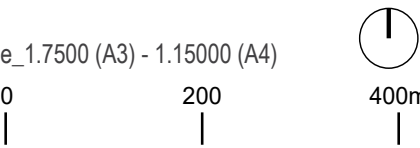
e_1.10000 (A3) - 1.20000 (A4)

0 250 500m



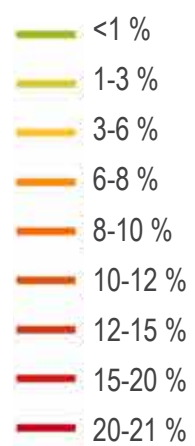
Plano anchos de beirarrúa do núcleo de Gandarío. Fonte: Elaboración propia.

- Lenda
- Sen beirarrúa
 - Ambas beirarrúas de menos de 1.80m
 - Polo menos unha beirarrúa de máis de 1.80m
 - Ambas beirarrúas de máis de 1.80m
 - Rúa peonil

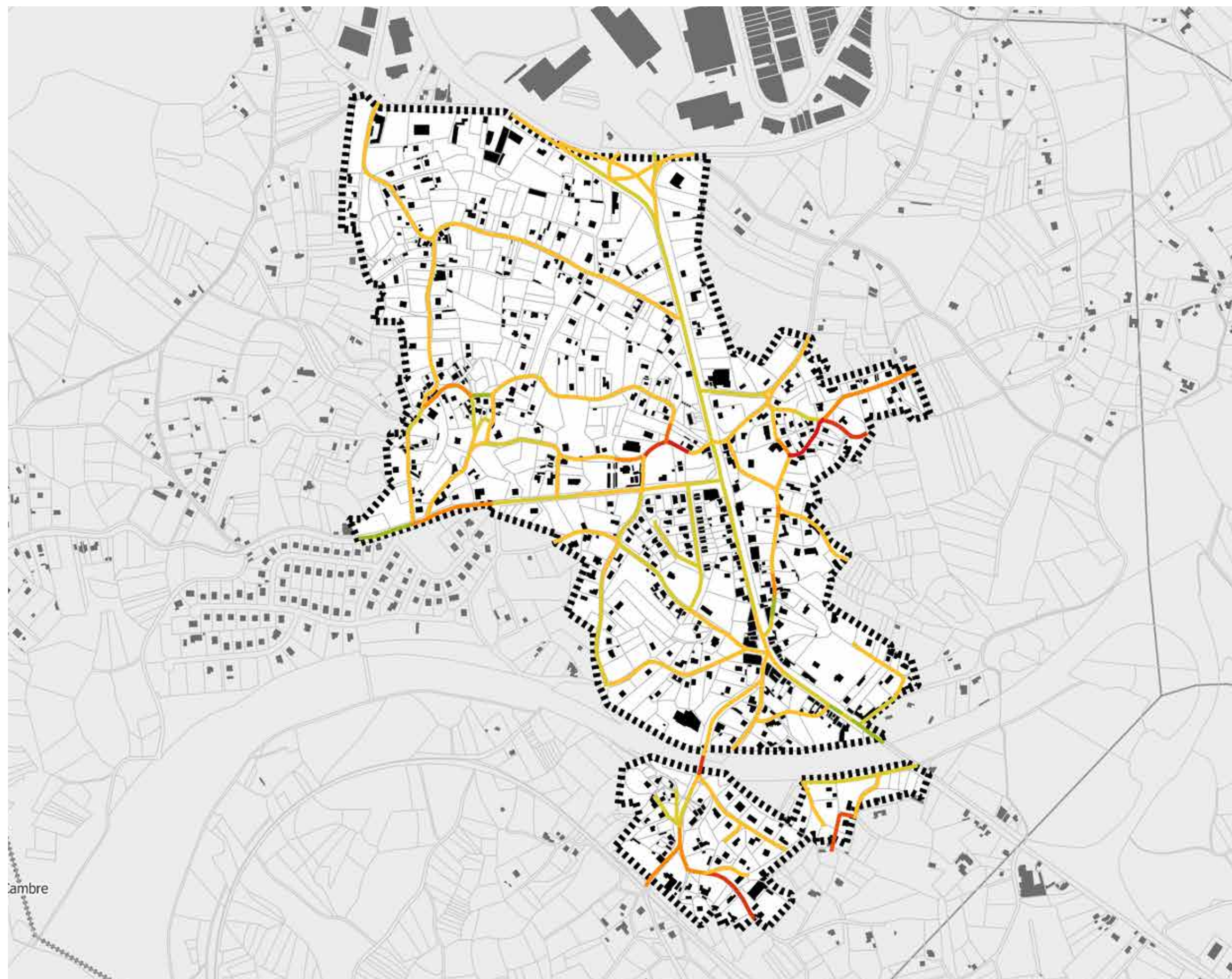


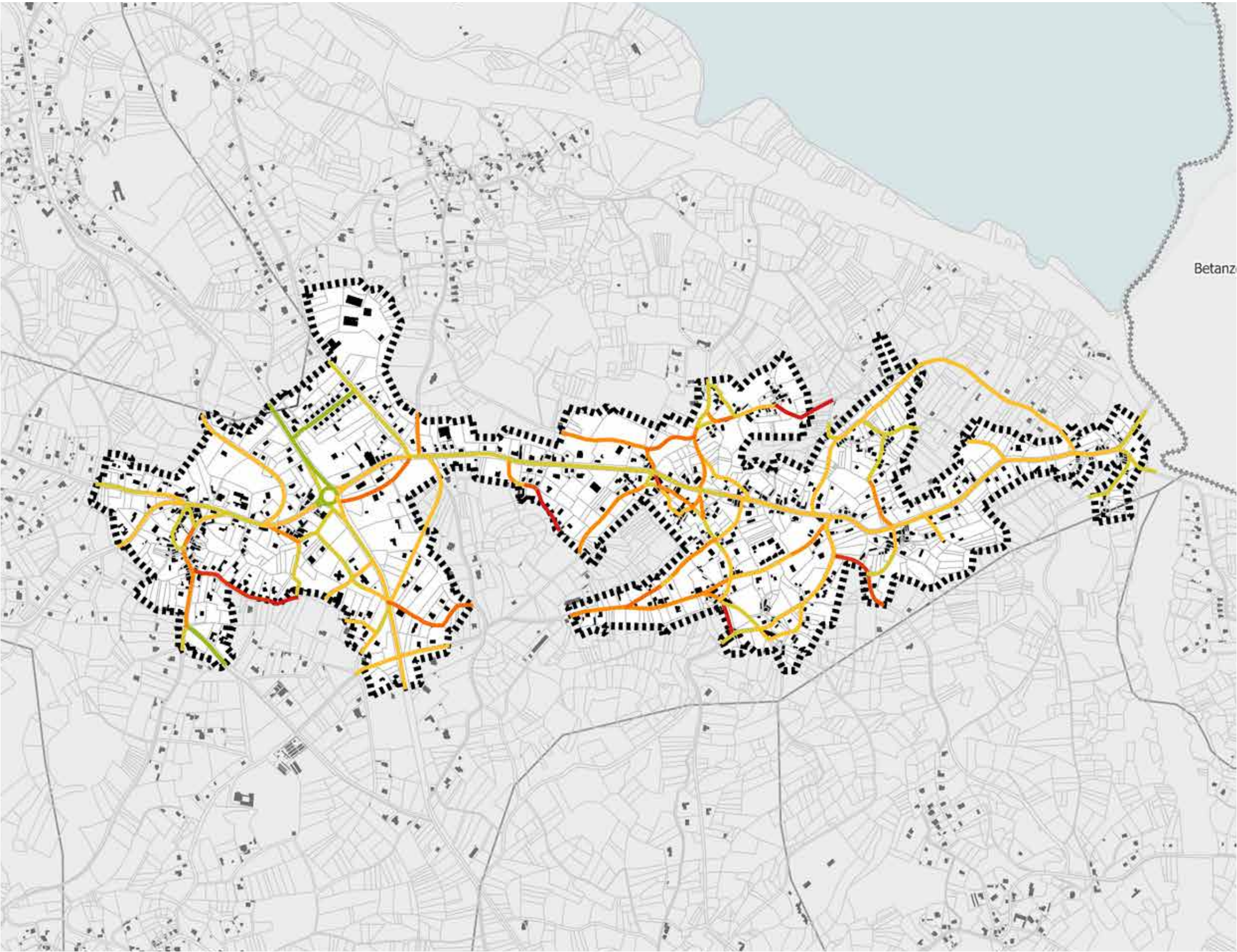
Plano de pendentes do viario do núcleo de Guísamo. Fonte: Elaboración propia.

Lenda



e_1.7500 (A3) - 1.15000 (A4)





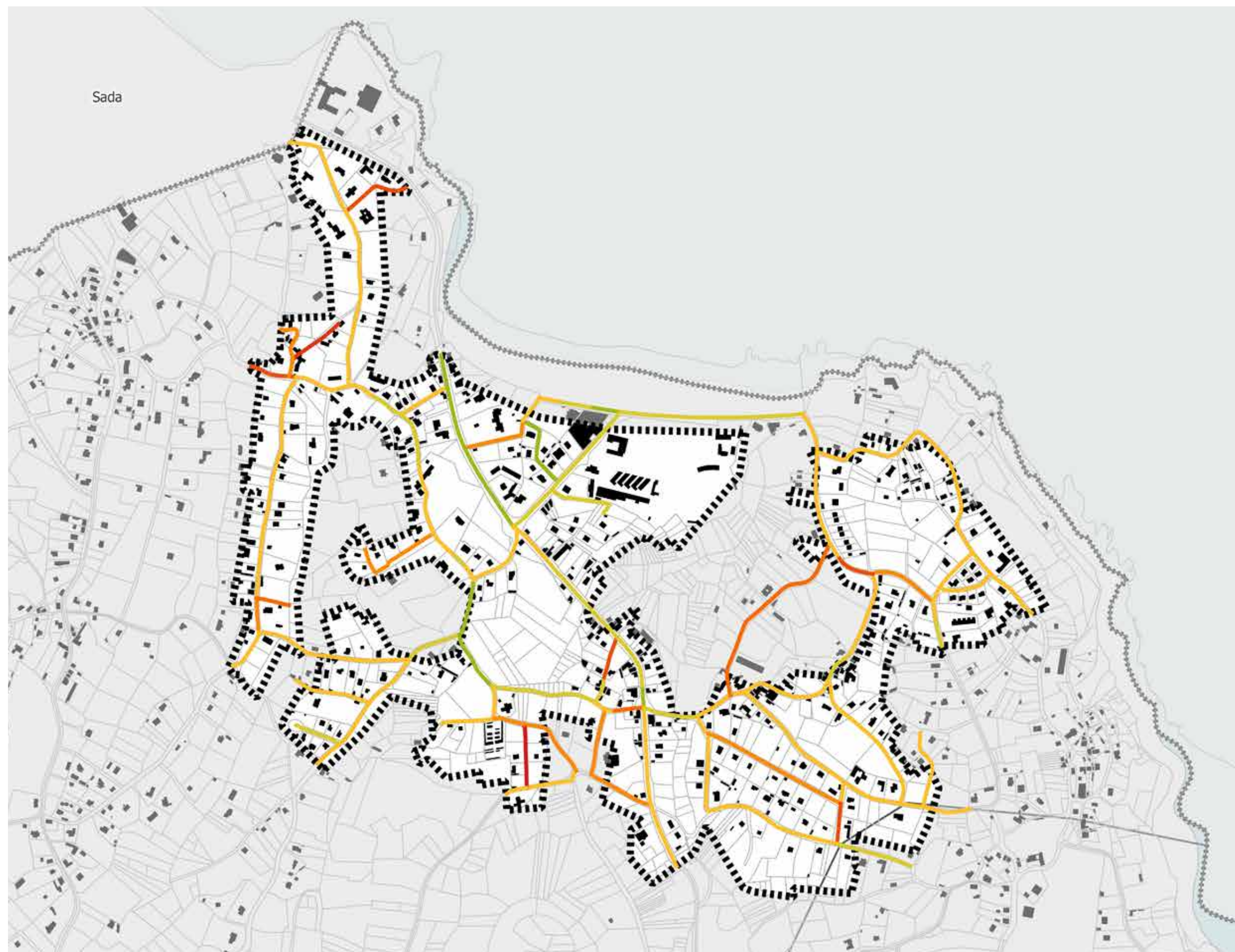
Plano de pendentes do viario do núcleo de Bergondo. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- <1 %
- 1-3 %
- 3-6 %
- 6-8 %
- 8-10 %
- 10-12 %
- 12-15 %
- 15-20 %
- 20-21 %

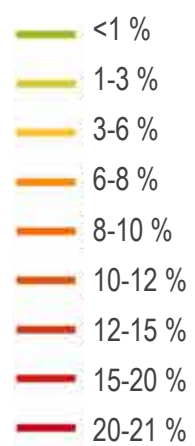
e_1.10000 (A3) - 1.20000 (A4)

0 250 500m



Plano de pendentes do viario do núcleo de Gandarío. Fonte: Elaboración propia.

Lenda



e_1.7500 (A3) - 1.15000 (A4)



quais, para a conexión coas entidades de fóra dos núcleos urbanos máis próximas, así como a conexión entre os núcleos urbanos do Concello. Para os itinerarios para os que non existe un carril bici, que son a inmensa maioría, os ciclistas teñen que compartir plataforma cos vehículos.

2.2.6.4 A REDE VIARIA MOTORIZADA

Seguindo o enfoque de oferta e de prioridade dos modos máis sostibles, como o peón e a bicicleta, a análise da oferta da Rede Viaria Motorizada é a última, ocupándose preferentemente daqueles desprazamentos que non poden ser satisfeitos de ningún outro modo e, ao mesmo tempo, procurando equilibrar a súa participación no modelo de Mobilidade, tanto respecto do seu espazo como tamén do seu impacto no resto de modos.

En primeiro lugar, en base á tipificación do viario é preciso avaliar o equilibrio existente entre funcionalidade e estrutura proporcionada pola Rede Viaria, e o seu impacto sobre o entorno urbano debido á presenza dun determinado tipo de tráfico e a súa coherencia co uso do solo do núcleo urbano.

A tipificación viaria amosa como a estrutura dos núcleos urbanos está fortemente artellada sobre os eixos da N-6, da AC-164 e da AC-166. Se ben estas vías deberían estar actuando como vías urbanas, en especial a N-6 ao seu paso polo núcleo urbano de Guísamo. O seu papel artellador da N-6 na mobilidade territorial, implica que soporte intensidades medias diarias moi elevadas, como son intensidades de entre 20.000 e 25.000 veh/día. En concreto a N-6 no entorno da Escola Agraria, no ano 2019, a DGT rexistrou unha media de 23.913 vehículos diarios (un 5,5% deses vehículos eran pesados). Este actual funcionalidade da vía dificultan a permeabilidade urbana no núcleo, dificultando a conexión entre o Este e o Oeste da estrada N-6, ademais de supoñer unha fonte importante de contaminación e incremento dos riscos no referente á seguridade viaria.

En certo senso, existe unha certa incoherencia entre a tipificación territorial destas vías coa súa morfoloxía claramente urbana e as actividades urbanas que se foron localizando no seu entorno, sendo preciso considerar alternativas pacificar estes viarios.

Polo tanto, existe un claro desequilibrio entre estrutura e funcionalidade en relación coa morfoloxía e o entorno urbano, onde a principais vías está xogando un papel de artellamento municipal, e incluso territorial, cando as súas características sinalarían que debería orientarse cara unha función moito máis urbana.

Máis aló da propia estrutura de Plataforma Viaria nos núcleos urbanos, desta-

cando o de Guísamo, atópanse certos problemas derivados da introdución de tráfico de carácter municipal ou territorial nos eixos urbanos, debido á inexistencia de itinerarios alternativos gratuitos, en forma de circunvalación rodada. Hai que ter en conta que a N-6 comunica a área urbana de A Coruña con outras áreas como Lugo e Madrid, así como a AC-164 que comunica a N-6 co área de Ferrol e que nace no cruce existente en Guísamo.

A análise levada a cabo sinala como a superficie ocupada polo automóbil nas rúas, tanto para a circulación como para o estacionamento, alcanza o 82,1% do espazo público total. Isto supón que moito máis da metade do espazo público está destinado ao vehículo. A maiores, o 25,24% das rúas presenta un ancho superior a 10 m, ancho adecuado para propor unha redistribución do espazo máis agradable para o peón, mentres que o 61,5% das rúas presentan un ancho inferior a 6 metros, o cal implica unha certa complexidade á hora de propoñer unha redistribución da sección destes viario.

No relativo á distribución do espazo, a meirande parte das rúas presentan dous sentidos de circulación, polo que se estudará propor viarios de único sentido na busca de opcións que permitan lograr un equilibrio entre o peón e o automóbil.

En calquera caso, existe un certo desequilibrio entre a funcionalidade e a morfoloxía, que en algunhas ocasións nin ten as condicións precisas para unha política peonil nin para responder aos requirimentos da circulación rodada. Un desequilibrio que está fortemente mediatizado pola ocupación do estacionamento en calzada, ocupando un espazo que non é preciso para a circulación.

Neste senso, no relativo á oferta da Rede Viaria Motorizada, a problemática principal atópase na existencia de vías estruturais territoriais que están a realizar unha función de artellamento urbano, que non se corresponde co seu carácter claramente urbano, xunto coa morfoloxía do núcleo, que, xunto coa orografía propia do conxunto, dificulta as opcións para unha xerarquización viaria acorde ás necesidades urbanas.

2.2.6.5 O ESTACIONAMENTO

O papel do vehículo estacionado é fundamental en calquera política de mobilidade xa que o estacionamento, xunto co espazo de circulación ten unha presenza predominante nos espazos públicos e nas rúas.

Para cuantificar a oferta de estacionamento realizouse un inventario das prazas existentes, diferenciando as prazas en vivendas (a través dunha estimación en base ao número de vivendas existentes), prazas fóra de calzada (aparcadoiros

ESTRADA	TITULARID.	IMD TOTAL (veh/día)	TRAMO	% PESADOS	ANO
N-6	ESTATAL	23.913	KM580	5	2019
AP-9F	ESTATAL	14.694	KM1	3	2019
AC-164	XUNTA	14.239	KM2.3	4,9	2019
AC-162	XUNTA	5.921	KM3	-	2015
AC-214	XUNTA	1.786	KM1	-	2018

Áreas ambient.	m2 comercio aliment.	Pr. comercio aliment.	m2 resto comercio	Pr. resto comercio	m2 ocio/ hostale- ría	Pr. ocio/ hostale- ría	m2 oficinas	Pr. oficinas	Pr. foránea total
Guisamo	798	9	1280	10	1943	33	283	5	55
Bergondo	246	3	169	1	1119	19	222	4	25
Gandarío	0	0	0	0	968	16	0	0	16
TOTAL	1044	12	1449	11	3062	69	505	8	98

principalmente) e prazas en calzada. A relación do número de prazas coa área ambiental na que se sitúan constitúe a base para poder realizar a análise de demanda de estacionamento.

Cómpre sinalar que ao longo dos núcleos urbanos do concello non existen zonas de estacionamento regulado.

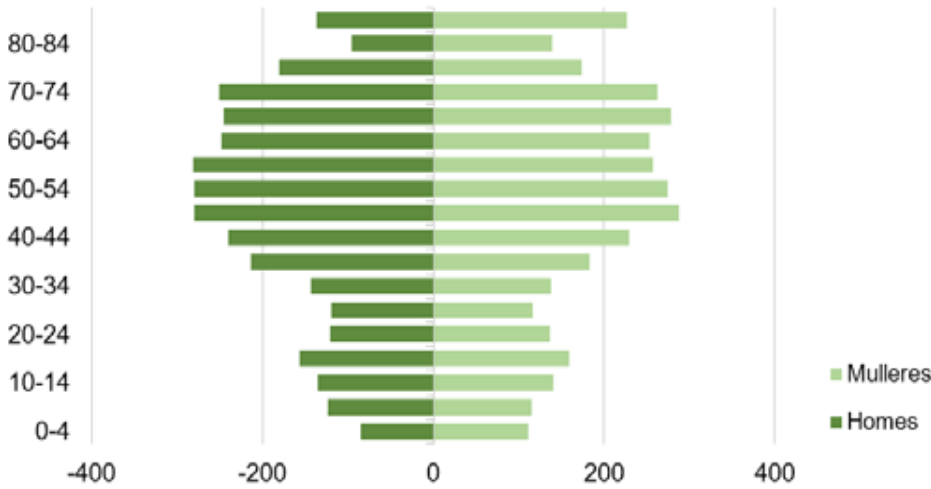
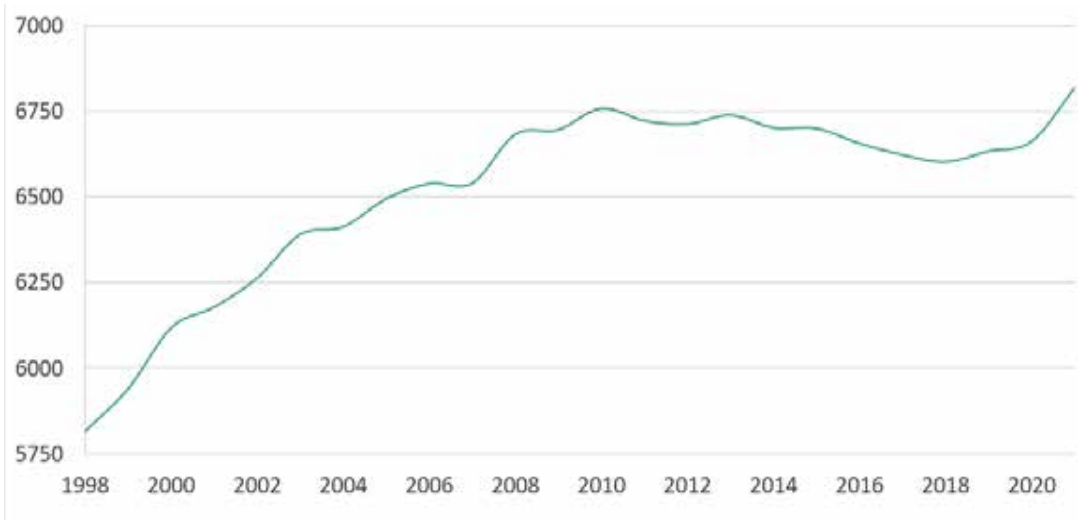
2.3 ANÁLISE SOCIO-ECONÓMICO E DEMOGRÁFICO

Tras realizar unha análise da oferta no Concello de Bergondo é necesario establecer un contexto socio-económico e demográfico no que se caracterice a poboación residente.

2.3.1 ESTRUCTURA E EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN

Para comprender os movementos realizados dentro do concello e dos núcleos urbanos así como cara outros municipios realizados principalmente en vehículo privado, é determinante coñecer a evolución da poboación, cando menos dos últimos 10 anos, así como o peso da mesma no total da comarca de A Coruña, espazo no que se insire o Concello de Bergondo.

Porén, para unha mellor contextualización, se nos retrotraemos ao período comprendido entre 1920 e 2021 en torno a algo máis de 900 habitantes, pasando dos algo máis de 5600 veciños de fai un século, aos máis de 6800 na actualidade (4 de cada 10 núcleos de Guísamo, Bergondo e Gandarío) ; pasando por distintas fases fluctuantes, demograficamente falando, alternando períodos de maior e me-



Parroquia	2010	2020	Crecemento (%)
Babío (Santa Marta)	314	302	-3,8
Bergondo (San Salvador)	1487	1499	+0,1
Cortiñán (Santa María)	511	514	+0,1
Guísamo (Santa María)	1503	1489	-1
Lubre (San Xoán)	865	872	+0,1
Moruxo (San Vicente)	415	423	+1,9
Ouces (San Xoán)	926	1049	+13,3
Rois (Santa Mariña)	180	168	-6,6
Vixoi (San Fiz)	521	501	-3,8
Tot. Concello	6722	6817	+1,4

Táboa dos IMDs das principais estradas que percorren o concello. Fonte: Xunta de Galicia e Ministerio de Transporte, Mobilidade e Axenda Urbana

Táboa de análise da demanda de estacionamento nos núcleos urbanos. Fonte: elaboración propia

Gráfico da evolución da poboación dende o ano 1998 ata 2021.

Gráfico da pirámide de poboación no ano 2021.

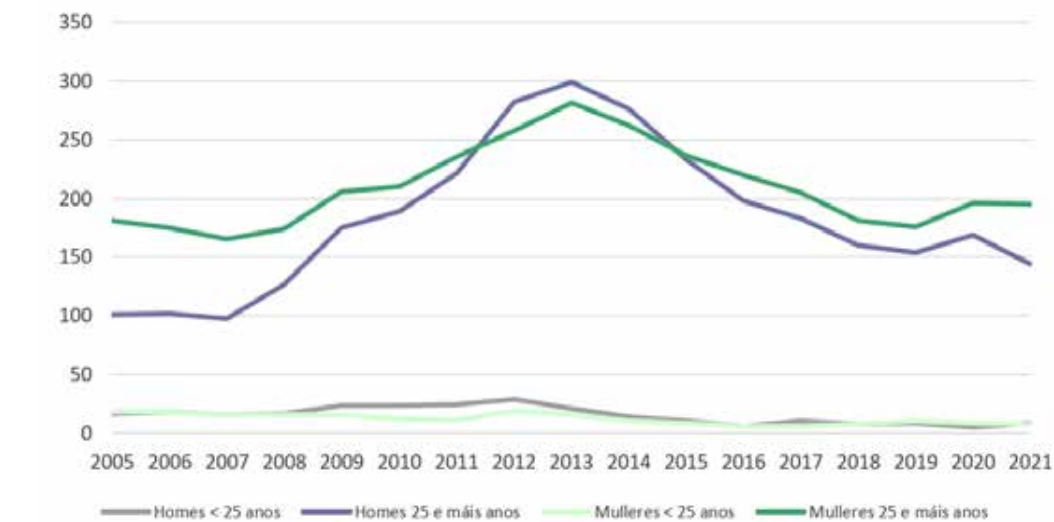
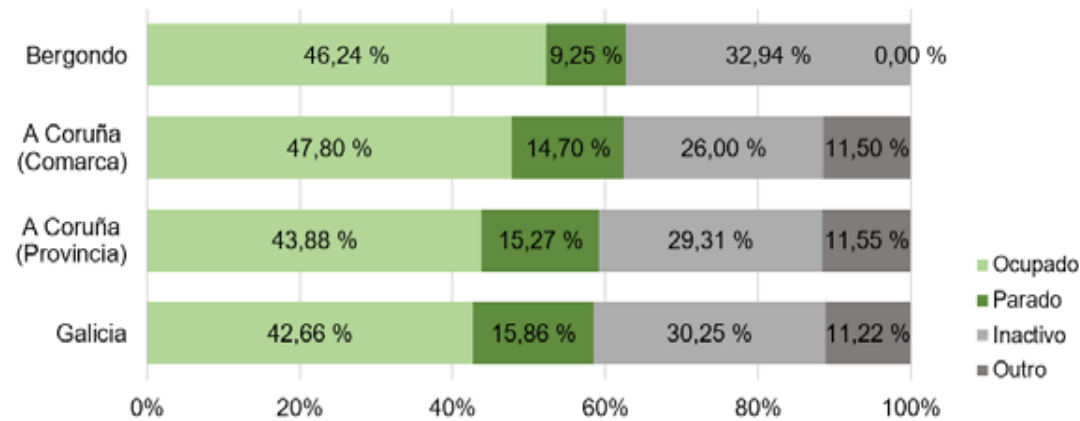
Táboa de comparativa da evolución da poboación entre 2010 e 2020 por parroquias.

Fonte: IGE e elaboración propia

TAXA BRUTA NATALIDADE	2020
Galicia	5,65
A Coruña	5,75
Comarca da Coruña	6,34
Concello de Bergondo	5,14

ÁREA COMARCAL	2021	2035	Crecemento (%)
Área da Coruña	443513	451501	+1,8
Betanzos	38438	35089	-8,7
A Coruña	405075	416412	+2,8

RENDA BRUTA POR HABITANTE	2019
Galicia	15.863€
A Coruña (Provincia)	16.990€
Comarca A Coruña	20.092€
Concello de Bergondo	18.429€



nor peso poboacional.

Neste senso, se nos achegamos polo miúdo á realidade municipal a través das súas parroquias, decatámonos dun estancamento do crecemento poboacional que non é equitativo en todo o seu territorio, xa que nese mesmo período de tempo (2011-2021), houbo entidades que creceron como especialmente Ouces ou Moruxo; outras cun crecemento case nulo como Bergondo, Cortiñán ou Lubre; e onde o crecemento foi negativo como Rois, Vixoi ou Santa Marta.

No que á natalidade se refire, Bergondo, presenta unha taxa bruta do 5,14 (segundo datos do IGE do 2019), unha cifra inferior aos 6,34 nacementos por cada mil habitantes comarcais, 5,65 de Galicia, e 5,75 da provincia coruñesa.

Por último, no que ás expectativas de crecemento da poboación dos ámbitos de referencia e influencia xeográfica e socioeconómica máis próximos, pódese albiscaar uns escenarios de lixeiro crecemento demográfico, se ben é certo, na comarca de Betanzos, limítrofe ao concello de Bergondo e que conta con moita relación co mesmo, pronostícase unha diminución da poboación.

2.3.2 ACTIVIDADES PRODUTIVAS E MERCADO DE TRABAJO

Respecto á caracterización económica do concello, a renda bruta dispoñible do fogar per cápita no 2018 era de 18.429 €/hab, superior ás medias de Galicia e da súa provincia, pero inferior á renda comarcal situada nos 20.092 €/hab:

En relación ao emprego, a porcentaxe de poboación ocupada é superior á da comarca, e á súa vez ésta, superior ás medias da provincia e de Galicia. Ao mesmo tempo, as cifras de parados son tamén inferiores en Bergondo, en comparación co resto de ámbitos de referencia, pero máis elevadas, no tocante á porcentaxe de persoas xubiladas e pensionistas.

No tocante ao paro rexistrado, éste, atinxe en maior grao ás mulleres que aos varóns, se ben é certo que en contraste coa situación rexistrada fai dez anos, o volume de persoas en situación de desemprego é menor en ámbolos casos.

Dentro da distribución dos afiliados á Seguridade Social (segundo os últimos datos rexistrados no momento da redacción do presente documento - decembro do 2021-), atopamos que dentro do sector que máis traballadores emprega, o de servizos, no caso de Bergondo, é inferior aos valores da comarca, pero superiores aos valores da provincia e da comunidade.

2.3.3 NIVEL E CARACTERIZACIÓN DA MOTORIZACIÓN

Táboa comparativa da taxa bruta de natalidade a nivel local, comarcal, provincial e autonómico.

Táboa da proxección de poboación ata 2035 das comarcas de Betanzos e A Coruña e A Coruña provincia.

Táboa comparativa da renda bruta por habitante a nivel local, comarcal, provincial e autonómico.

Gráfico da poboación de 16 e máis anos segundo a súa relación coa actividade económica.

Gráfico da evolución da taxa de paro segundo sexo e grupo de idade dende o ano 2005 ata a o ano 2021

Fonte: IGE e elaboración propia.

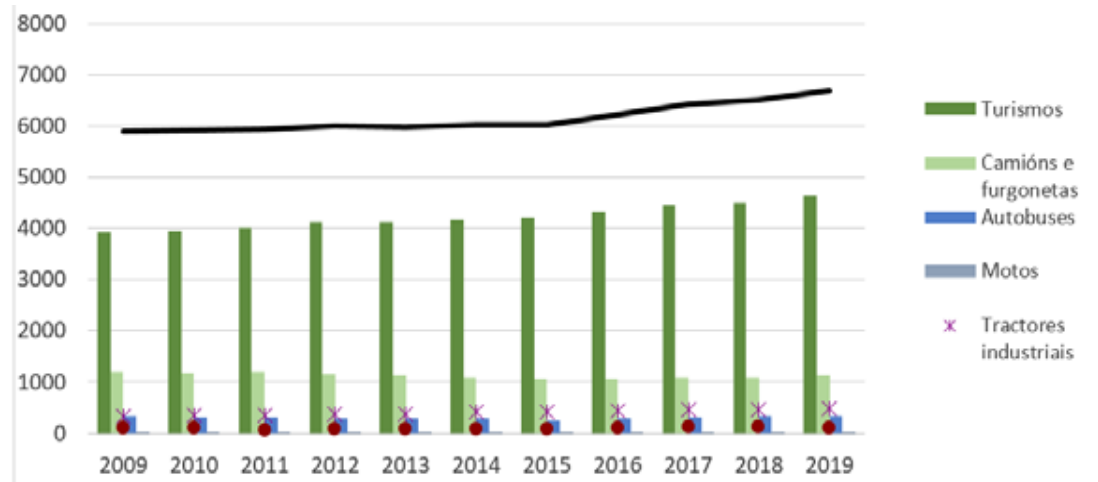
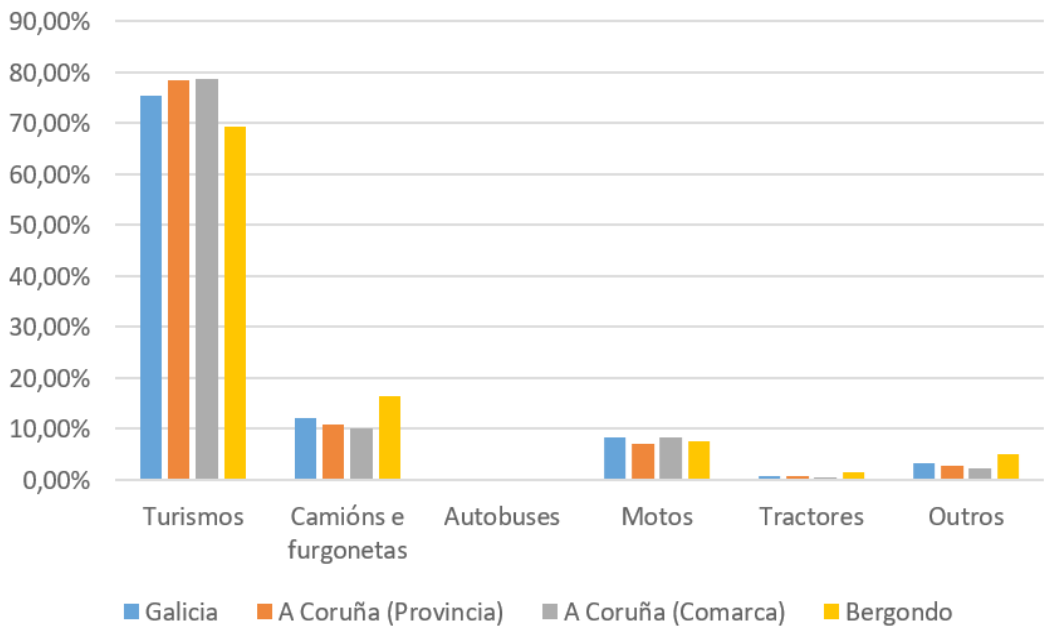
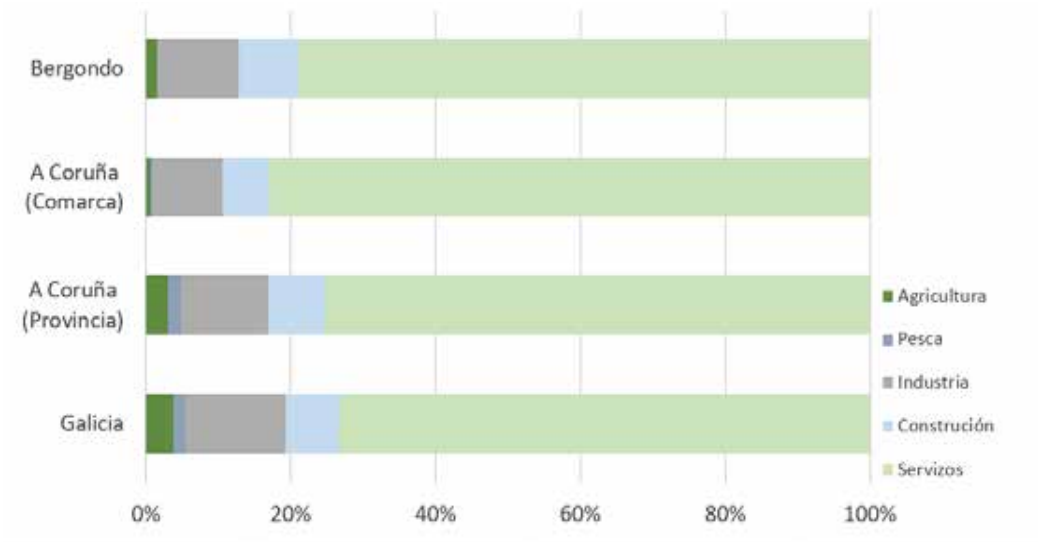


Gráfico de afiliacións á SS segundo o sector a nivel local, comarcal, provincial e autonómico.

Gráfico da composición do parque de vehículos segundo tipo a nivel local, comarcal, provincial e autonómico.

Táboa da evolución do número de turismos no concello entre os anos 2010 e 2020.

Táboa comparativa do índice de motorización no ano 2020 a nivel local, comarcal, provincial e autonómico.

Fonte: IGE e elaboración propia

Imaxe da CP-0801 ao seu paso por Vixoi.

Fonte: elaboración propia

Gráfico da evolución dos tipos de vehículos por tipo no concello de Bergondo entre os anos 2009 e 2019.

Fonte: IGE e elaboración propia.

Ano	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Turismos	3955	4012	4116	4122	4163	4204	4318	4453	4500	4627	4762

Índice motorización 2020	Galicia	A Coruña (Provincia)	A Coruña (Comarca)	Bergondo
	649,27	616,04	559,13	791,62



O número total de unidades do parque de vehículos en Bergondo é de 6.860, segundo datos IGE para o ano 2020, sendo 4.762 o número total de turismos para ese mesmo ano. Estes valores están vinculados coa mobilidade de tráfico rodado xa que o 80% son turismos nos que se realizan desprazamentos de carácter privado.

Ao abeiro do cruce das cifras de habitantes e do censo de vehículos, obsérvanse os seguintes índices de motorización (que recollen o número de vehículos por cada 1000 habitantes) para o ano 2020:

En relación á antigüidade do parque total de vehículos, a media é de 11,96 anos -segundo datos da DGT correspondentes ao ano 2020, e de 11,89 anos no caso dos turismos, uns promedios superiores aos provinciais (15,46 e 14,83 anos respectivamente), e semellantes aos autonómicos: cunha media de 11,4 no que atinxe ao total de vehículos, e 11,2 no relativo aos turismos.

2.3.4 CENTROS ATRACTIVOS E XERADORES DE DESPRAZAMENTOS

Neste apartado realizarase unha análise dos centros atractivos e xeradores de desprazamentos que se encontren dentro, en contacto ou fóra do ámbito, no caso de considerarse relevante. De todos xeitos, é necesario considerar, como se explicou con anterioridade, unha certa dependencia cara os concellos da contorna de maior tamaño, como A Coruña, Betanzos ou Sada. A continuación detállanse os centros considerados:

CENTROS SANITARIOS E DE SAÚDE

Centro de saúde de Bergondo

Este centro situado na Rúa San Cidre s/n, xunto á casa do concello, conta cun horario de mañá de luns a venres de 8:00 a 15:00 horas.

O acceso principal dende a rúa realízase sen ningún impedimento para persoas con mobilidade reducida, xa que dispón de escaleiras e dunha rampa. A maiores, dispón dunha bolsa de estacionamento para 18 vehículos, un espazo de estacionamento para persoal sanitario e unha praza reservada a persoas con mobilidade reducida.

Centro de saúde de Guísamo

Este centro situado en Ruanova s/n, no núcleo de Guísamo, conta cun horario

Imaxe do Centro de Saúde de Bergondo

Imaxe do Centro de Saúde de Guísamo

Imaxe do CPI Cruz do Sar

Fonte: elaboración propia

de mañá de luns a venres de 8:00 a 15:00 horas.

O acceso principal dende a rúa realízase sen ningún impedimento para persoas con mobilidade reducida, xa que dispón de escaleiras e dunha rampa. Conta con estacionamento para persoal sanitario, sen embargo carece prazas reservadas para persoas con mobilidade reducida.

CENTROS EDUCATIVOS DE INFANTIL, PRIMARIA E SECUNDARIA

CPI Cruz do Sar

Localízase na Rúa da Senra 33 e nel impártense os estudos de Educación Primaria e Secundaria. O centro dispón, de maneira compartida co edificio da Senra, dunha bolsa de estacionamento, así como outra zona de parada para os autobuses escolares.

Adherido a este centro de ensino, localízanse un conxunto de pistas polideportivas, para uso escolar, así como nas actividades extraescolares.

CFEA Guísamo

Localízase no Lugar de Bos N°14 e nel impártense os estudos de Formación Profesional de Grao Medio e Superior de Xardinaría e Paisaxismo así como cursos de formación continua da materia. O centro dispón dunha pequena zona de estacionamento no seu interior.

CRA de Bergondo

Trátase dun Centro Rural Agrupado de Educación Infantil para nenos de idades comprendidas entre os 3 e os 6 anos. Conta cunha sede en San Cidre, xunto á casa do Concello e unha serie de escolas espaxadas ao longo do mesmo. Todas contan co mesmo horario en xornada continuada de mañá de 9 a 14h. Conta coas seguintes dependencias:

- **Escola de Vixoi.** Situada en Lugar San Fiz S/N. Conta cunha única aula de educación infantil mixta.
- **Escola de Carrio.** Situada en Aldea Carrio N°48. Conta cunha única aula de educación infantil mixta.
- **Escola de Lubre.** Situada en Lugar Rúa Lama 6. Conta cunha única aula de educación infantil mixta.
- **Escola de Silvoso.** Situada en Aldea Silvoso, 9. Conta cunha única aula de educación infantil mixta.



Imaxe da Escola de Vixoi

Imaxe da Escola de Carrio

Imaxe da Escola de Lubre

Imaxe da Escola de Guísamo

Fonte: elaboración propia



- **Escola de Guísamo.** Situada en Corral da Igrexa N°2, Guísamo. Conta con 3 aulas de educación infantil separadas por idades. Ademáis, esta escola comparte instalacións coa gardería municipal do concello que acolle a nenos de 0 a 3 anos.

Imaxe do Centro Sociocultural de Cangas (Ouces)

Imaxe do Centro Sociocultural de Cortiñán

Imaxe do Centro Sociocultural de Fiobre

Imaxe do Centro Sociocultural de Lubre

Fonte: Elaboración propia.

CENTROS CULTURAIS

Casa da Cultura do Concello de Bergondo

Situada na Estrada da Coruña, 12. Está composta por un salón de actos, aula multiusos, instalacións de ximnasio así como as oficinas do departamento de cultura do concello. Todas estas instalacións están integradas no mesmo edificio. O horario de atención ao público é de 9.00 a 14.45 de luns a venres. Conta con varias bolsas de estacionamento na súa contorna e co acceso adaptado a persoas con mobilidade reducida.

Multiusos A Senra



Imaxe do Centro Sociocultural de Guísamo

Imaxe do Centro Sociocultural de Mariñán

Imaxe do Centro Sociocultural de Santa Marta

Imaxe do Centro Sociocultural de Vixoi

Imaxe do Pavillón Municipal de Guísamo

Imaxe de Abanca no núcleo de Bergondo

Imaxe do Banco Santander no Polígono de Bergondo

Fonte: elaboración propia



Emprazado en Rúa da Senra, 31 (Parroquia de Bergondo), xunto ás instalacións do CPI Cruz do Sar. Dispón dun salón de actos, cafetería, biblioteca, ximnasio, aula de informática e outros servizos. O seu horario de atención ao público é de luns a venres de 11:00 a 13:00 e de 15:30 a 22:00 e sábados de 11:00 a 13:00h. Conta cun estacionamento para 16 vehículos así como acceso adaptado para persoas con mobilidade reducida.

Centros Socioculturais

O concello de Bergondo conta con varios centro socioculturais espaxados ao longo do concello, a excepción da parroquia de Rois, cada parroquia do concello conta cun pequeno centro. Son os seguintes:

- Centro Sociocultural de Cangas (Ouces)
- Centro Sociocultural de Cortiñán
- Centro Sociocultural de Fiobre (Moruxo)
- Centro Sociocultural de Lubre
- Centro Sociocultural de Guisamo
- Centro Sociocultural de Mariñán (Bergondo)
- Centro Sociocultural de Santa Marta de Babío
- Centro Sociocultural de Vixoi

CENTROS DEPORTIVOS

Pavillón Municipal de Guisamo

Emprazado na Urbanización Los Girasoles s/n. Trátase do polideportivo municipal. Conta con gradas e vestiarios no seu interior.

ENTIDADES FINANCEIRAS

Abanca

Situado no Lugar Cruce de San Cidre s/n. Local accesible para persoas con mobilidade reducida. Conta con caixeiro automático. Horario de luns a venres e de 8.15 a 14.15.

Banco Santander

Situado no Polígono de Bergondo na Rúa Parroquia de Moruxo, Parcela B-48. Conta con caixeiro automático e o seu horario comercial é de luns a venres de 8.30 a 14.30. Non é accesible para persoas con mobilidade reducida.

Imaxe do Supermercado Claudio en Guisamo

Imaxe do conxunto comercial O Novo Mercado

Imaxe da Casa do Concello

Imaxe da Oficina de Correos de Bergondo

Fonte: elaboración propia

ESTABLECEMENTOS COMERCIAIS

Supermercado Claudio

Situado en Guísamo, na Rúa Brea N°1, en plena N-VI ao seu paso polo núcleo. Horario de apertura de luns a sábado, de 9.30 a 21.00 e domingos e festivos de 10 a 14.00h.

O Novo Mercado

Conxunto de comercios de primeira necesidade asociados nun mesmo local (peixería, carnicería, froitería, charcutería, panadería e floristería). Situado no Lugar Sobre a Igrexa, 41 Baixo. Conta cun horario de apertura de luns a sábados de 9:00 a 14:30h.

OUTROS

Casa do Concello

Situada na Estrada da Coruña N°12, no núcleo de Bergondo. Edificio totalmente accesible, con varias bolsas de estacionamento ao seu redor, así como pra-



Imaxe da Farmacia Morales Otero

Imaxe da Farmacia María Isabel Romero Doce

Imaxe do Camping Castro

Imaxe do Camping O Telleiro

Vista do Camping Mar y Campo

Vista do Camping Green Village

Fonte: elaboración propia



zas reservadas para persoas con mobilidade reducida. Conta cun horario de atención ao público de 9:00 a 15:00h.

Oficina de Correos

Situada na Estrada da Coruña Nº12, nas inmediacións da Casa do Concello. Trátase dunha oficina accesible para persoas con mobilidade reducida, aínda que cun pequeno escalón na porta. O seu horario de apertura é de luns a venres de 12:00 a 14:00h.

Farmacia Morales Otero

Situada na Aldea Cortes Nº20. Local accesible para persoas con mobilidade reducida. Horario de apertura de luns a venres, de 9.30 a 14.00 e de 16.30 a 20.00 e sábados de 10.00 a 13.30h.

Farmacia María del Carmen Garma

Situada na Estrada Coruña – Ferrol Nº3. Local accesible para persoas con mobilidade reducida. Horario de apertura de luns a venres, de 9.00 a 14.00 e de 16.30 a 20.00 e sábados de 10.00 a 13.30h.

Farmacia María Isabel Romero Doce

Atópase no lugar Brea Nº39. Local accesible a persoas aberto de luns a sábado de 9.00 a 21.00h.

CAMPINGS

A totalidade dos campings existentes en funcionamento no concello de Bergondo atópanse na contorna da Praia de Gandarío.

- **Camping Castro.** Situado no entorno da praia de Gandarío. Lugar A Lagoa, 32.
- **Camping O Telleiro.** Situado na Rúa Cornide Nº18, no entorno da praia de Gandarío.
- **Camping Mar y Campo.** Situado na Praia de Gandarío s/n.
- **Camping Green Village.** Situado na Praia de Gandarío s/n.
- **Camping Aguiar.** Situado en Moruxo Nº129, na contorna da Praia de Gandarío.
- **Camping Martisol.** Situado no Ramal Praia de Gandarío Nº123.
- **Camping Mariñana.** Situado en Moruxo, Nº113.

Imaxe do Camping Aguiar

Vista do Camping Martisol

Vista do Camping Mariñana

Fonte: elaboración propia

2.3.5 PARQUE DE VIVENDAS E O SEU ESTADO

No relativo as edificacións ao longo dos núcleos seleccionados, trátanse na súa maioría de vivendas unifamiliares, sendo esta a tipoloxía maioritaria en todo o municipio. Nalgúñas zonas atopamos tamén edificios de vivendas de baixo máis dúas alturas, destacando as situadas ao longo da N-VI no núcleo de Guísamo.

No que ao ritmo de crecemento do stock de vivendas familiares comprendido no período crítico existente entre os Censos de Poboación e Vivenda dos anos 2001 e 2011, non atopamos un crecemento excesivamente alto. No caso do concello de Bergondo o crecemento produciuse especialmente na década dos 90.

Porén, este incremento das vivendas nas edificacións de nova planta, comezou a reducirse notablemente nos últimos anos da década dos 2000, mentres que na segunda década ten unha tendencia de crecemento é mínima.

No relativo á rehabilitación de vivendas existentes, este é moi inferior, seguindo unha tendencia case constante, aínda que con lixeiros altibaixos.

No relativo á antigüidade das edificación, a meirande parte das vivendas de Bergondo foron construídas entre o último cuarto do século pasado e principios deste, destacando especialmente a década dos 90, polo que, en xeral, a grande maiorías das construcións teñen unha antigüidade menor de 50 anos.

En último lugar, no que á vivenda se refire, se nos achegamos ao estado das edificacións, comprobamos que a meirande parte atópanse en bo estado; obviamente a medida que aumenta a antigüidade, medran tamén as porcentaxes de vivenda en estado malo ou deficiente.

2.4 ANÁLISE DO TRANSPORTE E A CIRCULACIÓN

2.4.1 TRANSPORTE PÚBLICO

No concello de Bergondo existen grandes disparidades entre os diferentes núcleos no relativo ao acceso ao transporte público a as súas frecuencias. No caso do núcleo de Guísamo, así como as parroquias polas que discorre a N-VI como son Vixoi e Cortiñán, a dispoñibilidade e frecuencias de transporte público é relativamente boa, aínda que con certas melloras posibles, permite a comunicación con importantes núcleos como A Coruña, Betanzos ou Ferrol. Por outra banda, ao longo da AC-164, a través do núcleo de Bergondo e a parroquia de Moruxo e Santa Marta, tamén existen liñas de autobús, pero neste caso cunhas comunicacións e frecuencias moito máis limitadas, o que dificulta o uso de transporte público como unha

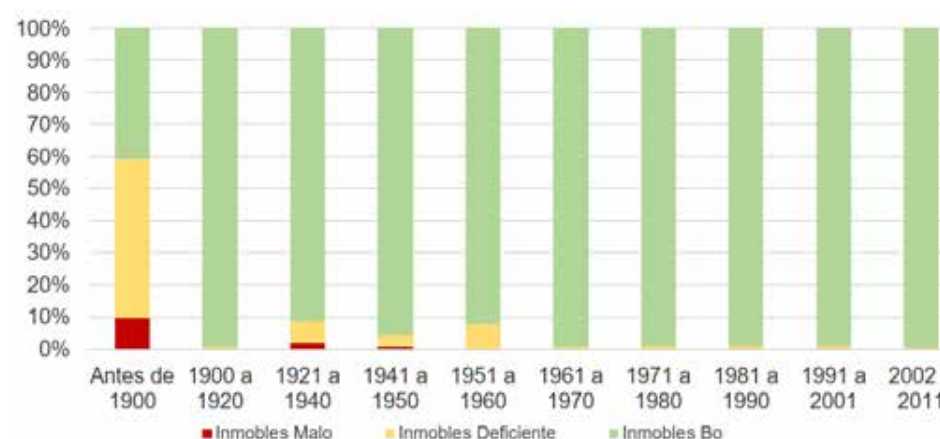
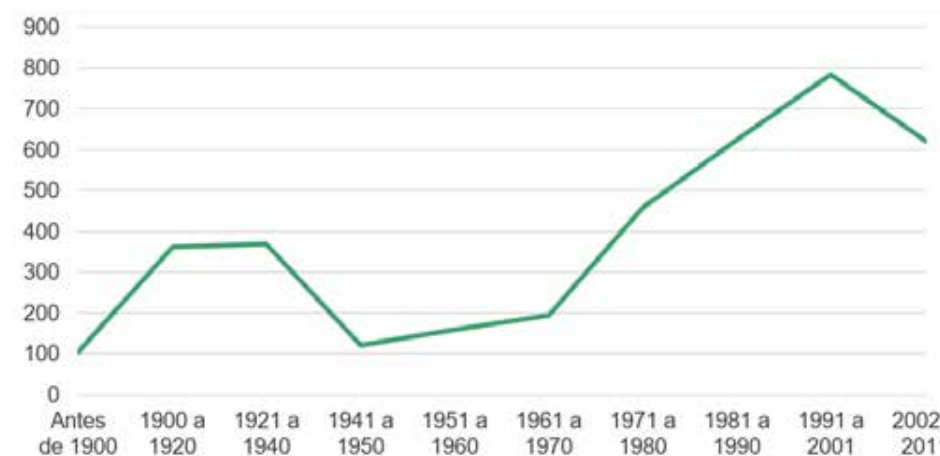
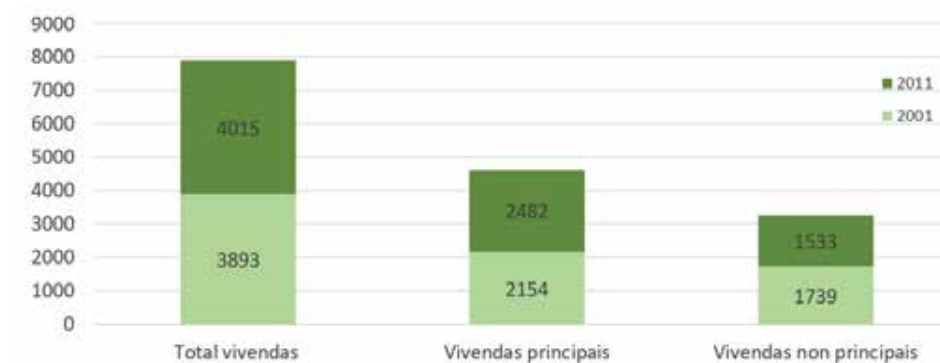


Gráfico de comparativa do número de vivendas segundo tipo nos censos de 2001 e 2011.

Gráfico da evolución do número de licencias de obra segundo tipo entre os anos 2000 e 2020.

Gráfico da antigüidade das edificacións no concello de Bergondo

Gráfico do estado dos inmobles no concello de Bergondo segundo ano de construción.

Fonte: IGE e elaboración propia

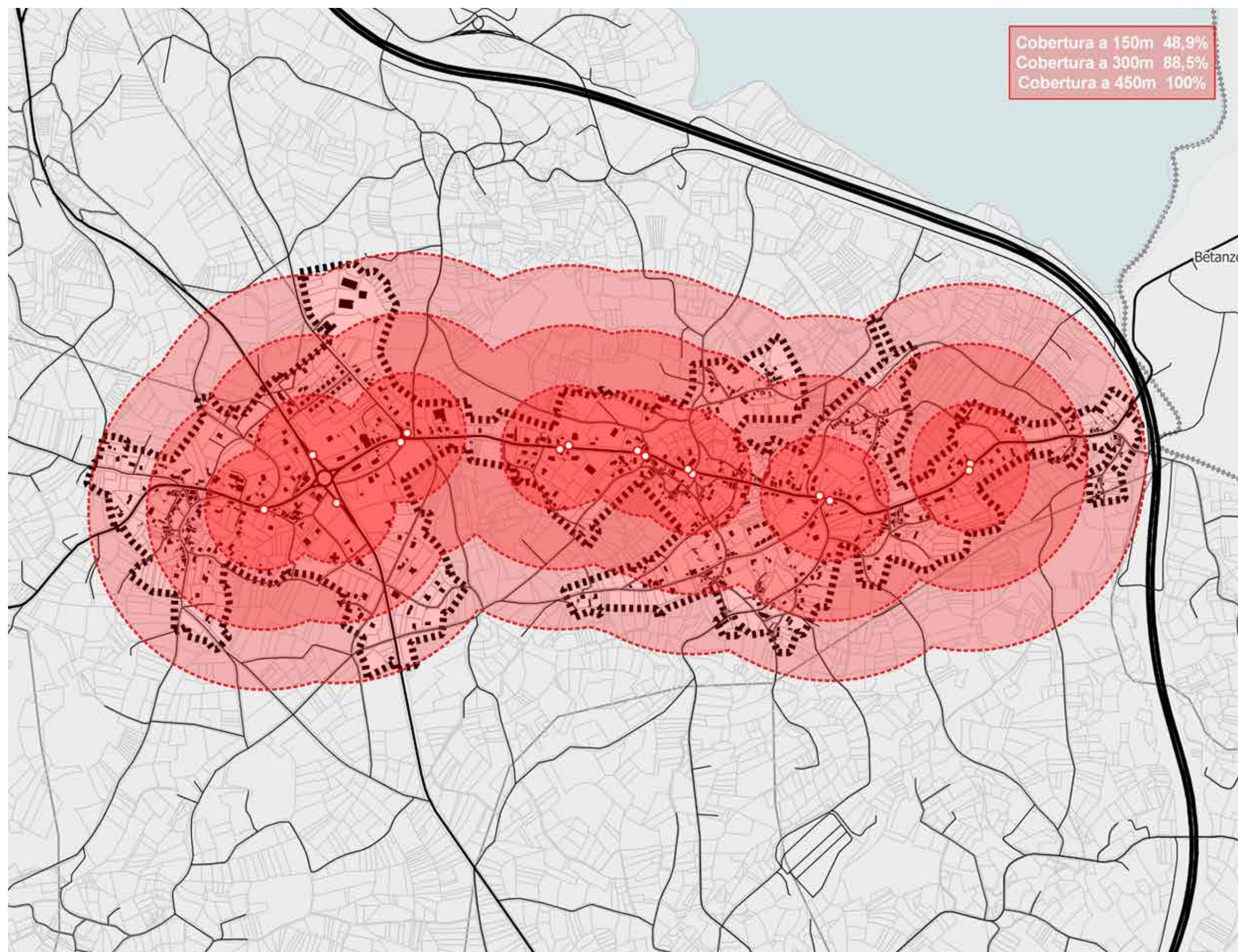


Plano de cobertura de transporte público do núcleo de Guisamo.

Fonte: Elaboración propia.

e_1.7500 (A3) - 1.15000 (A4)





Plano de cobertura de transporte público do núcleo de Bergondo.

Fonte: Elaboración propia.

e_1.10000 (A3) - 1.20000 (A4)

0 250 500m



Plano de cobertura de transporte público do núcleo de Gandarío.

Fonte: Elaboración propia.

e_1.7500 (A3) - 1.15000 (A4)



alternativa real ao vehículo privado. Cabe destacar tamén a conexión dispoñible a través do eixo formado pola AC-161 e a AC-161 a través da que circula unha liña que conecta Sada e Betanzos a través do municipio, se ben esta conexión precisa de transbordos nas cabeceiras da liña para realizar calqueira comunicación con núcleos máis importantes como A Coruña.

A análise da rede de autobús ten que basearse, neste caso, fundamentalmente na cobertura que proporcionan as paradas existente no núcleo urbano. A cobertura neste caso tomarase a partir dun radio de 150 m e de 300 m arredor das paradas, valores claramente urbanos. No núcleo urbano de Guísamo localízanse dúas paradas, no caso do núcleo de Bergondo atopamos 4 paradas e no caso de Gandarío o número de paradas é de 3.

A análise da cobertura destas paradas respecto aos núcleos urbanos amosa as seguintes consideracións:

No núcleo de Bergondo as areas de influencia de 150 metros con respecto ás paradas de autobús, mostran unha cobertura dun 48,9% (205 vivendas) respecto ao total de vivendas, no caso das areas de influencia de 300 metros acadan unha cobertura dun 88,5% (371 vivendas) e, para as áreas de influencia de 450m a cobertura alcanza o 100% das vivendas.

No núcleo de Guísamo as areas de influencia de 150 metros con respecto ás paradas de autobús, mostran unha cobertura dun 33,4% (158 vivendas) respecto ao total de vivendas, mentres que as areas de influencia de 300 metros acadan unha cobertura dun 69,3% (328 vivendas) e, para as áreas de influencia de 450m a cobertura alcanza o 82,03% (388 vivendas).

No núcleo de Gandarío as areas de influencia de 150 metros con respecto ás paradas de autobús, mostran unha cobertura dun 16,3% (46 vivendas) respecto ao total de vivendas, mentres que as areas de influencia de 300 metros acadan unha cobertura dun 38,4% (108 vivendas) e, para as áreas de influencia de 450m a cobertura alcanza o 58,7% (165 vivendas).

Os resultados anteriores indican unha cobertura do Transporte Público por autobús bastante boa nos entornos urbanos. Sen embargo as problemáticas neste senso van mais dirixidas a problemas de conectividade e frecuencias das propias liñas, máis que a cobertura do mesmo. O concello conta con suficientes paradas de autobús, no caso dos núcleos, sen embargo aprécianse problemas de acceso a esta modalidade en especial nas zonas máis rurais así como problemas de horarios e conexións que dificultan seriamente o uso do transporte público como método de transporte diario.

DESTINOS	FRECUENCIA
A Coruña	Todos los días (28/días non festivos y 15/días festivos)
Betanzos	Todos los días (28/días non festivos y 15/días festivos)
Ferrol	Todos los días (15/días non festivos y 8/días festivos)
Sada	Todos los días (15/días lectivos y 14/días non lectivos)
Lugo	Todos los días (4/días non festivos y 3/días festivos)
Ourense	Todos los días (1/días non festivos y 2/días festivos)
Ribadeo	Domingos 1/día
Aeroporto de A Coruña	No festivos 8/día

LIÑAS	PARADAS (GUISAMO)	PARADAS (BERGONDO)	PARADAS (GANDARÍO)
Coruña E.A.- Guitiriz – Lugo E.A.	Guisamo, Guisamo Eurofrut	-	-
Coruña E.A. – Ribadeo E.A.	Guisamo, Guisamo Eurofrut	-	-
Entrexardíns – Ourense E.I.	Guisamo, Guisamo Eurofrut	-	-
Ourense E.I. – Coruña E.A.	Guisamo, Guisamo Eurofrut	-	-
Coruña E.A. – San Isidro – Ferrol E.A.	-	Cruce San Cidre	-
Coruña E.A. – Laraxe – Betanzos – Ferrol E.A.	Guisamo, Guisamo Eurofrut	-	-
Entrexardíns – Betanzos Praza	Guisamo, Guisamo Eurofrut	-	-
Entrexardíns – Betanzos – Ferrol E.A.	Guisamo, Guisamo Eurofrut	-	-
Sada - Betanzos	-	San Cidre, Cruz do Sar, Carrio, Saioso, Miodelo	A Lagoa, Bar Mallorca, Tatín
Sada - Aeroporto	-	San Cidre	A Lagoa, Bar Mallorca, Tatín
Betanzos Praza – San Paio (Guisamo) – Betanzos Praza	San Paio	-	-

Licencias de taxi en Bergondo						
2013	2014	2016	2017	2018	2019	2020
8	8	9	8	8	8	8

Taboas de destinos do transporte público e frecuencias do mesmo.

Taboas das liñas de autobús e paradas nos núcleos urbanos.

Taboas de evolución de licencias de taxi no concello de Bergondo entre os anos 2013 e 2020.

Fonte: elaboración propia

Unha segunda cuestión a ter en conta na análise do autobús está relacionada coa capacidade para realizar a transferencia, denominada interconexión, o cambio modal, tal e como se avanzaba anteriormente, particularmente co peón e a bicicleta. A pesar de atopar moitas carencias tanto na rede peonil como na rede ciclista, en base a existencia de beirarrúas en moitas ocasións demasiado estreitas así como as carencias ou discontinuidades na rede.

En referencia a outras modalidades de transporte público destaca a parada de taxis de Guísamo. Actualmente, para o Concello de Bergondo existen 8 licencias de taxi. Destacar tamén a existencia dun antigo Apeadoiro no núcleo de Guísamo, hoxe en día en desuso, sobre o que existen demandas de reapertura por parte de colectivos que reivindicán un tren de proximidade entre A Coruña e Ferrol.

2.4.2 TRANSPORTE PRIVADO

Traballos de campo e obxectivos

Como punto de partida para a análise do transporte privado realizáronse aforos de vehículos en catro interseccións do concello, co obxecto de estimar as intensidades de tráfico rodado do mesmo. Escolléronse estas catro interseccións en base aos datos das IMD das que se dispoñen, e dos informes facilitados tanto polos técnicos municipais, como pola Policía Local sinalando estas vías como as de maior carga de tráfico, e polo tanto as de maior interese dende o punto de vista da mobilidade.

Os aforos realizáronse nas interseccións seleccionadas en días laborais e días non laborais, en horarios de mañá, mediodía e tarde.

As interseccións escollidos foron:

- **Intersección 1:** Nacional 6 – Estrada de Cambre. Núcleo de Guísamo.
- **Intersección 2:** Nacional 6 – DP-0810. Cruce Chiquitero. Núcleo de Guísamo.
- **Intersección 3:** AC-162 – AC-161 – AC-164. Cruce San Cidre. Núcleo de Bergondo.
- **Intersección 4:** AC-162 – Estrada Praia Gandarío. Núcleo Gandarío.

A realización de aforos de tráfico nas interseccións anteriores permitiu comprobar o grao de saturación das vías respecto da súa capacidade. A información recadada nos aforos realizados e a súa análise integrase dentro dos seguintes apartados.

Principais eixos viarios e grandes fluxo de tráfico

Nos parágrafos seguintes indícanse as infraestruturas que están a soportar os grandes fluxos de vehículos nos núcleos urbanos, analizando a distribución espacial.

Tanto o concello en xeral como os principais núcleos urbanos atópanse estruturados en torno a importantes vías de comunicación. Por unha banda o núcleo de Guísamo estruturase ao longo da N-6, cun acceso á autopista nas proximidades así como un importante cruce entre a N-6 e a AC-164 que conecta con Ferrol. No caso dos núcleos de Bergondo e Gandarío, estrutúranse os dous en diferentes tramos do eixo formado AC-161 e AC-162, no caso de Bergondo destaca tamén o cruce coa AC-164 (a estrada de Ferrol) en San Cidre.

Os datos que se expoñen a continuación foron recollidos en día laboral.

Unha gran parte do tráfico do concello concéntrase nestas interseccións, ao tratarse de cruces de importantes estradas de conexión a nivel do área metropolitana e tamén a nivel territorial, que conflúen nos núcleos urbanos do concello.

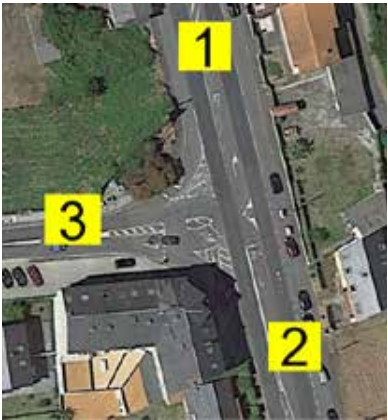
O núcleo con maior tráfico con diferenza é Guísamo. O maior fluxo rexistrado en conxunto, correspóndese coa intersección 1 (Cruce N-VI – Estrada de Cambre), acadando unha intensidade horaria de 816 veh/h, coincidindo coa medición dun día laboral ás 13:30h. No caso da Intersección 2, no mesmo núcleo de Guísamo, que se corresponde tamén coa N-VI o máximo valor obtido foi de 812 veh/h no acceso sur, en sentido A Coruña, tomado ás 13:55h en día laborable.

No caso do núcleo de Bergondo a intensidade de vehículos máis alta rexistrada na Intersección 3 é a correspondente ao tráfico de saída da rotonda en dirección Ferrol, acadando unha intensidade de 392 veh/h na medición realizada ás 14:30 dun día laborable. Cabe destacar que se trata dun cruce de importantes vías de comunicación, sendo a AC-161 a estrada alternativa á AP-9 que comunica A Coruña con Ferrol.

No caso do núcleo de Gandarío, atopamos a Intersección 4, a de menor tráfico de todas. Neste caso a maior intensidade de tráfico rexístrase á saída da intersección en sentido Sada, alcanzando os 240 veh/h ás 19:45h.

Nivel de servizo no viario

O nivel de servizo trata de medir a calidade do servizo dunha vía dende o punto de vista do condutor. A normativa de referencia empregada habitualmente para estimar este nivel é o Manual de Capacidade americano (HCM), que define seis



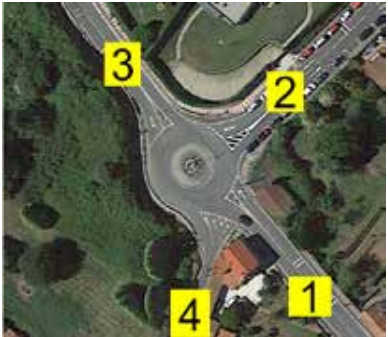
Intersección 1



Intersección 2



Intersección 3



Intersección 4

Esquema da intersección 1

Esquema da intersección 2

Esquema da intersección 3

Esquema da intersección 4

Fonte: elaboración propia

INTERSECCIÓN 1 (N-VI - Estrada de Cambre). Núcleo de Guísamo.

NS	INTENSIDADE HORARIA PARA CADA NIVEL DE SERVIZO (veh/h)
A	102
B	399
C	798
D	1453
E	2548

INTERSECCIÓN 2 (Cruce Chiquitero). Núcleo de Guísamo.

NS	INTENSIDADE HORARIA PARA CADA NIVEL DE SERVIZO (veh/h)
A	68
B	264
C	527
D	972
E	2144

INTERSECCIÓN 3 (Rotonda Os Condes). Núcleo de Bergondo.

NS	INTENSIDADE HORARIA PARA CADA NIVEL DE SERVIZO (veh/h)
A	90
B	347
C	693
D	1278
E	2363

INTERSECCIÓN 4 (Rotonda Acceso Praia Gandarío). Núcleo de Gandarío

NS	INTENSIDADE HORARIA PARA CADA NIVEL DE SERVIZO (veh/h)
A	60
B	235
C	469
D	854
E	1951

niveis de servizo, que van dende o “A” ata o “F”, de mellores a peores condicións de operación, de forma que o nivel de servizo “F” corresponde cunha situación de conxestión, no “E” a intensidade chega a acadar a capacidade da vía (intensidade máxima que pode atravesar a sección), e no “D” a circulación aproxímase á inestabilidade.

A continuación, analizaranse os niveis de servizo para as interseccións máis significativas, á fin de determinar o estado en que se atopan actualmente as condicións de tráfico no núcleo. En primeiro lugar calcúlase a intensidade que admitiría a vía segundo o nivel de servizo no que se desexa operar.

A efectos de cálculo, as diferentes estradas que conflúen nas interseccións (N-VI, AC-164, DP-0810, AC-164 e AC-162) trátanse como vías urbanas/suburbanas, xa que pese a ser estradas de gran importancia a nivel territorial e metropolitano, cruzan a través de núcleos urbanos consolidados, en especial no caso de Guísamo. Para vías urbanas ou suburbanas un Nivel de servizo D sería suficiente.

Nos cadros seguintes sinálase a intensidade horaria que de superarse supoñería un cambio no nivel de servizo no que opera a vía. Deste xeito, para cada intersección das analizadas temos:

En termos xenéricos non existen problemas relevantes de tráfico no viario do concello.

Con respecto ás vías secundarias, como xa se comentou, estímase a capacidade das mesmas (nivel de servizo E) en función da capacidade da vía principal. Defínese o intervalo crítico aquel para o que unicamente pasan o 50% dos vehículos, mentres a outra metade espera.

Dadas as características das interseccións 1 e 2, o seu nivel de servizo atópase no nivel C, e polo tanto a N-VI, nestas interseccións en concreto atópase nunha situación estable.

Nas intersección 3 e 4, o valor de servizo sitúase no nivel B, tratándose polo tanto de interseccións cunha circulación estable, segundo a clasificación empregada pola DGT. As medicións foron feitas en interseccións coas AC-161, AC-162 e AC-164 principalmente.

Análise do transporte privado

Analizando os resultados globalmente, podemos concluír que os principais problemas de tráfico atópanse nos cruces analizados no núcleo de Guísamo, en

especial no que se refire aos vehículos circulando pola N-VI. A prioridade de paso da N-VI da lugar a retencións nos cruces coa mesma. A N-VI, tal e como se reflicte nos datos acadados no traballo de campo, está diariamente cargada cun tráfico importante. En segundo lugar a nivel global en canto a carga de tráfico, sitúase a intersección que soportan o tráfico da AC-161 que comunica Ferrol e A Coruña.

Doutra banda, cabe indicar que unha elevada porcentaxe das vías dos núcleos urbanos analizados, Guísamo, Bergondo e Gandarío presentan unhas condicións aceptables para aumentar o espazo ao peón. A maiores, a pesar de existir algúns problemas de accesibilidade derivados da orografía nos núcleos, a configuración do núcleos urbanos permite unha elevada porcentaxe de desprazamentos no contexto dunha pendente moderada. Destacamos tamén a baixa densidade urbana que presentan os tres núcleos urbanos, con 12,5 hab/ha para o núcleo de Guísamo, 8,8 hab/ha para o núcleo de Bergondo e 7,94 hab/ha para o caso de Gandarío. Estas cifras están motivadas pola elevada porcentaxe de vivendas unifamiliares, moi por riba das multifamiliares. Ademais o número de tramos de viario cun ancho de máis de 10 metros, representa o 25% do total do viario (61% as de menos de 6 metros). Este ancho e a baixa densidade demográfica, permite unha nova redistribución do espazo e do tráfico, de cara a facelo máis amable para o peón, a través da implantación de actuacións de mobilidade sostible.

As actuacións de redistribución do espazo dedicado a cada modo de transporte requirirían da ampliación do espazo para o peón e a protección do espazo adicado a el, tendo en conta especialmente os tramos urbanos das estradas que percorren o municipio, destacando a N-VI ao seu paso por Guísamo.

En relación ao estacionamento, se ben no análise levado a cabo, considerando toda a superficie dos núcleos urbanos, coa demanda local e foránea non se obtén un déficit de estacionamento, coa redución do espazo ao vehículo será necesario ter en conta e repensar as bolsas de aparcamento existentes, así como plantexar novos espazos de estacionamento en determinados espazos máis ou menos próximos aos centros atractores. Se ben é certo que na contorna de determinados centros atractores podería haber dificultades para aparcar, ampliando o radio de busca de estacionamento as opcións ampliáanse. Neste senso é importante fomentar actividades como camiñar, para evitar o colapso de certos ámbitos cos vehículos. Neste senso, cabe destacar puntos como o tramo urbano da N-VI onde atopamos unha situación unha demanda de estacionamento moi concentrada entorno aos comercios que xera situacións de inseguridade para os peóns, e por outra banda destacamos o entorno dos areais, tanto no núcleo urbano de Gandarío como no entorno da Praia do Pedrido.

Por último, considerando que a implantación de actuacións de mobilidade

sostible vai requirir espazos adicionais, cómpre tamén analizar a transformación de vías de dous sentidos en vías dun único sentido.

2.4.3 MATRICES ORIXE-DESTINO

Durante o proceso de participación cidadá realizáronse 127 enquisas Orixe-Destino a través do enlace online posto a disposición do público, rexistrando un total de 310 desprazamentos dentro do concello. A enquisa, de carácter anónimo, recolleu os diferentes desprazamentos realizados por unha persoa ao longo do día ou da semana, xunto cunha serie de datos adicionais destes desprazamentos, como a orixe, destino, modo de transporte, motivo ou horario de saída e regreso.

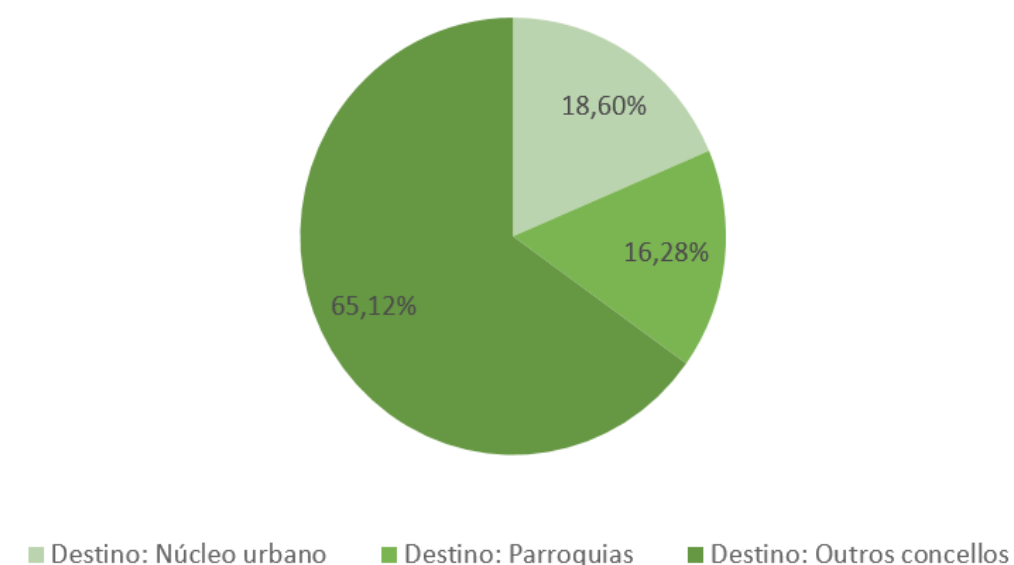
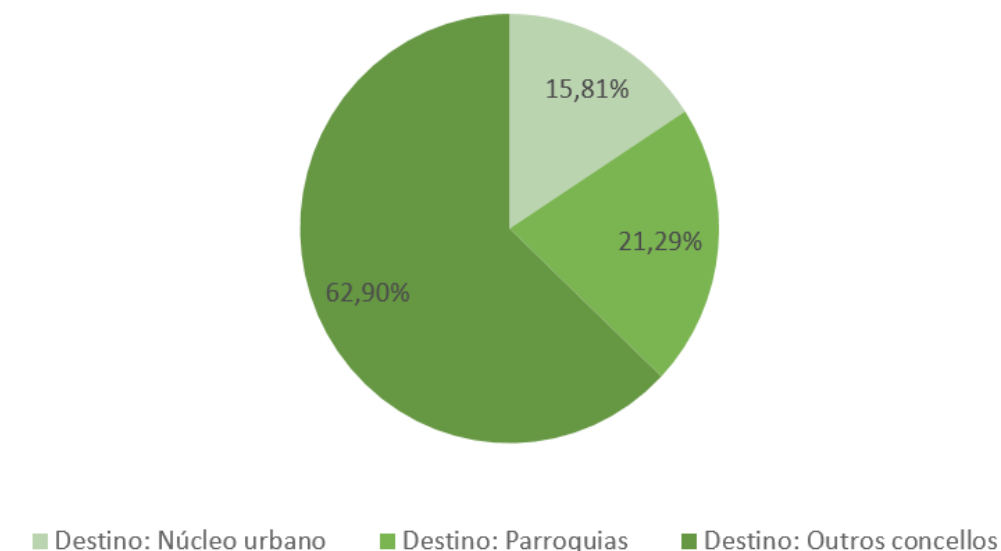
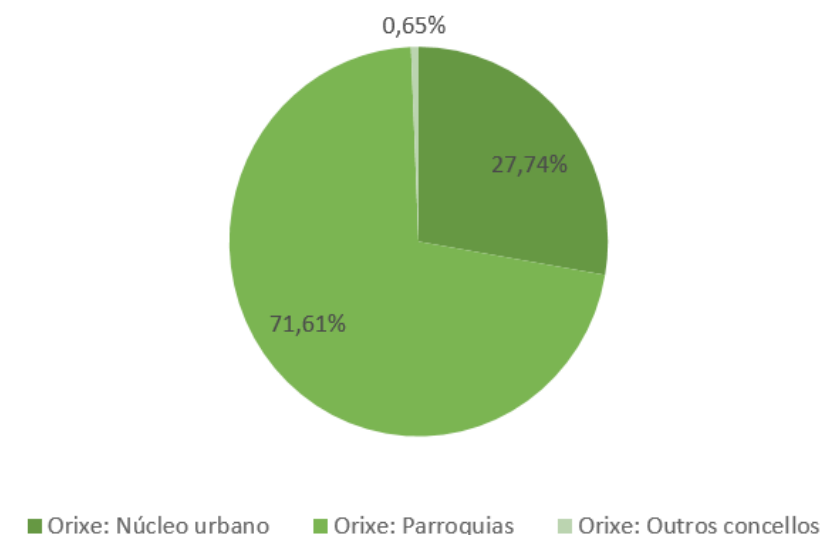
O obxectivo da enquisa foi o de coñecer as pautas e modos da mobilidade en Bergondo e descubrir as lóxicas de desprazamentos que se dan no territorio nun contexto sen restricións de mobilidade, a pesar de, como xa se adiantou, realizarse o presente documento no contexto de crise sanitaria da Covid-19.

Na análise dos datos recompilados nas enquisas, o primeiro dato analizado foi a orixe e destino dos desprazamentos. Distínguese entre núcleos urbanos, parroquias e outros concellos. A pesar de que os núcleos urbanos están divididos en dous ámbitos (dúas parroquias), considérase o núcleo urbano como unha totalidade, mentres que a maiores, se diferencian as nove parroquias. Entre as enquisas feitas á veciñanza dos núcleos, o 46% residían en Guísamo, o 34,8% residía en Bergondo e o 19,2% restante residía en Gandarío.

Como se pode observar nas gráficas que se xuntan, pouco máis dun cuarto dos desprazamentos efectuados teñen como orixe o núcleo urbano (27,74%), mentres que a meirande parte dos desprazamentos teñen como orixe as parroquias do concello (71,61%), no caso dos desprazamentos dende outros concellos, estes supoñen apenas o 0,65%. Do que se extrae deste gráfico é que a meirande parte dos desprazamentos teñen orixe municipal, con gran representación das parroquias.

En canto aos destinos dos desprazamentos, neste caso os maioritarios son aqueles que teñen como destino outros concellos, acadando o 62,9% das viaxes totais, seguidos dos desprazamentos cara o conxunto das parroquias do concello. No último lugar atópanse os desprazamentos que teñen como destino o núcleo urbano, os cales representan o 15,81% do total. Compre sinalar que, entre as parroquias, as que reciben a maior parte das viaxes son Bergondo e Guísamo e entre outros concellos é A Coruña o maioritario como destino, seguido de Sada e, moi preto, Betanzos.

Estes datos manifestan que se ben a meirande parte dos desprazamentos

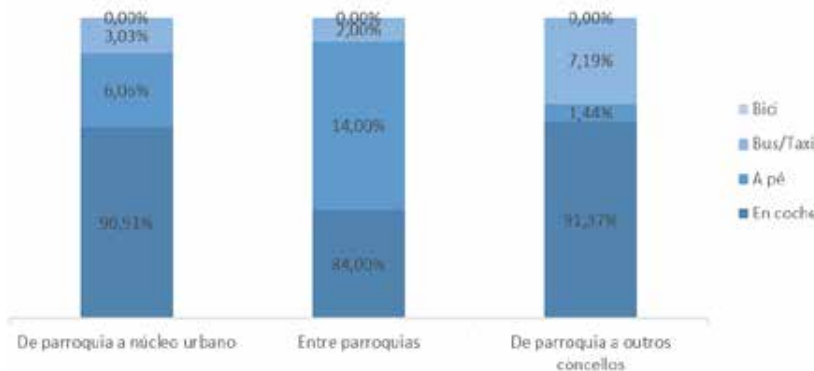
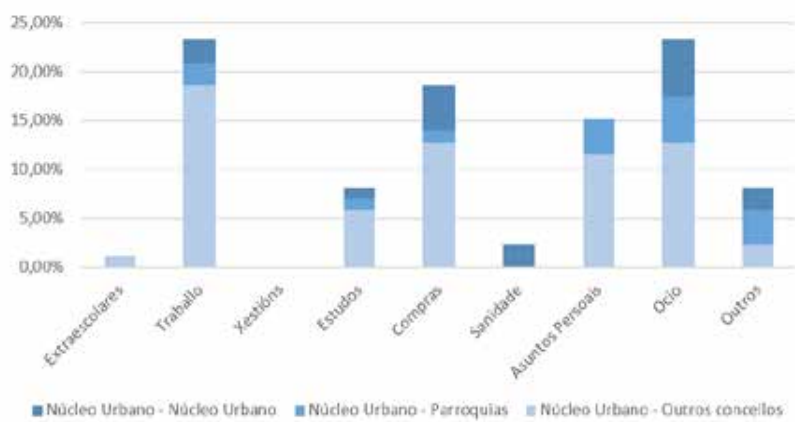
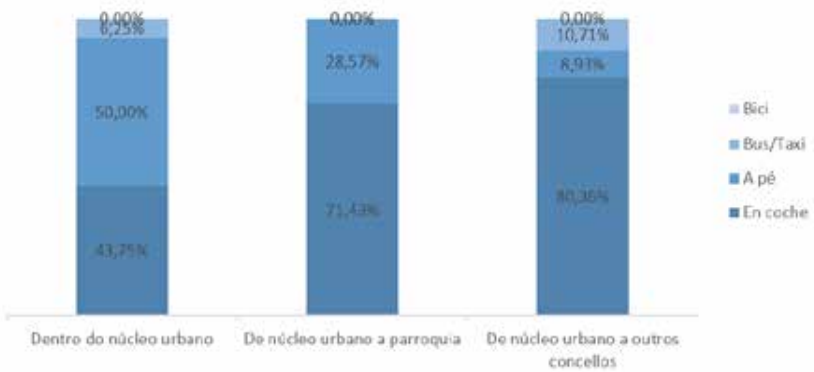


Desprazamentos segundo orixe

Desprazamentos segundo destino

Destino nos desprazamentos con orixe núcleo urbano.

Fonte: elaboración propia



xéranse no concello, fóra dos núcleos urbanos analizados, o destino é variado, recaendo o maior peso nas viaxes intermunicipais.

Desprazamentos con orixe “núcleo urbano”

Centrándose nos desprazamentos que teñen como orixe o núcleo urbano, máis da metade diríxense cara outros concellos (65,12%), mentres que o 16,28% dos desprazamentos dende o núcleo urbano se dirixen cara as parroquias de Bergondo.

En canto ao modo de transporte utilizado, destaca negativamente o feito de que a gran maioría dos desprazamentos efectuados dentro do núcleo urbano son realizados en coche, sendo o 43,75% dos desprazamentos Núcleo urbano - Núcleo urbano, fronte ao 50% deses desprazamentos que son realizados a pé.

En canto aos desprazamentos Núcleo urbano - Parroquias, a maioría destes, un 71,43%, son realizados en coche, aínda que existen unha porcentaxe relativamente elevada (28,57%) de desprazamentos os cales son realizados a pé.

Hai que salientar o escaso uso do transporte público para os desprazamentos que se realizan entre o Núcleo urbano - Outros concellos, pois está presente en apenas o 10% destes movementos, a pesar da oferta existente. O vehículo privado continúa a ser o modo de transporte escollido para case a totalidade destes desprazamentos, acadando o 80,36%.

Os desprazamentos con carácter de “traballo” son os que sobresaen para as conexións Núcleo Urbano – Outros concellos, seguidos dos desprazamentos motivados por compras e os de ocio. En relación aos desprazamentos dende o núcleo cara as parroquias, os motivos neste caso son variados, aínda que unha maioría están motivados por ocio. Para a combinación Núcleo Urbano – Núcleo Urbano, os bloques que xeran maior número de desprazamentos son o “ocio”, seguido do bloque “compras”.

Desprazamentos con orixe “parroquias”

En canto aos desprazamentos con Orixe “Parroquias”, o 22,52% das viaxes rexistradas teñen como destino outras parroquias do concello. Outra cantidade pouco representativa dentro deste porcentaxe son os desprazamentos xerados dende as parroquias con destino aos núcleos urbanos (14,86%). Sen embargo, a meirande parte destes desprazamentos teñen como destino outros concellos (62,61%).

A meirande parte da mobilidade entre parroquias prodúcese no vehículo priva-

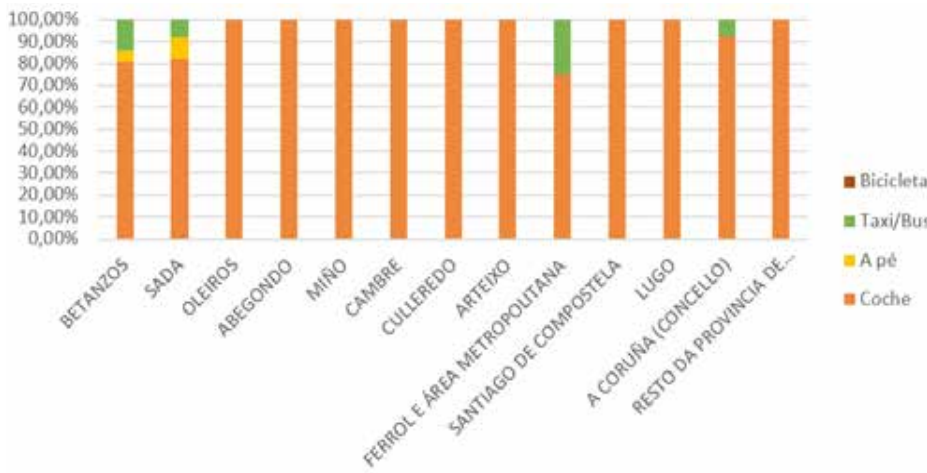
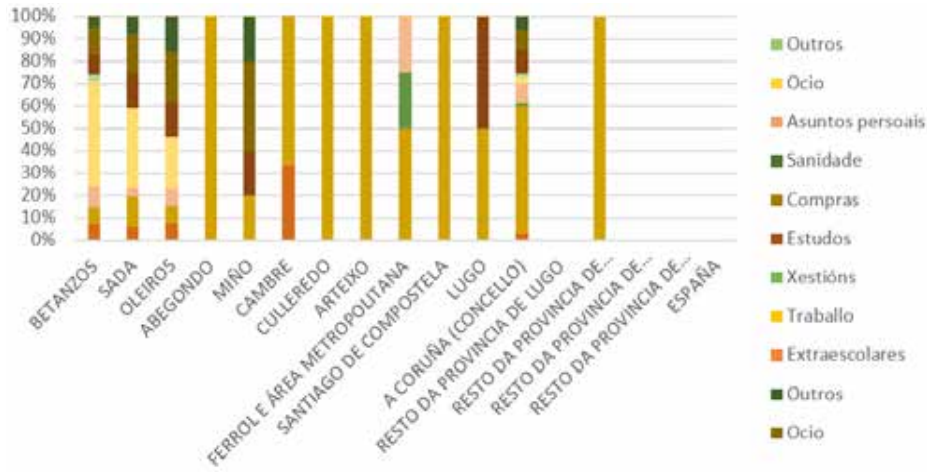
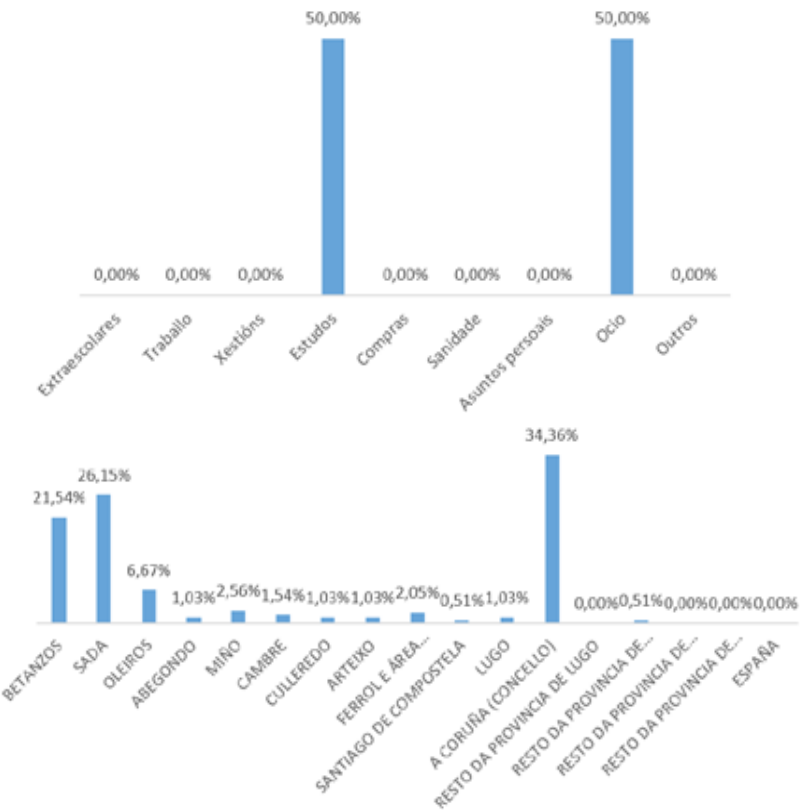
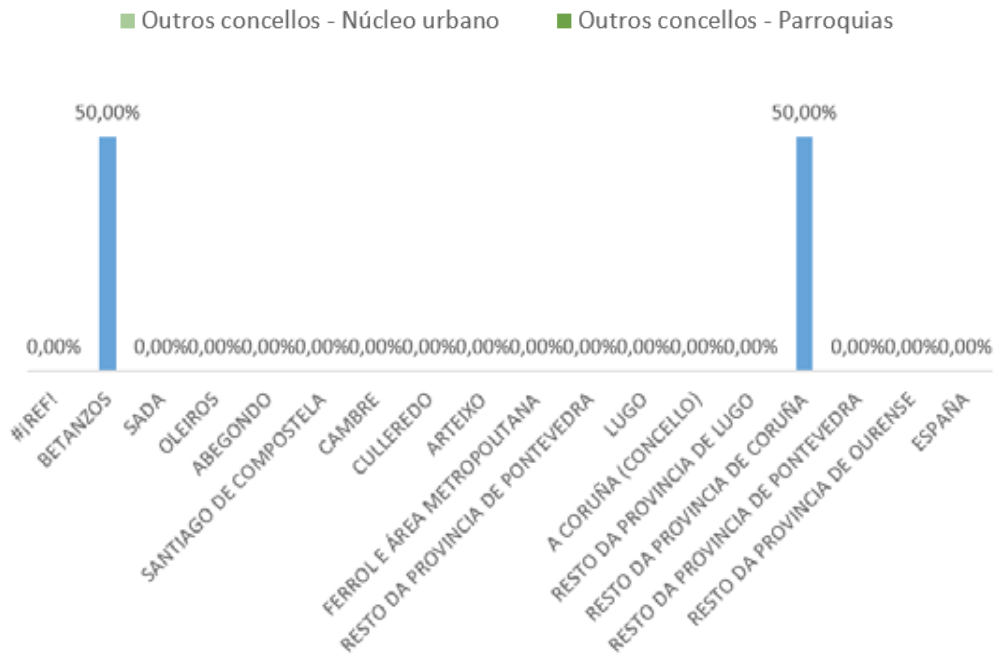
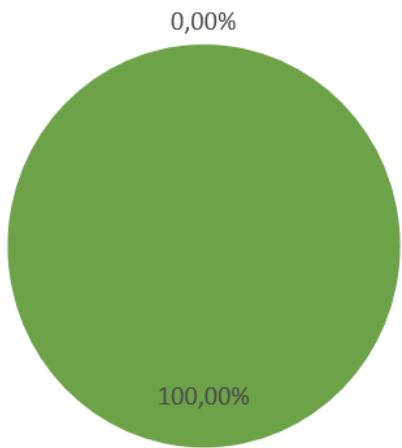
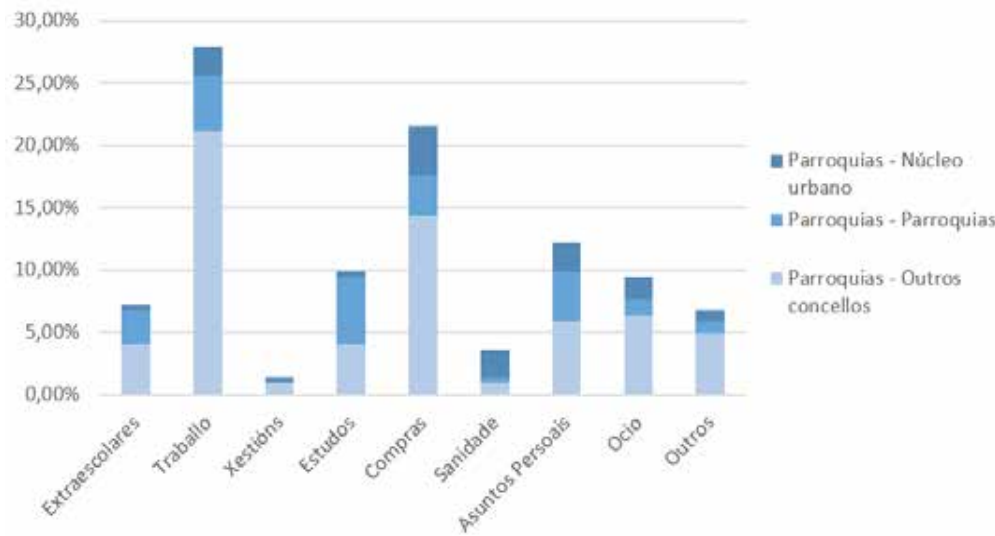
Modo de transporte dos desprazamentos con orixe núcleo urbano

Motivo dos desprazamentos con orixe núcleo urbano.

Destino dos desprazamentos con orixe parroquias

Modo de transporte dos desprazamentos con orixe parroquias.

Fonte: elaboración propia



Motivo dos desprazamentos con orixe parroquias

Destino dos desprazamentos con orixe outros concellos

Orixe dos desprazamentos dende outros concellos

Motivo dos desprazamentos con orixe outros concellos

Destino dos desprazamentos cara outros concellos

Motivo dos desprazamentos cara a outros concellos

Modo de transporte dos desprazamentos cara a outros concellos

Fonte: elaboración propia

do, acadando un 84%, mentres que apenas o 14% dos desprazamentos se realizan andando, mentres que para desprazarse ata o núcleo urbano ou ata outros concellos, o modo de transporte máis utilizado é o vehículo privado, correspondendo ao 90,91% e ao 91,37% dos desprazamentos, respectivamente. No relativo á mobilidade entre parroquias, como xa se comentou, o maior número de desprazamentos atópanse dentro da parroquia de Bergondo e Guísamo. Destaca o caso da bicicleta, cunha nula utilización da mesma para os desprazamentos ao núcleo urbano e entre parroquias.

O bus atópase presente unicamente nun 7% dos desprazamentos das parroquias a outros concellos. Esta porcentaxe volve a ser moi baixa, tendo en conta a cobertura que este tipo de transporte ofrece no concello.

O principal motivo polo que se realizan máis desprazamentos neste caso teñen un carácter de “traballo” (27,93%), principalmente cara a outros concellos, seguido de lonxe por desprazamentos xerados por “compras” (21,62%), mentres que en terceiro lugar se dan os desprazamentos motivados por “asuntos persoais” (12,16%).

Desprazamentos con orixe “outros concellos”

Como último bloque, analizamos os desprazamentos foráneos, é dicir, de aqueles que chegan ao concello dende outros municipios. Neste terceiro bloque, o 100% dos desprazados teñen como destino o conxunto das parroquias.

Analizando a orixe destes desprazamentos, destacamos o concello de Betanzos (50%) e o resto da provincia da Coruña (50%).

Entre os motivos xeradores destes desprazamentos, divídense entre “estudos” e “ocio” ao 50% cada un.

Desprazamentos que teñen como destino outros concellos

Bergondo ten unha forte conexión con concellos próximos ou limítrofes, como son por orde de importancia A Coruña, Sada e Betanzos.

O concello de Ferrol, capital da comarca e da area metropolitana, xera fortes migracións, cun 34,36% do total dos desprazamentos realizados dende Bergondo, seguido dos desprazamentos ata Sada (26,15%) e Betanzos (21,54%). A maiores, détectanse outros desprazamentos dende outros concellos da contorna, aínda que nunha porcentaxe inferior ao 5%, como poden ser Oleiros, Miño, Ferrol e Área Metropolitana ou Cambre.

Analizando os motivos destes desprazamentos, o “traballo” sitúase como principal xerador de desprazamentos de carácter foráneo, seguido dos desprazamentos por “compras” e “ocio”.

Na gráfica que se xunta pódense observar os motivos destes desprazamentos segundo os concellos próximos ou máis demandados.

En canto ao modo de transporte escollido para estes desprazamentos executados a outros concellos, sen ningunha dúbida a opción escollida por unha elevadísima maioría (82,6%) dos desprazamentos é o vehículo privado, utilizándose o transporte público no 7,2% destes movementos. Entre estes desprazamentos efectuados en transporte público, os destinos son Sada, Betanzos, Ferrol e A Coruña.

2.4.4 ESTACIONAMENTO

A continuación analizarase a demanda de estacionamento nos núcleos urbanos.

Un dos problemas fundamentais de calquera núcleo urbano atopase no automóbil estacionado na rúa, ocupando unha importante porcentaxe do espazo público. Ademais da ocupación do espazo público polo automóbil, a satisfacción das necesidades de estacionamento non é unha cuestión sinxela, xa que a percepción do número de prazas e das posibilidades para aparcar acostuma a ser moi variable en función de distintos intereses particulares, pero normalmente moi baixa, é dicir, a máis que coñecida “falta de aparcamento”.

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

A demanda residencial estimouse a partir dos garaxes de cada edificación e tendo en conta o número de vivendas de cada unha delas así como o número total de vivendas do núcleo. Con estes datos, obteremos o número de vehículos de residentes na área de actuación que precisan satisfacer o seu estacionamento. Con este valor e xunto cos valores da oferta de estacionamento, calcúlase o balance de estacionamento, o cal se expresa xeralmente como déficit. Así, obtense o déficit residencial infraestrutural e o déficit residencial global, segundo as definicións se-

Núcleos urbanos	NÚMERO VEHÍCULOS (1)
	(nº vehículos)
Guísamo	919
Bergondo	797
Gandarío	638
TOTAL	2686

(1) A estimación do número de vehículos da área ambiental calculouse a partir de ratios obtidos de datos do IGE.

Núcleos urbanos	DÉFICIT RESIDENCIAL INFRAESTRUCTURAL (1)	DÉFICIT RESIDENCIAL GLOBAL(2)
	(nº prazas)	(nº prazas)
Guísamo	-167	285
Bergondo	-104	119
Gandarío	150	312
TOTAL	-121	716

*Nota. Por de manifesto que no cálculo de Déficit Residencial Global tivéronse en conta os aparcamentos fóra de calzada.
(1) O Déficit Residencial Infraestructural corresponde á demanda de aparcamento residencial que non é asumida polo estacionamento en vivenda e o estacionamento fóra de calzada, de tal xeito que de existir un déficit este debe ser satisfeito polo estacionamento en calzada.
(2) O Déficit Residencial Global corresponde á demanda de aparcamento residencial que non é asumida por ningún tipo de estacionamento, isto é o déficit infraestructural máis a oferta en calzada. Trataríase daquela demanda que non é satisfeita en ningún xeito.

Núcleos urbanos	Pr comercio alim	Pr resto comercio	Pr ocio/ hosteleria	Pr oficinas	Pr foránea total
	n prazas	n prazas	n prazas	n prazas	n prazas
Guísamo	9	10	33	5	55
Bergondo	3	1	19	4	25
Gandarío	0	0	16	0	16
TOTAL	12	11	69	8	98

(1) A demanda foránea estimouse a partir dos ratios de prazas por superficie do PPG13 do Reino Unido (1 praza por 14 m2 comercio alimentación, 1 praza por 20 m2 comercio non alimentación, 1 praza por 22 2 de ocio e 1 praza por 30 m2 oficina) afectada polos seguintes índices de rotación:
6,4 para comercio alimentación e non alimentación. Cada 1,20 horas cambia o vehículo estacionado nunha mesma praza.
2,67 para ocio. Cada 3 horas cambia o vehículo estacionado nunha mesma praza.
2 para oficinas. Cada 4 horas cambia o vehículo estacionado nunha mesma praza.
Índices de rotación extraídos de: L'Espaiurbà de la mobilitat/FrancescMagrinyà, JoanMiró; Manuel HerceVallejo, ed. ; amb la contribució de: P. Espelt, M. Mayorga, J. Pinós, D. Rodríguez, F. Vidal. Barcelona: Edicions UPC, 2007.

NÚCLEOS URBANOS	DÉFICIT GLOBAL TOTAL
	(nº prazas)
Guísamo	230
Bergondo	94
Gandarío	296
TOTAL	617

Táboa de número de vehículos por área ambiental. Fonte: IGE e elaboración propia

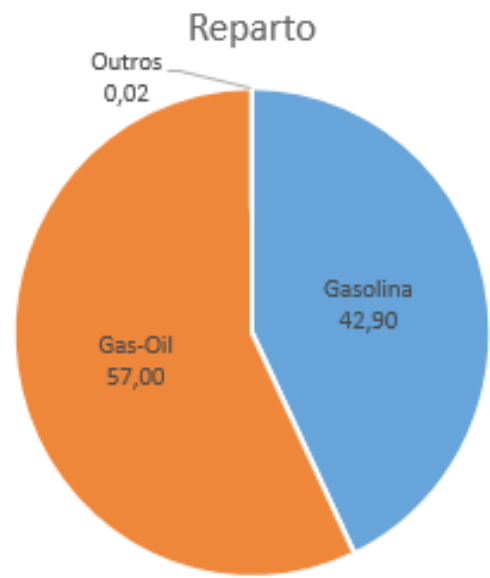
Táboa de déficit de aparcamento residencial por área ambiental. Fonte: IGE e elaboración propia.

Táboa de demanda de aparcamento foránea. Fonte: elaboración propia

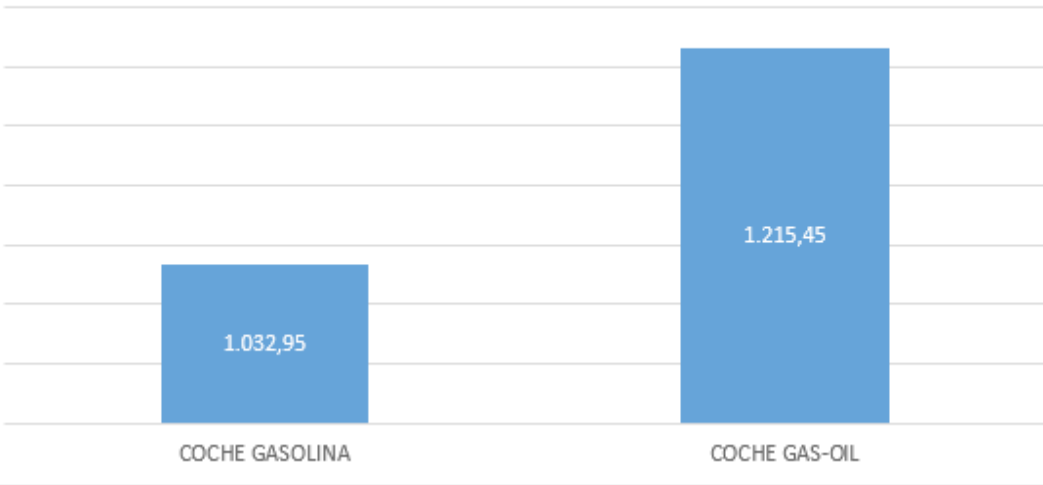
Táboa de déficit global de aparcamento. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe do acceso ao novo aparcamento da Farmacia de Guísamo. Fonte: elaboración propia





Consumo de TEP/anuais



TIPO	N VIAJES /DIA	KM/DIA	L/DIA	TEP / DIA	TEP /AÑO
Coche gasolina	6.056	46.631	3.586	2,83	1.032,95
Coche gas-oil	8.047	61.962	3.873	3,33	1.215,45
TOTAL				6,16	2.248,40

COMBUSTIBLE	CONSUMO DIARIO (l/día)	Emisión de CO2 por día (tCO2/día)
Gasolina	3586,00	9,53
Gas-oil	3873,00	12,03
Total		21,56

guintes e a táboa que se amosa a continuación.

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

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

O déficit residencial infraestrutural amosa un déficit (-121) nas prazas de estacionamento orientado aos residentes de ambos núcleos, tanto no relativo ás prazas de garaxe existentes como nos estacionamentos fóra de calzada. A maiores, a introdución das prazas en calzada mellora de maneira salientable este parámetro do déficit residencial global, amosando que no núcleo non existen carencias en relación ao estacionamento, presentando un déficit residencial global de 716 estacionamentos nos núcleos urbanos, máis que suficientes para albergar o estacionamento relativo aos vehículos existentes nos núcleos. Destacar o caso de Gandarío, e outras praias do concello, como é o caso do Pedrido, que en tempada alta durante o verán, soportan unha gran afluencia de xente e a pesar da aparente dispoñibilidade de estacionamento, este é insuficiente ante a demanda existente nesta época, provocando importantes problemas como o estacionamento irregular en zonas non habilitadas.

No relativo á demanda de estacionamento foránea, realizouse unha estimación en base ás superficies comerciais, de ocio e de oficinas existentes no solo urbano de Baiona. Os ratios empregados foron de 1 praza por 20 m2 comerciais, 1 praza por 22 m2 de ocio e 1 praza por 30 m2 de oficina. Sen embargo, para ter en conta a rotación que debería existir e non sobreestimar o número de prazas, considerouse un índice de rotación teórico de 6,4 para comerciais, 2,67 para ocio e 2 para oficinas. Deste xeito, calculouse o déficit global de estacionamento tendo en conta a demanda foránea. Nas táboa facilitadas amósanse os resultados obtidos.

A introdución da demanda foránea amosa unha demanda de 98 prazas de estacionamento, que en contraposición co excedente de 716 prazas no que á demanda de vehículos do concello se refire, deixa un sobrante de 614 prazas de estacionamento. Aparentemente, en función dos datos obtidos non debería haber problemas para estacionar no núcleo. Non obstante, a percepción sempre cambia unha vez se está buscando un espazo libre para aparcar, posto que unhas áreas estarán moito máis saturadas que outras, sobre todo nas zonas máis próximas aos

Gráfico: Reparto de vehículos por tipo de combustible. Fonte: DGT e elaboración propia.

Gráfico relativo ao consumo de TEP/anuais. Fonte: Elaboración propia

Táboa relativa ao consumo enerxético por tipo de vehículos e día en vehículos privados. Fonte: Elaboración propia

Táboa de Emisións de CO2 en Bergondo debido ao uso do vehículo privado. Fonte: Elaboración propia

areais en ambos núcleos en época estival, e nas zonas máis céntricas. En especial, como xa se mencionou antes, destaca a excesiva demanda de estacionamento no entorno dos areais de Gandarío e do Pedrido na época estival.

2.5 ANÁLISE ENERXÉTICA E MEDIO AMBIENTE

Un dos aspectos máis importantes dos Plans de Mobilidade Sostible refírese á sustentabilidade medioambiental, polo que un peso moi importante recae sobre analizar os principais factores negativos que a mobilidade ten sobre o Medio Ambiente. Como factores negativos entenderemos tanto a calidade do aire como o ruído.

Como ben sabemos, o tráfico motorizado é o causante de gran parte dos problemas medioambientais do sistema de transporte. Isto débese a que é o principal emisor de CO₂, causante do efecto invernadoiro, da contaminación acústica e do consumo enerxético das cidades.

Se facemos inventario da rede medioambiental existente, no relativo ao medio natural Bergondo forma parte, nunha grande extensión, do sector costeiro da península de Oleiros-Sada-Bergondo. Presenta unha topografía de formas suaves e pequenos outeiros. Na costa aprécianse unha serie de cantís de pouca altura e abertos ao océano, alternando con grandes areais.

No relativo ao medio natural o seu territorio está totalmente condicionado pola seu emprazamento xeográfico: A orientación hacia as influencias climatolóxicas do Océano Atlántico aínda que lixeiramente protexido por estar situado ao fondo da ría de Betanzos, a súa situación septentrional dentro da península e a presenza dunha masa de auga nas proximidades (encoro de Cecebre). Estas características condicionan e proporcionan unha gran calidade ambiental e paisaxística, presentando numerosos espazos naturais, como espazos verdes e por riba de todo de areais.

En canto a zonas verdes, pódese afirmar que o protagonismo reside sobre a zona de marismas da Ría de Betanzos e os areais do municipio. A zona de marisma atópase protexida como Zona de Especial Protección dos Valores paisaxísticos e Naturais “Betanzos – Mandeo”. Esténdese polo lado leste do concello.

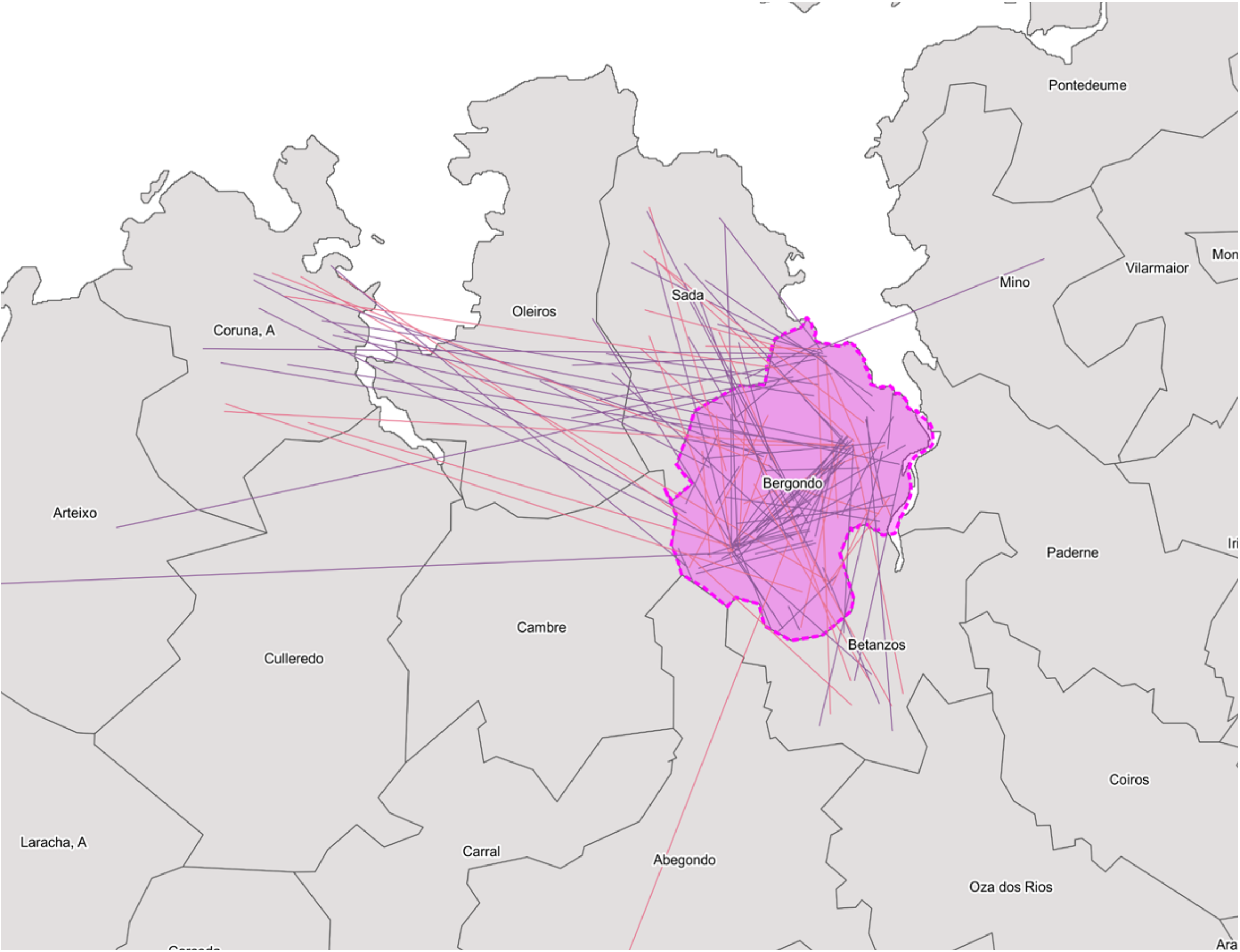
Por mor das súas características medioambientais, Bergondo conta diversas figuras de protección:

- Rede Natura 2000
 - ZEC
- Betanzos-Mandeo

Imaxe da sinalética a saída do Pazo de Mariñán.

Fonte: elaboración propia⁹



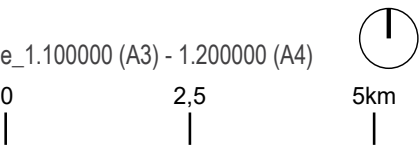


Matriz Orixe-Destino dos potenciais desprazamentos en bici. Fonte: elaboración propia.

Lenda

— Sí

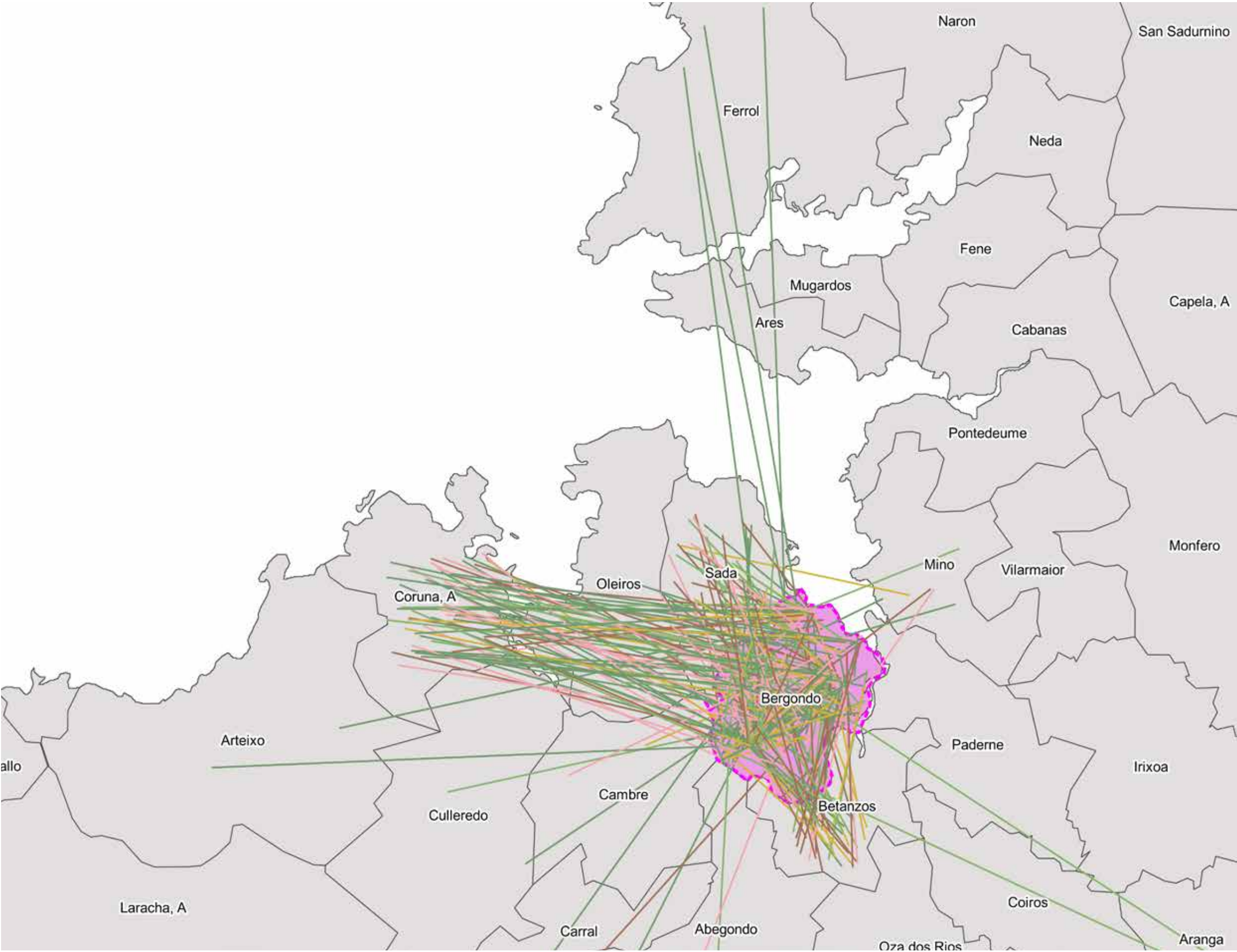
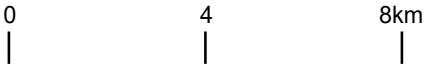
— Quizais

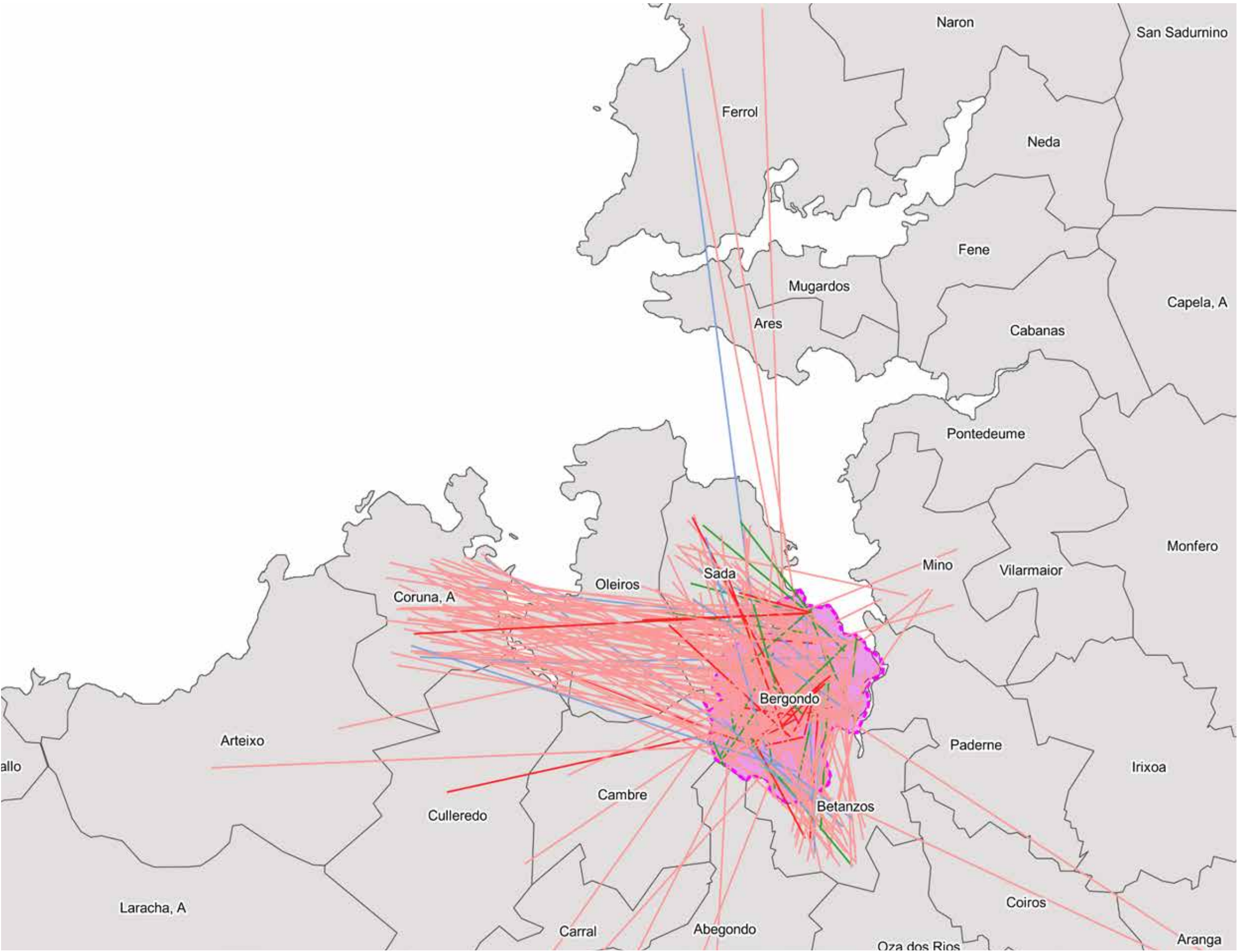


Matriz Orixe-Destino segundo frecuencia do desprazamento. Fonte: elaboración propia.

- Lenda
- 1 día/semana
 - 2 días/semana
 - 3 días/semana
 - 4-5 días/semana
 - 6-7 días/semana

e_1.150000 (A3) - 1.300000 (A4)





Matriz Orixe-Destino segundo modo de des-
prazamento. Fonte: elaboración propia.

Lenda

- A pé
- Bicicleta
- Autobús
- Taxi
- Vehículo (conducindo)
- Vehículo (acompañante)

e_1.150000 (A3) - 1.300000 (A4)

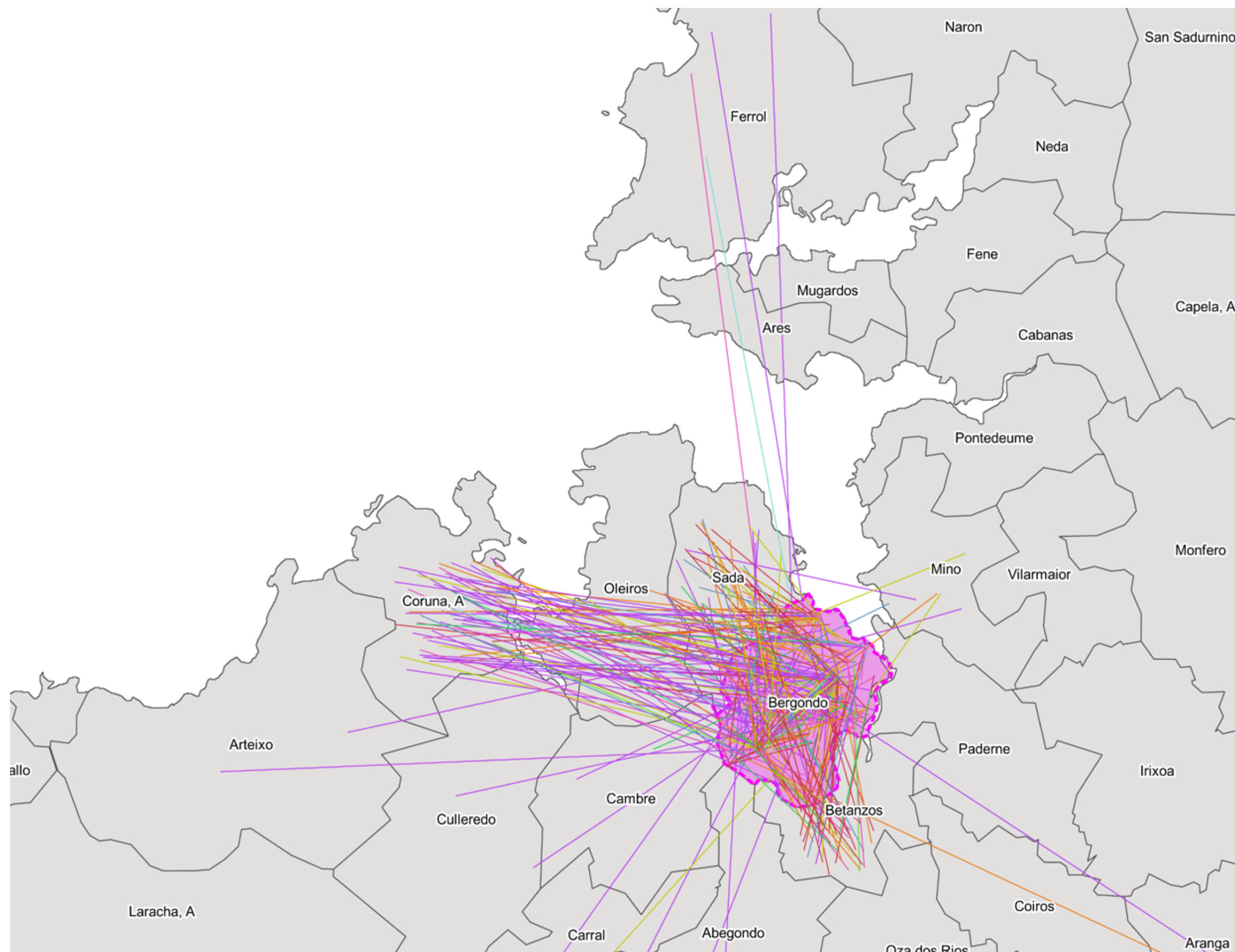
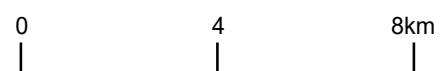
0 4 8km

Matriz Orixe-Destino segundo motivo do desprazamento. Fonte: elaboración propia.

Lenda

- Extraescolares
- Traballo
- Xestión por traballo
- Estudos
- Compras
- Sanidade
- Asuntos persoais
- Ocio
- Outros

e_1.150000 (A3) - 1.300000 (A4)



Tipo de área acústica		Índices de ruído		
		L _d	L _e	L _n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

(1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

(2) En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

Nota: Los objetivos de calidad aplicables a las áreas acústicas están referenciados a una altura de 4 m.»

- ZEPVN
 - Betanzos-Mandeo

GASTO ENERXÉTICO

Neste apartado, á fin de coñecer o gasto enerxético relativo á mobilidade en Bergondo, tivéronse en conta so os desprazamentos efectuados dentro dos núcleos de Bergondo, entre núcleos, así como das parroquias ata os núcleo, non atendendo aos desprazamentos ata outros concellos.

A partir dos datos obtidos das matrices orixe-destino, coñecemos o número de desprazamentos efectuados en vehículo privado nos núcleo urbanos.

Estimamos que en Bergondo prodúcense 16211 desprazamentos diarios en vehículo privado. Ademais, coñecendo os datos da DGT relativos ao anuario 2019

supoñemos a distribución de vehículos que utilizan como combustible gasolina en relación aos que consumen gas-oil. Consecuentemente, mostramos no gráfico adxunto a porcentaxe global deste reparto.

Así mesmo, estimaremos o número de desprazamentos efectuados relativos aos tipos de consumo. Tendo en conta que a distancia media estimada para os desprazamentos dentro do concello será de 7,7 km/viaxe, obteremos o consumo de combustible diario. A súa vez, realizaremos a conversión de litros de combustible a TEP (Toneladas Equivalentes de Petróleo).

É dicir, no transporte privado en Bergondo consúmense 6,16 TEP diarios; o que representa 2.248,40 TEP anuais, relativos exclusivamente aos desprazamentos dentro do concello.

EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADOIRO (GEI)

En España, unha grande porcentaxe das emisións de GEI (Gases de Efecto Invernadoiro) son emitidas polo sector de transportes. Dentro de este sector, unha parte importante son as emitidas polos desprazamentos nas cidades, en vehículo privado. A continuación procederemos a calcular as emisións de CO2 no Concello de Bergondo.

Para o cálculo das emisións utilizaremos o método indicado na publicación “Guía Práctica para el Cálculo de las emisiones de gases de efecto Invernadero” publicado pola Oficina Catalana del Camvi Climatic, na que medinte emprego duns ratios, e en relacións aos litros de combustible consumidos ao día, determinaremos ditas emisións de CO2.

Tendo en conta que os quilómetros percorridos por día en Bergondo son 108593 km e que a ocupación media estimada é de 1,3 pasaxeiros/vehículo, obteremos que as emisión de CO2 pasaxeiro segundo quilómetro será de 152,76 gramos / pasaxeiro / km.

Ligado a isto, actualmente entre as ordenanzas e regulamentos do Concello de Bergondo, en relación ás medidas vencelladas ao aforro enerxético derivado do descenso do consumo de combustibles fósiles en transporte, non se atopa ningunha regulación ao respecto. A nova estratexia que se pon en marcha co presente PMS debe favorecer un maior desenvolvemento normativo neste senso.

Por exemplo, desenvolvendo as recomendacións e normas para a avaliación e seguimento, non so do PMS, se non de calquera actuación que implique efectos sobre a mobilidade xerada ou altere o sistema de transportes.

Táboa de Obxectivos de calidade acústica para ruído aplicables a áreas urbanizadas existentes. Anexo II Obxectivos de calidade acústica. Fonte: Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

RUÍDO

O ruído constitúe a agresión ao medio ambiente que a cidadanía percibe con maior claridade.

Actualmente existen unha preocupación dos poderes públicos sobre este tema; concretamente, a Unión Europea, na loita contra a contaminación acústica aprobou a Directiva 2002/49/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de xuño, sobre a avaliación e xestión do ruído ambiental, que no territorio nacional tivo a súa primeira transposición na Lei 37/2003 do Ruído, completada coa publicación do Real Decreto 1513/2005, polo que se desenvolve a Lei 37/2003 do Ruído, no referente á xestión e avaliación do ruído ambiental, e ao Real Decreto 1367/2007, a través do cal se desenvolve a Lei 37/2003, no referente á zonificación acústica.

No que respecta ao marco lexislativo autonómico, a Comunidade Autónoma de Galicia aprobou o Decreto 106/2015, do 9 de xullo, sobre contaminación acústica de Galicia.

2.6 ANÁLISE DA SEGURANZA VIARIA

Aumentar a seguridade viaria, tanto dentro dos núcleos urbano coma nas vías de conexión coas parroquias, constitúe un dos primeiros obxectivos á hora propoñer un cambio no reparto modal. Así, nos últimos anos viñéronse facendo intervencións nalgúns dos viarios máis céntricos para aumentar o ancho das beirarrúas co fin de aumentar o grado de accesibilidade e dotar de maior seguridade.

As incidencias en canto á seguridade viaria aparecen reflectidas na base de datos que elabora anualmente a DGT, sendo a máis recente das dispoñibles á correspondente ao ano 2020.

Dada a situación do concello de Bergondo e o abundante tráfico das estradas que percorren o municipio, trátase dun concello cunha alta sinistralidade viaria. Segundo os datos da DGT para 2019 e 2020 houbo 23 e 25 accidentes, respectivamente. Nos accidentes do ano 2019, houbo un total de 31 feridos leves, 4 feridos graves e 2 falecidos. Para ano 2020, os datos reflexan un total de 30 feridos leves, 4 feridos graves e 2 falecementos.

En xeral, a tendencia de accidentes é estable pero os datos obtidos son moi altos tendo en conta a poboación do municipio. Cabe destacar que no concello existe un tramo de concentración de accidentes, no que historicamente os veciños veñen sufrindo graves problemas neste eido. Trátase do cruce da N-6 coa AC-164

a estrada de Ferrol, no que existe xa un proxecto licitado polo Ministerio, no que se plantexa a eliminación do cruce orixinal e a substitución do mesmo por unha gran rotonda que axude a reducir os accidentes.

2.7 RECOMPILACIÓN DOS PRINCIPAIS DATOS EXTRAÍDOS DA PARTICIPACIÓN CIDADÁ

Neste apartado recóllese un resumo das conclusións acadas durante o proceso de participación, o cal se desenvolve con maior detalle no punto 8 do presente PMS. As ferramentas empregadas para dito proceso foron a posta en funcionamento dunha enquisa online, aberto á veciñanza entre os días 4 Abril e 26 de xuño.

Cómpre sinalar que moitos dos transeúntes mostráronse distantes ou esquivos á hora de ser entrevistados de xeito presencial, resultando máis complexo acadar o número de enquisas planificado para poder traballar cos datos. As principais demandas e problemáticas identificadas no núcleo urbano de Bergondo son as seguintes (por orde de importancia):

1. Ausencia de carril bici
2. Falta de seguridade vial
3. Beirarrúas estreitas
4. Accesibilidade
5. Mala conservación das rúas
6. Falta de iluminación

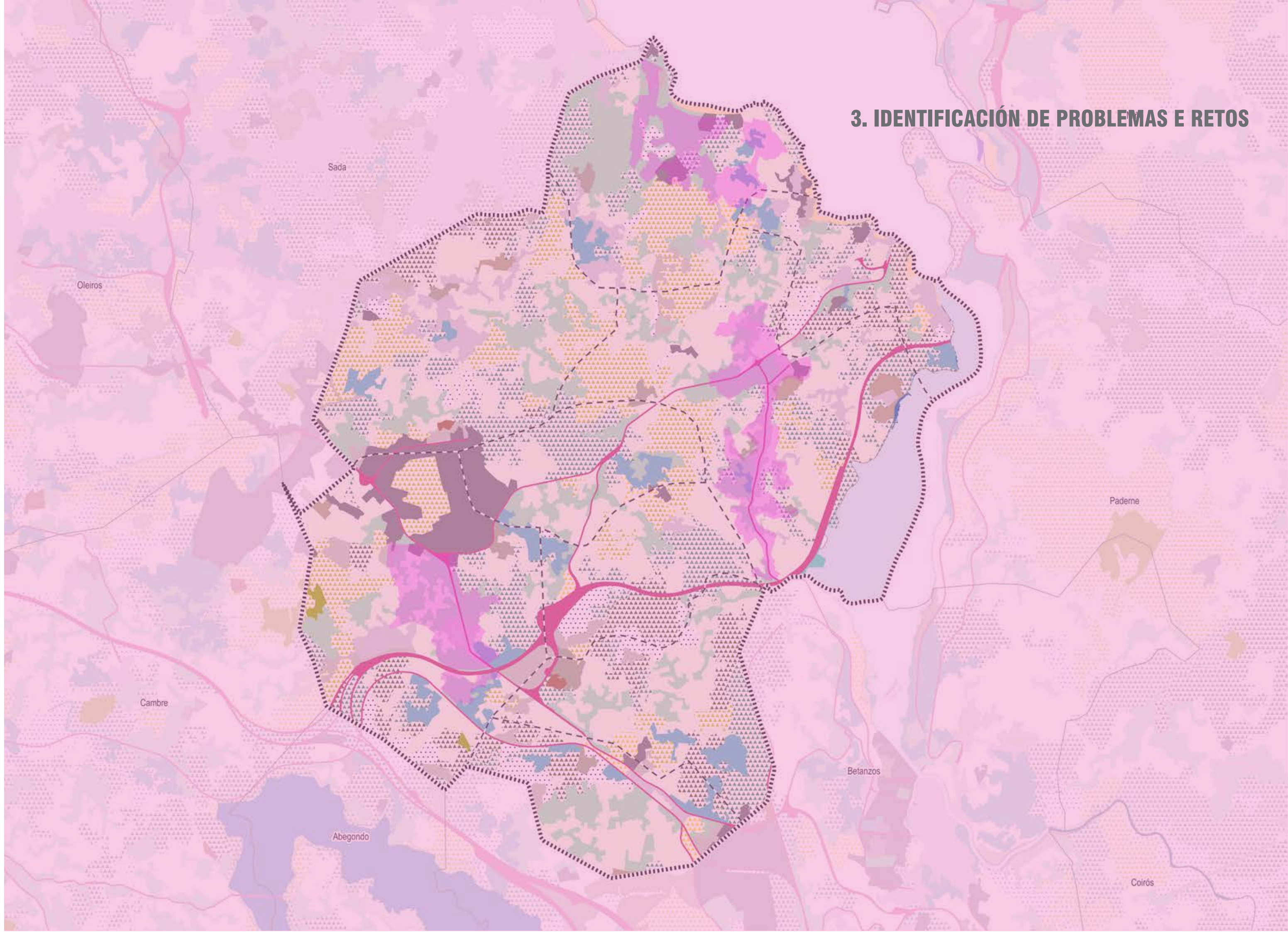
As principais demandas e problemáticas identificadas no núcleo urbano de Guísamo son as seguintes (por orde de importancia):

1. Ausencia de carril bici
2. Falta de seguridade vial
3. Beirarrúas estreitas
4. Accesibilidade
5. Mala conservación das rúas
6. Falta de iluminación

As principais demandas e problemáticas identificadas no núcleo urbano de Gandarío son as seguintes (por orde de importancia):

1. Ausencia de carril bici
2. Beirarrúas estreitas
3. Falta de seguridade vial
4. Mala conservación das rúas
5. Accesibilidade
6. Falta de iluminación

3. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS





3.1 TERRITORIAIS

DEPENDENCIA DOS CONCELLOS LÍMITROFES E A CORUÑA

Bergondo presenta unha gran dependencia cara os concellos limítrofes, en especial de A Coruña, xerando un importante número de desprazamentos debidos principalmente a relacións de carácter laboral. Ademais, destacamos a súa situación no contexto da área, no que conflúen as principais vías de comunicación provinciais e autonómicas, o que se traduce nunha gran intensidade de tráfico de paso polo concello, e permite que o concello goze dunhas comunicacións moi boas.

Ademáis, podemos destacar a situación de Bergondo a medio camiño entre A Coruña e Ferrol, e unhas comunicacións que permiten o acceso a cidades como Lugo ou Santiago en menos dunha hora. Todo isto xera importantes relacións e desprazamentos diarios cara estes núcleos que converten ao concello nun lugar privilexiado en canto a acceso a centros económicos do norte da comunidade.

GRANDES POLÍGONOS INDUSTRIAIS

Bergondo sitúase nunha posición favorecedora, no Golfo Ártabro en na comarca e Área Metropolitana de A Coruña, xerando relacións laborais, de servizos ou de ocio, e ao enlace coa AP9 que pon a Bergondo en contacto co Eixo Atlántico, e o paso doutras vías importantes como a N-6, a proximidade da autovía A-6 e o paso de importantes estradas autonómicas como a AC-164 que conecta a N-6 con Ferrol.

Ademais, o concello conta cun importante polígono industrial, o Polígono de Bergondo, e pola súa situación conta máis áreas industriais na súa contorna inmediata e na áreas metropolitana de Coruña e de Ferrol que xeneran importantes movementos entre eles. Destacan os polígonos do Espírito Santo e Piadela, ámbolos dous situados xusto no límite municipal, así como outras áreas industriais como Pocomaco, A Grela ou Sabón. Isto produce a migración de actividades industriais cara a estas áreas industriais próximas, así como desprazamentos diarios por motivos laborais cara estes centros de traballo.

No relativo aos desprazamentos tanto dentro do concello como entre o municipio e a súa contorna, existe unha forte dependencia do vehículo privado, xa que este é o medio máis utilizado para estes desprazamentos de carácter territorial.

SOCIO-ECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS

Como xa se anticipaba na análise, no relativo ao crecemento poboacional,

“Bergondo sitúase nunha posición favorecedora, no Golfo Ártabro en na comarca e Área Metropolitana de A Coruña”

Imaxe dun paso de peóns no entorno de Baldomir no núcleo de Guísamo.

Fonte: elaboración propia

“No que respecta á mobilidade, Bergondo, seguindo a pauta xeral dos concellos galegos, presenta unha clara dependencia do transporte privado, utilizado nos desprazamentos a nivel de Concello (...) pero especialmente nos desprazamentos cara o exterior do concello”

Bergondo tivo un crecemento bastante forte nos anos 90 que continuou dunha maneira máis lixeira durante a primeira década dos anos dousmil. Dende o 2010 comezou un decrecemento moi leve ata a chegada da pandemia na que pasou duns 6600 habitantes no 2020 a superar os 6800 habitantes no 2021.

Do total de poboación municipal (6817), 1097 habitan no núcleo de Guísamo, 951 residen no núcleo de Bergondo, e 638 no núcleo de Gandarío. Cunha densidade de poboación no 2021 de 208,34 hab/km² no conxunto do concello, superior á media de densidade poboacional da provincia (140,92 hab/km²), e superior tamén á densidade media de Galicia, con 91,3 hab/km².

A estrutura de poboación de Bergondo amosa unha sociedade cun grado de avellentamento similar á estrutura da poboación galega, sendo sensiblemente maioritaria a poboación comprendida entre as franxas de idade entre 45 a 59 anos.

Ademais, presenta unha taxa de natalidade baixa, segundo datos do INE. En 2020 a natalidade no Concello de Bergondo sitúase en 5,14, inferior á media autonómica e provincial.

3.2 MOBILIDADE

No que respecta á mobilidade, Bergondo, seguindo a pauta xeral dos concellos galegos, presenta unha clara dependencia do transporte privado, utilizado nos desprazamentos a nivel de Concello (para os desprazamentos entre as parroquias, ou ben entre parroquias e núcleo urbano) pero especialmente nos desprazamentos cara o exterior do concello.

Tras a análise da oferta e da demanda do núcleos urbanos de Bergondo, pódese afirmar que existe unha baixa porcentaxe de espazo público destinado aos peóns, en relación a outros municipios galegos, e atópanse moitas situacións de desequilibrio respecto ao uso dos diferentes modos de transporte, resultando un espazo no que o peón está supeditado ao do automóbil.

A maiores disto, cómpre sinalar que existe un claro desequilibrio entre estrutura e funcionalidade en relación coa morfoloxía e o entorno urbano, desequilibrio evidenciado polo paso dun viario estatal (N-6) e autonómico (AC-161, AC-162 e AC-164) polos núcleos urbanos, así como certas vías utilizadas para desprazamentos municipais ou supramunicipais. Isto supón que viarios os cales atravesan os núcleos urbanos (sobre todo no caso do núcleo de Guísamo), e que deberían ter, polo tanto, unha función puramente urbana (tanto por motivos de seguridade viaria, como polos niveis de ruído e contaminación que se alcanzan dentro do núcleo) están a desempeñar un papel de artellamento municipal con tráfico de carácter mu-

nicipal ou territorial. Isto débese á inexistencia de itinerarios alternativos, en forma de circunvalación rodada ou a dificultade destes.

Tendo en conta os anchos existentes nas rúas e a ocupación dos automóviles estacionados na calzada, en xeral, podemos concluír que existen grandes posibilidades para a mellora da distribución dos distintos modos de transporte, incrementando o espazo aos peóns e mellorando a calidade do espazo urbano.

En función do comentado, analizando o actual reparto do espazo público pónse de manifesto un certo desequilibrio no reparto do espazo público a favor do vehículo motorizado. Esta análise da rede evidencia que o 80% do espazo público está reservado para estacionamento e circulación deste. Este dato é claramente negativo, quedando o peón claramente supeditado ao vehículo a motor.

Os conxunto dos núcleos urbanos presentan redes peonís incompletas que amosan dificultades para camiñar de xeito seguro e sinxelo en certas áreas, ademais de contar cunha inconnexión entre espazos peonís existentes, xa que o número de rúas non accesibles é elevado, non tanto pola pendente se non polo ancho das beirarrúas, o cal dificulta estas conexións peonís ou ciclables.

A pesar de que as pendentes son moderadas, pois o 90% das rúas teñen unha pendente inferior ao 6%, existen certos ámbitos con elevados problemas de accesibilidade, debido as diferencias de cotas entre as diferentes áreas. É o caso das partes altas do núcleo de Guísamo, entre outras áreas. A maiores, as dimensións da rede peonil tamén ocasionan certos problemas de accesibilidade. Concretamente, o 89% das beirarrúas teñen un ancho menor de 1,80m, necesario para garantir dita Accesibilidade Universal.

A maiores, un 25% das rúas dos núcleos urbanos contan cun ancho de plataforma superior aos 10m. Esta realidade posibilita e facilita un novo reparto modal, que favoreza ao peón e ao ciclista, e que satisfaga as necesidades da mobilidade nos núcleos urbanos.

Como xa se adiantaba antes, tras a análise levada a cabo, atopouse un gran problema de tráfico nos núcleos urbanos, provocado polo paso da estrada nacional N-6 e das estradas autonómicas AC-164, AC-161 e AC-162, ao longo dos núcleos urbanos. Este viario, introduce nos núcleos, en especial no núcleo de Guísamo, unhas elevadas densidades de tráfico, cunha cantidade considerable de tráfico pesado. As principais rúas/estradas afectadas por isto son o tramo da N-6, así como o tramo da DP-0810 dende o cruce do Chiquitero ata o entorno de San Paio, no núcleo de Guísamo e os tramos das estradas autonómicas que cruzan os núcleos de Bergondo e Gandarío. En xeral os núcleos de Bergondo teñen estruturas moi

vencelladas ás estradas, o que provoca a aparición de grandes problemas ao concentrarse a actividade en torno ás estradas. Esta alta intensidade de tráfico vendada pola propia importancia das estradas ao tratarse de vías de comunicación principal a nivel metropolitano e provincial, así como a considerable cantidade de tráfico que xenera o Polígono de Bergondo e outros polígonos cercanos como o do Espírito Santo. Estes datos mostran a necesidade do establecemento dun novo modelo de xerarquía viaria, aportando o carácter que estes viarios requiren polo seu carácter urbano. Este novo modelo buscará o bo funcionamento da circulación rodada, e especialmente unha mellora na mobilidade do peón así como na calidade do espazo público.

Aparte do exposto arriba, dentro da mobilidade, detéctanse tamén como problemáticas as áreas, viarios de acceso e bolsas de estacionamento no entorno dos principais areais: Praia de Gandarío e na Praia do Pedrido e as súas contornas.

Por outra banda, tras estudar a oferta da rede ciclista, non existe ningún tramo de carril bici en todo o concello, ademais de pouca ou nula percepción de seguridade. Cabe destacar a senda ciclista de recente construción que percorre o entorno do Encoro de Cecebre e discorre nun dos seus tramos ao longo da parroquia de Guísamo. Enténdese a bici como unha alternativa adecuada para os desprazamentos entre os diferentes núcleos (tanto entre as diferentes entidades máis afastadas entre si comprendidas dentro do núcleo urbano), como na súa conexión coas parroquias. Por todo o exposto, apóstate por unha inclusión e mellora da oferta da rede ciclista.

No núcleo de Bergondo as áreas de influencia de 150 metros con respecto ás paradas de autobús, mostran unha cobertura dun 48,9% (205 vivendas) respecto ao total de vivendas, mentres que as áreas de influencia de 300 metros acadan unha cobertura dun 88,5% (371 vivendas) e nun radio de cobertura de 450m alcánzase o 100% das vivendas (419 vivendas). No núcleo de Guísamo as áreas de influencia de 150 metros con respecto ás paradas de autobús, mostran unha cobertura dun 33,4% (158 vivendas) respecto ao total de vivendas, mentres que as áreas de influencia de 300 metros acadan unha cobertura dun 69,3% (328 vivendas) e, nun radio de 450m dende as paradas, a cobertura alcanza o 82,03% (388 vivendas). Finalmente, no núcleo de Gandarío a cobertura a 150, 300 e 450m alcanza o 16,3% (49 vivendas), 38,4% (108 vivendas) e o 58,7% (165 vivendas), respectivamente.

Unha operación que permitise conectar estas áreas desconectadas con novas paradas debería ser unha liña de actuación a considerar, especialmente tendo en conta a súa potencialidade para integrar no transporte público a sectores que puideran ter dificultades para acceder ás parada de autobuses.

Ademais dos problemas detectados dentro de cada modo de transporte, resaltan as carencias no cambio modal, é dicir, as posibilidades de transferencia entre os distintos modos de transporte son deficientes. Apóstate por mellorar e favorecer o cambio modal, especialmente entre medios non motorizados e o transporte público. Simplificando, canto máis cómodas e eficientes resulten as redes peonil ou ciclable, cun acceso facilitado, máis usuarios se decidirán polo seu uso.

Debemos engadir que esta clara dependencia do vehículo privado, non só afecta á distribución do espazo público, senón que tamén afecta ao día a día dos habitantes de Bergondo. Un uso excesivo do vehículo rodado provoca elevados niveis de ruído, alto gasto enerxético ou emisións de gases de efecto invernadoiro prexudiciais.

Mentres que a finalidade da elaboración do PMS é conceder prioridade ao peón, así como a modos de transporte sostibles, deben integrarse e analizarse todos os modos de transporte existentes co obxectivo de lograr un equilibrio e un axeitado funcionamento da mobilidade.

Ademais, non debemos descoidar o estacionamento nos núcleos urbanos. A xestión do vehículo estacionado é fundamental en calquera política de mobilidade, xa que o estacionamento, xunto co espazo de circulación, ten unha presenza predominante no espazo público.

No referente aos cálculos levados a cabo, estimando o número de prazas en calzada, vivendas e bolsas de estacionamento dentro dos núcleos urbanos, obtense un excedente de prazas. Cómpre sinalar que as estimacións e cálculos están feitos para a totalidade do solo urbano, polo que aínda que non se obteña un déficit en xeral, haberá zonas que presenten dificultade para estacionar mentres que noutras haxa unha certa folgura neste senso. Así, o eixo central e as áreas máis próximas aos areais presentarán maior concentración de vehículos que as vías periféricas e máis rurais. En todo caso debemos ter en conta a proximidade de espazos de estacionamento nas áreas limítrofes, así como as reducidas dimensións dentro dos núcleos urbanos.

No relativo á xestión dos aparcadoiros fóra da calzada, propónse unha reordenación, implementación de novas bolsas, e unha nova xestión das situadas próximas aos areais, de maneira que diminúa o impacto do vehículo. Estas bolsas inicialmente poderían ter un carácter temporal (cesión dos terreos), que quizais poda consolidarse de cara ao futuro (coa adquisición do mesmo).

“Cabe destacar a senda ciclista de recente construción que percorre o entorno do Encoro de Cecebre e discorre nun dos seus tramos ao longo da parroquia de Guísamo.”

3.3 ENERXÍA E MEDIO AMBIENTE

Tal e como se reflexa na matriz Orixe-Destino, en base ao reparto dos distintos modos de transporte, concluímos que destaca un alto porcentaxe no uso do vehículo privado para efectuar as distintas viaxes, tanto dentro como cara fóra do concello, así como dentro dos propios núcleos urbanos.

Tras levar a cabo a toma de datos, é necesario indagar no gasto enerxético así como nas emisións de gases efecto invernadoiro provocados pola mobilidade no concello de Bergondo, á fin de reducir estas emisións, en pro dun territorio máis sostible.

No relativo ás velocidades medias dentro do núcleo, non se acadan valores excesivamente elevados para o núcleo urbano, aínda que será necesario propor medidas de calmado de tráfico, favorecendo a redución das emisións de gases efecto invernadoiro.

A súa vez, levouse a cabo unha análise enerxética e do medio ambiental. Esta análise comprende o estudo do gasto enerxético (medido en Toneladas Equivalentes de Petróleo) e a emisión de gases de efecto invernadoiro (CO₂), así como a consideración do ruído como contaminación acústica.

Tras esta análise enerxética, onde se determinaron as emisións xeradas polos desprazamentos en vehículo privado dentro do concello de Bergondo, debemos propor medidas en pro da diminución deses datos. As medidas relativas a este aspecto estarán baseadas no obxectivo de diminuír os desprazamentos en modos motorizados dentro do núcleo urbano, así como de incrementar o uso de transporte colectivo para desprazamentos de longas distancias.

3.4 SEGURANZA VIARIA

No relativo á seguranza viaria, como xa se reflectía anteriormente, existe un elevado número de accidentes de tráfico no concello. Deséxase loitar por ter unha sinistralidade o máis reducida posible cada ano.

Prestarase atención aos puntos máis conflitivos, como o tramo de alta concentración de accidentes, pensando especialmente no peón e no ciclista.

A maiores, no relativo á seguridade viaria, compre sinalar unha serie de factores que inflúen negativamente na seguridade viaria, como poden ser a confluencia de varias estradas importantes con intensidades de tráfico moi altas, as beirarrúas estreitas, a insuficiente sinalización e iluminación das rúas ou a cantidade de tráfico

que circula polo núcleo urbano, facendo especial fincapé na cantidade de vehículos pesados e de grandes dimensións que atravesan os núcleos.

Neste sentido, préstase especial atención ao tramo da N-6 que percorre o núcleo de Guísamo, pola velocidade excesiva que acadan os vehículos circulando por este núcleo. Neste sentido, detéctanse ademais certas áreas, en zonas céntricas de ambos núcleos onde a seguridade viaria presenta carencias, pola inexistencia de beirarrúas ou espazo destinado aos peóns, así como pola afluencia de vehículos privados ou falta de sinalización. Trátase principalmente dos lugares xa detallados e definidos no apartado 3.2.

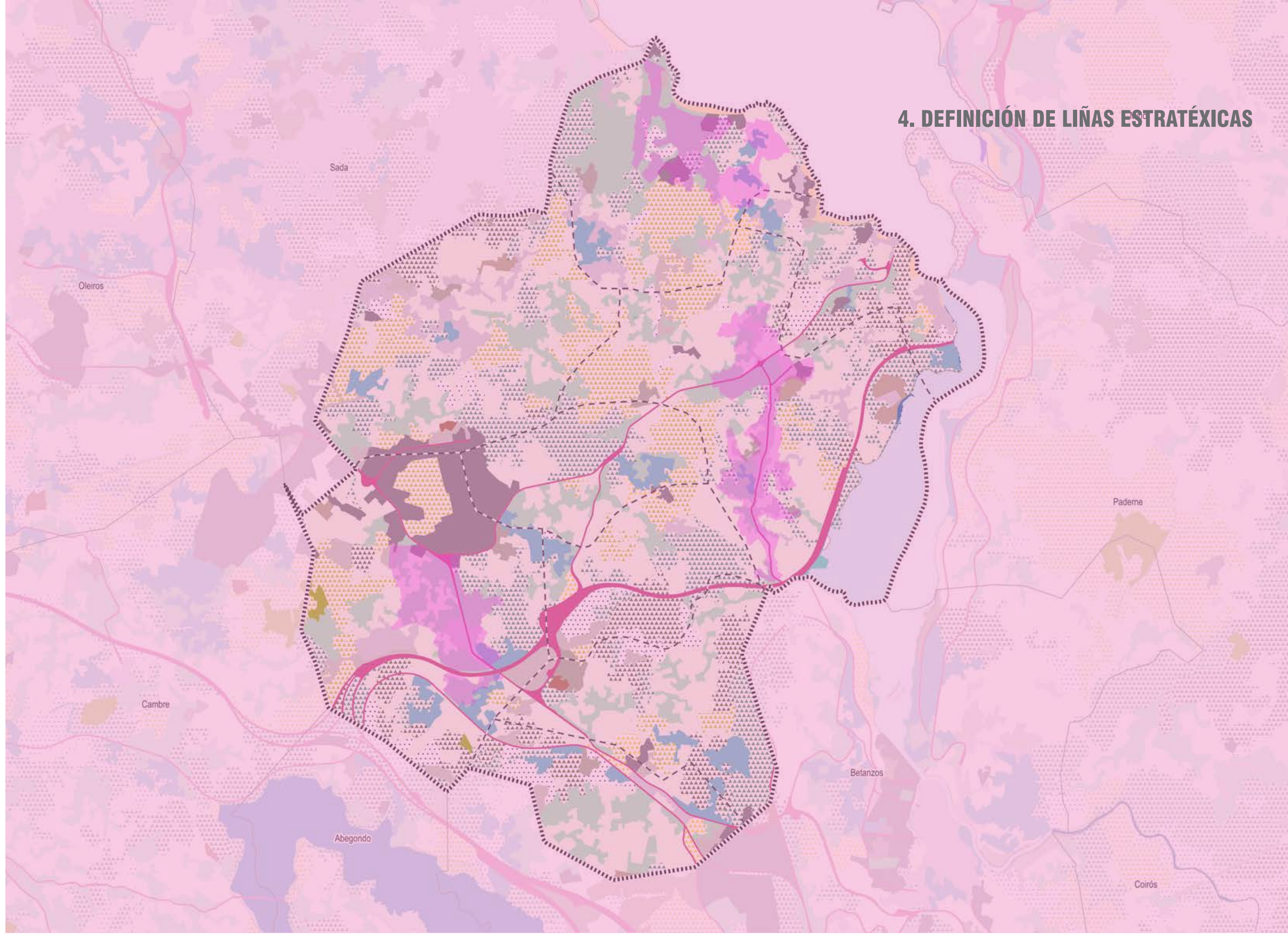
Todos estes aspectos comentados son importantes puntos a ter en conta, posto que unhas beirarrúas estreitas levan ao peón a camiñar pola calzada (de xeito continuo ou puntual); a escasa iluminación dificulta a visibilidade dos condutores, que poden pasar por alto obstáculos ou viandantes nas marxes da calzada; e a inadecuada sinalización pode supoñer unha confusión ou insuficiente información aos usuarios das vías. Esta reflexión e análise destaca a necesidade de propor novas medidas para aumentar a seguridade viaria, o que se consegue coa redistribución da sección das rúas, a creación de novos itinerarios peonís ou fomento cambios na conducta dos propios usuarios das vías (condutores e viandantes).

INTERNO	EXTERNO
DEBILIDADES	AMEAZAS
D D.01. Forte dependencia do automóbil para a mobilidade interna, dentro do propio municipio, como para desprazamentos a outros concellos D.02. Descontinuidade e ruptura da traza urbana nalgúns puntos dos núcleos urbanos analizados, o que dificulta certas conexións peonís dentro do mesmo D.03. Supeditación do automóbil a modos de transporte sostibles D.04. Estrutura viaria municipal dependente da trama urbana como conexión municipal ou supramunicipal. En xeral, desequilibrio entre estrutura e funcionalidade. D.05. Deficiencias e descontinuidade da rede peonil ao longo do termo municipal e nos núcleos urbanos D.06. Ausencia dun espazo público de calidade que ofrezca unha centralidade referencial para o encontro e o lecer D.07. Elevada porcentaxe de vivendas secundarias espalladas polo termo municipal D.08. Crecemento demográfico estancado, cun pequeno aumento na pandemia como fenómeno derivado das menores restricións dos concellos pequenos D.09. Confluencia de importantes vías de comunicación autonómica e nacional con paso polo Concello e a súa contorna, como son a N-VI, a AP-9 ou a A-6	A A.01. Dependencia do transporte público de concesións administrativas alleas A.02. Liñas de transporte público con grandes diferencias en canto a frecuencia a accesibilidade A.03. Dependencia de certas áreas sanitarias, industriais, e de comercio do exterior A.04. Dependencia das actividades dos concellos da contorna e área metropolitana, xerando un elevado número de desprazamentos en vehículo privado A.05. Inexistencia dunha rede viaria xerarquizada, ocasionando altas intensidades medias diarias de tráfico rodado en viarios dos núcleos urbanos. A.06. Transporte público deficiente nalgunhas parroquias como Lubre, Moruxo ou Rois A.07. Existencia de puntos de gran sinistralidade viaria que soportan altas intensidades de tráfico A.08. Núcleos urbanos de baixa densidade derivado do modelo de asentamento de gran espallamento característico do municipio A.09. Ausencia de PXOM A.10. Supeditación total do automóbil sobre o peón

NEGATIVO

POSITIVO	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
	F.01. Pendentes moderadas en boa parte dos núcleos urbanos F.02. Existencia de apoios e respaldo social para un novo tratamento e distribución do espazo público, máis favorable para os percorridos peonís e ciclables F.03. Urbanismo de baixa densidade que favorece a presenza da vexetación na meirande parte dos viarios do municipio F.04. O 40% dos residentes do termo municipal, son veciños dalgún dos núcleos urbanos analizados F.05. Existencia de sección amplas que permiten a mellora e ampliación do espazo público para o peón, en especial no viario principal dos núcleos F.06. Existencia dun gran polígono industrial no concello que actúa como un importante foco tractor de desprazamentos de carácter laboral e económico F.07. Proximidade de centros tractores eco-nómicos e sanitarios de gran importancia: polígonos industriais, parques empresariais, CHUAC, Arteixo e A Coruña cidade F.08. Elevadísima calidade dos recursos medioambientais, naturais, paisaxísticos e ecolóxicos presentes no municipio	O.01. Ubicación costeira, con atractivo turístico e de produción O.02. Proximidade a A Coruña e á Área De Ferrol, como grandes áreas urbanas, cos seus correspondentes vínculos a nivel laboral e de servizos (sanitarios, universitarios...) O.03. Linda co termo municipal de Betanzos e Sada, que destacan como importantes centros turísticos da comarca O.04. Crecente concienciación colectiva dos problemas ambientais e de seguridade viaria do uso do coche O.05. Existencia de proxectos e desenvolvementos futuros por todo o termo municipal que teñen que ver coa implantación de sendeiros peonís e ciclables como a senda ciclable do Encoro de Cecebre O.06. Existencia dun viario entre os núcleos con potencialidade de creación dunha rede de sendas peonís e ciclables, que comuniquen boa parte dos núcleos de poboación entre sí, así como os principais centros atractores O.07. Topografía e relevo suaves nos núcleos urbanos O.08. Elevada calidade dos recursos turísticos, en especial sol e praia, que converten a Bergondo en centro atractor para visitantes e turistas

4. DEFINICIÓN DE LIÑAS ESTRATÉXICAS



Acadar unha mobilidade máis humana nos núcleos urbanos de Guísamo, Bergondo e Gandarío, constitúe o obxectivo principal deste Plan de Mobilidade Sostible. De acordo con isto, as liñas estratéxicas propostas procurarán dar unha resposta para fomentar os desprazamentos a pé e en bicicleta. Preténdese a redacción dun documento inclusivo e indicativo, no que se recollen nestas liñas estratéxicas de actuación unha serie de medidas en base a uns obxectivos fundamentados na mobilidade sostible. Non obstante, o documento non será determinante en canto ao seu alcance, polo que as actuacións sinaladas enténdense como recomendables pero en ningún caso obrigatorias, podendo ser obxecto de estudos máis detallados que as modifiquen ou complementen.

Pénsase nun modelo de concello sostible, vencellado a natureza que se atopa tan presente nos núcleos urbanos. No plano da mobilidade sostible, isto trasládase a un desenvolvemento urbano onde a importancia dos espazos para camiñar e andar en bicicleta -incluído con intención deportiva- sexa maior ca reserva das áreas de paso dos vehículos, un concello onde as prásas non sexan un factor determinante, e uns asentamentos onde toda a veciñanza teña asegurado o Dereito a “Cidade” co desfrute do espazo público e garantindo comunicacións accesibles e seguras.

O primeiro Eixo, **MODELO DE PRIORIDADE PEONIL E CICLISTA NOS NÚCLEOS URBANOS**, procura alternativas ao uso do vehículo privado, mellorando e aumentando a superficie destinada ao peón e á bicicleta, con vías continuas e atractivas. Pero artellar a rede peonil e ciclista non resulta suficiente xa que aparecen outros condicionantes que limitan este tipo de desprazamentos polo que é necesario garantir o Dereito á Mobilidade a través da incorporación de políticas de accesibilidade e de medidas que contribúan á seguridade do peón. Inténtase crear áreas máis accesible coa implantación de zonas 20 ou 30, medidas de temperado de tráfico e zonas de prioridade peonil, nas que a circulación estaría restrinxida permitindo unicamente o acceso dos propietarios ás fincas ou garaxes, así como aos vehículos de servizo. Entre as medidas propostas atópase tamén a implantación de itinerarios peonís continuos, e o fomento das conexións ciclistas agradables e seguras dentro das áreas máis afastadas do núcleo urbano, de xeito que se favoreza unha mobilidade máis sostible dentro de todo o núcleo urbano.

O segundo Eixo de Intervención, **MODELO DE CONECTIVIDADE SOSTIBLE E SAUDABLE A ESCALA TERRITORIAL**, procura a concienciación dun novo modelo que fomenta os hábitos saudables e accesibilidade universal. A maiores, búscase un concello máis sostible, que camiñe en pro do medio ambiente e da redución das emisións nocivas. Os obxectivos, polo tanto, son tanto o coidado e preservación do medio ambiente, así como o incremento da saúde dos cidadáns e o seu benestar.

Este Eixo garante a creación dun concello no que se valore e potencie o seu patrimonio natural e cultural, tan evidente en todo o concello, así como as sendas naturais. Preténdese a ligazón coas áreas naturais e núcleos rurais existentes na contorna, así como a súa inclusión na vida da veciñanza mediante eixos verdes a modo de liñas de conexión peonil e ciclista nos núcleos urbanos.

REDUCIÓN DO IMPACTO DO VEHÍCULO, é o terceiro dos Eixos de Intervención. Dentro deste eixo propónse o establecemento dun novo modelo de xerarquización viaria a nivel urbano, destinado a diminuír o impacto do vehículo privado e facilitar as conexións peonís entre núcleos, e permitir que as vías urbanas acaden características propias da súa natureza e deixen de actuar como eixos interurbanos de paso.

Transversalmente, propóñense o fomento de conexións entre os núcleos. Estas medidas, destinadas a reducir a presenza de vehículos nos núcleos urbanos, estarán complementadas coas medidas de humanización propostas. De cara a incrementar reducir o impacto do vehículo privado no núcleo urbano, así como no xeral do concello, propónse unha xerarquización e racionalización, redimensionando o espazo para o vehículo rodado, dotando dun maior espazo público para o peón.

Para acadar os obxectivos establecidos deste Plan de Mobilidade Sostible do Concello de Bergondo, con especial incidencia nos seus núcleos urbanos, a continuación realízase unha explicación de cada un dos Eixos de intervención que van a agrupar as liñas de actuación e as operacións que sería positivo realizar.

“...un desenvolvemento urbano onde a importancia dos espazos para camiñar e andar en bicicleta -incluído con intención deportiva- sexa maior ca reserva das áreas de paso dos vehículos”



Ponte do Pedrido. Fonte: Elaboración propia.

EIXO 1. MODELO DE PRIORIDADE PEONIL E CICLISTA NO NÚCLEO URBANO

A análise realizada durante este Plan mostra como Bergondo conta cunhas características axeitadas para establecer un novo modelo de prioridade peonil e ciclable, no que se refire ás distancias entre os distintos centros atractivos dentro do núcleo urbano.

A pesar das limitación existentes nalgúns viarios dos núcleos, cun ancho de plataforma reducido, os núcleos urbanos analizados contan cun gran potencial de cara a crear un espazo agradable e accesible para a cidadanía; levando a cabo medidas significativas nos núcleos urbanos, permitindo a implantación dun modelo no que os desprazamentos a pé sexan o principal modo de transporte para percorridos de curta distancia que se realizan no día a día.

Proponse unha reestruturación do espazo público destinado ao viario, aumentando o espazo destinado ao peón, e reducindo o excesivo espazo urbano destinado ao vehículo motorizado, mediante unha modificación da sección en varias das súas rúas. Para iso proporanse medidas de humanización, incorporación de vexetación, naquelas rúas nas que a sección sexa a correcta pero careza de puntos verdes, rúas de plataforma compartida entre vehículos e peóns, e rúas de prioridade peonil, é dicir, aquelas nas cales se permite o acceso de persoas, carga e descarga, vehículos de servizos, e acceso a fincas ou garaxes, pero nas que se garanta a tranquilidade e seguridade do tránsito peonil.

Debido ás dimensións dos núcleos urbanos, a mobilidade a pé, xunto coa mobilidade ciclable entre as áreas máis afastadas do núcleo, son unha potencial opción que podería desprazar o uso do vehículo privado dentro do núcleo, pois os desprazamentos peonís son minoritarios no núcleo, e segue a utilizarse o vehículo privado para a maioría dos desprazamentos dentro do núcleo. Por este motivo, é

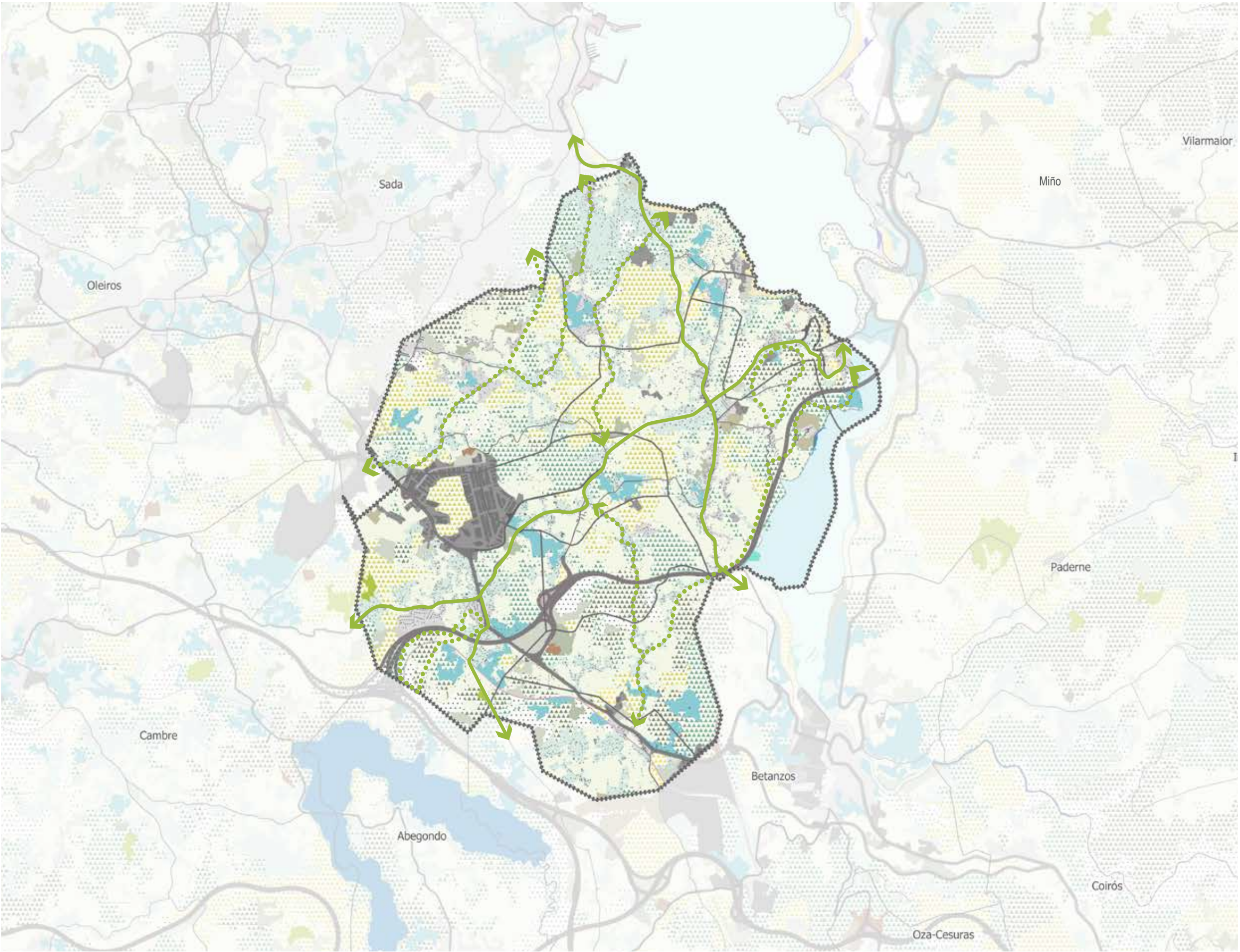
importante potenciar e optimizar o espazo público, de xeito que se teñan itinerarios seguros e continuos no casco urbano, tanto a pé como en carril bici, solventando as carencias existentes na rede actualmente. A bicicleta vese como unha boa alternativa, complementaria aos desprazamentos peonís, para as conexións entre as entidades máis afastadas dos núcleo urbanos.

Dentro deste primeiro eixo resulta fundamental a seguridade viaria, xa que tal e como se fixo mención anteriormente, é clave para que os peóns e ciclistas se sintan seguros e se animen a camiñar/montar en bicicleta polas rúas ou camiños existentes. Forman parte de medidas da seguridade viaria o estudo da iluminación do concello, medidas de temperado de tráfico en puntos concretos, delimitación de zonas 30 ou zonas 20, nas áreas de maior conflito entre o peón e o vehículo privado, e outras de carácter máis concreto que se definen no correspondente apartado. O estudo da iluminación ten, entre outros, os obxectivos de detectar aquelas áreas de iluminación deficitaria ou establecer un plan de mantemento dos elementos de iluminación, asegurando que non se cae na problemática da contaminación lumínica.

A maiores, este primeiro eixo incorpora tamén as medidas precisas a encamiñarse cara unha vila máis accesible, polo que, ademais de incorporar medidas para paliar as carencias existentes actualmente, propónse un Estudo de Accesibilidade, que analice a fondo factores vencellados a accesibilidade, aportando solución concretas e precisas, á fin de acadar unha Accesibilidade Universal no concello.

Este cambio debe ser progresivo e, en calquera caso, non pode impedir o acceso a residentes ou mercadorías -nos horarios establecidos-. Adicionalmente, contando coa participación da veciñanza, poderíanse establecer outros horarios de circulación compartida e/ou estacionamento ocasional -máis flexible pola mañás ou no inverno, por exemplo-, que terían que estar especialmente ben sinalizados, sobre todo no caso dos areais.

“Proponse unha reestruturación do espazo público destinado ao viario, aumentando o espazo destinado ao peón, e reducindo o excesivo espazo urbano destinado ao vehículo motorizado”



Esquema das intencións enmarcadas dentro do Eixo I no Concello de Bergondo.
Fonte: Elaboración propia.

EIXO 2. MODELO DE CONECTIVIDADE SOSTIBLE E SAUDABLE A ESCALA TERRITORIAL

Ante a realidade actual das cidades existentes, cremos necesario crear un novo modelo de territorio, que poderíamos definir como un “modelo de territorio sostible”. Un concello sostible, que minimize as emisións emitidas, e se vinculen entre si os seus espazos naturais, acadando así un modo de vida máis saudable.

Con respecto aos núcleos urbanos e contornas das praias máis visitadas, a diminución da presenza de vehículos no espazo público, permite a creación de espazos atractivos para o peón, aumentando a calidade do espazo urbano, e incrementando os desprazamentos peonís e o nivel de actividade dos mesmos. Así mesmo, esta situación posibilita un maior aproveitamento do espazo e permite que existan un maior número de actividades e onde teñan lugar novos usos que dinamicen os núcleos urbanos.

Poténcianse as relacións peonís entre as diferentes áreas ou entidades de poboación do concello, favorecendo a propia saúde dos habitantes, que ademais facilitan a redución das emisións á atmosfera así como o nivel de ruído, causante de múltiples problemas de saúde. Neste senso, búscase a creación de novas sendas e a mellora das mesmas.

Incorpórase tamén a conveniencia de engadir a actividade deportiva dentro da propia planificación da mobilidade urbana xa que para garantir espazos axeitados para a practica deportiva -amateur ou de mantemento- é necesario crear as condicións suficientes para artellar redes peonís e ciclistas que inviten ao fortalecemento dos hábitos saudables.

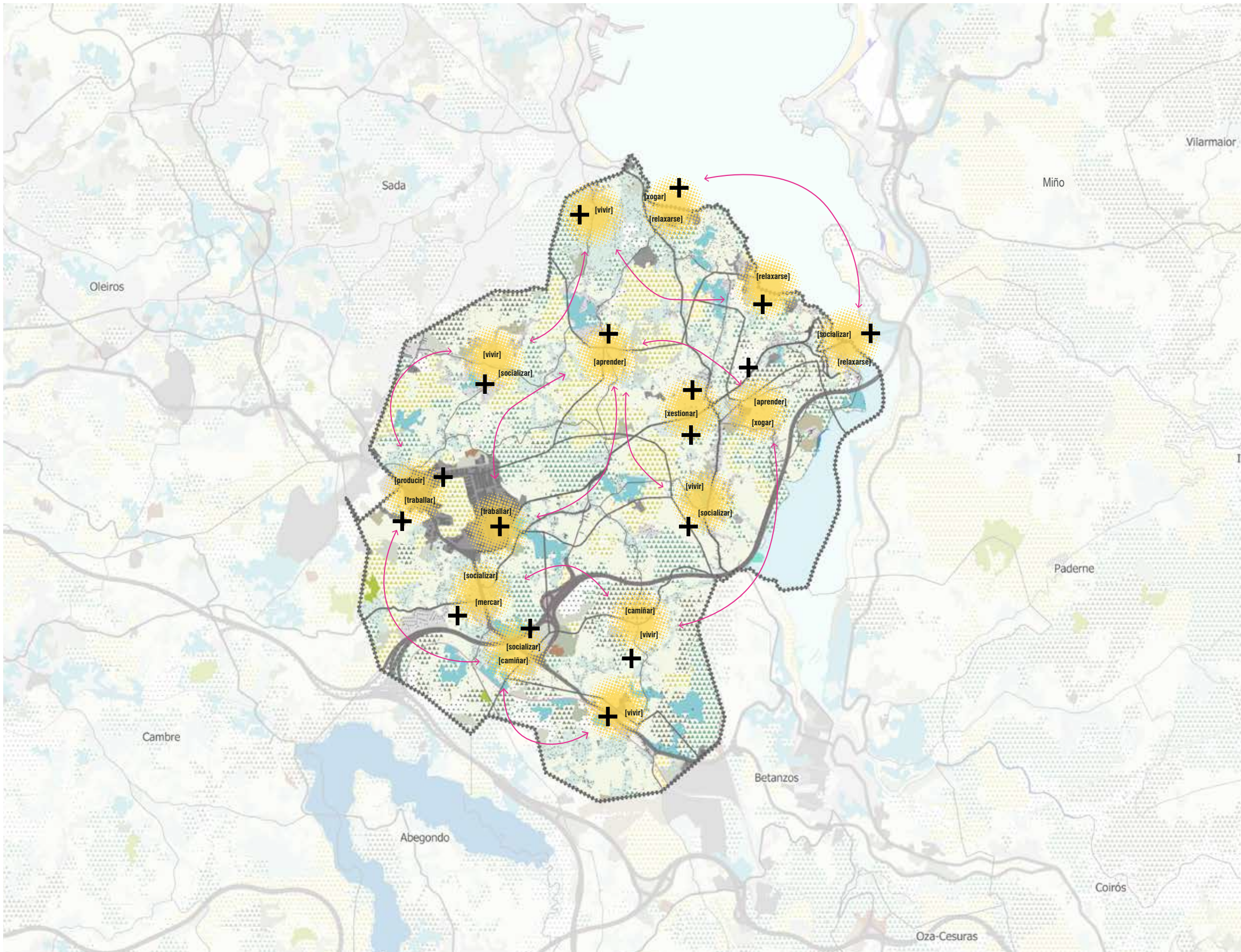
A súa vez, esta maior relación do peón cos núcleos urbanos potencia o comercio local e de proximidade, dinamizando a área. Nesta liña, deséxase apostar polos elementos patrimoniais e naturais menos visitados co obxectivo de desconxestionar en certa medida os areas que son os principais focos atractores do concello.

Neste eixo de recuperación dos valores naturais en pro de acadar un territorio máis sostible, inclúense medidas como a recuperación paisaxística das contornas fluviais e a conectividade entre os núcleos urbanos e as áreas costeiras, como as praias, potenciando o interese destas áreas e optimizando estes espazos de lecer. Estas enténdense como medidas de integración entre o natural e o urbano, rehabilitando aquelas áreas deterioradas e mellorando a calidade de vida dos habitantes.

Dun xeito transversal, un concello sostible tamén está vencellada ao uso do transporte público na súa mobilidade para os grandes desprazamentos, ou desprazamentos de media/longa distancia. A redución da presenza de vehículos no espazo público debe estar acompañada dunha política de transporte colectivo que oferte unha alternativa axeitada. No relativo ao transporte público, actualmente baseado no autobús, este eixo comprende a implantación de novas liñas ou frecuencias, de ser necesario segundo o estudo pertinente, así como optimización dalgúns destes desprazamentos existentes, de cara a contar con tempos de desprazamento máis competitivos. Así mesmo, en relación ao transporte colectivo, outra medida que complementa o servizo de transporte de autobuses é a promoción das viaxes compartidas en vehículo ou o coche multiusuario. O primeiro incentiva a coordinar as viaxes realizadas no día a día mentres que o segundo posibilita a utilización do vehículo sen necesidade de ser propietario. Ambas permiten a redución do número de desprazamentos, especialmente para desprazamentos diarios.

En contraposición ás baixas rendibilidades do transporte colectivo convencional nas zonas máis despoboadas, introdúcese o concepto de transporte baixo demanda, de xeito que o establecemento de liñas poida ser máis flexible atendendo á demanda de cada día. Este é un sistema que se debe reservar cunha certa antelación e permite a confección de rutas máis adaptadas as necesidades. Pode substituírse o autobús por microbuses ou taxis, en función do número de persoas previsto para o desprazamento por unha zona concreta.

“Poténcianse as relacións peonís entre as diferentes áreas ou entidades de poboación da vila, favorecendo a propia saúde dos habitantes”



Esquema das intencións enmarcadas dentro do Eixo II no Concello de Bergondo.
Fonte: Elaboración propia.

“...proponse a xerarquización da rede viaria, así como o redimensionado do espazo destinado ao vehículo.”

EIXO 3. REDUCIÓN DO IMPACTO DO VEHÍCULO

A estrutura viaria actual é produto do proceso de transformación da rede, producíndose unha certa incoherencia entre a tipificación territorial e o carácter que presentan as vías no seu paso polos núcleos urbanos de Bergondo. Por este motivo, o establecemento dunha nova xerarquía, a racionalización e simplificación da mesma resulta imprescindible, establecendo itinerarios claros entre as diferentes áreas e dotando de características diferenciadas en función do seu papel nos núcleos. Esta rede debe artellarse coa rede municipal a través das grandes vías territoriais.

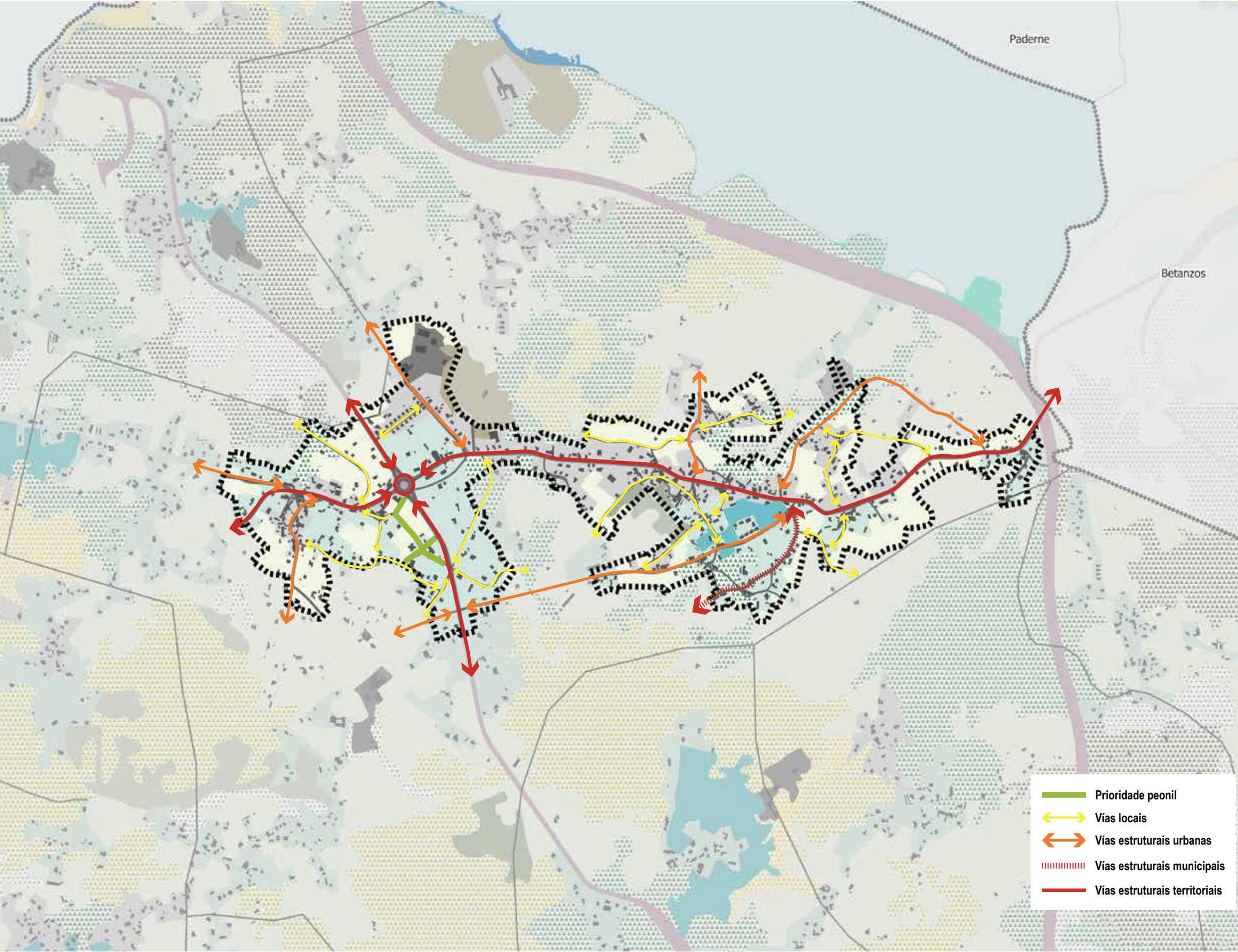
Deste xeito, proponse a xerarquización da rede viaria, así como o redimensionado do espazo destinado ao vehículo. Se ben resulta importante lograr itinerarios accesibles polas principais rúas que conecten os diferentes puntos da vila, aquelas vías locais serán aquelas con maior potencial para o establecemento de prioridade peonil ou convivencia dos modos.

Un dos maiores problemas de Bergondo desde o punto de vista da mobilidade é a gran cantidade de vehículos que utilizan o viario a estrada nacional e as estradas autonómicas e o tráfico xerado polo polígono industrial, actualmente viarios claramente urbanos no seu paso polos núcleos. De cara a minimizar as conxestións ocasionadas nestes viarios, resulta imprescindible estudar a area en termos de mobilidade de cara a buscar unha solución que reduza os desprazamentos de tráfico motorizado nos núcleos urbanos.

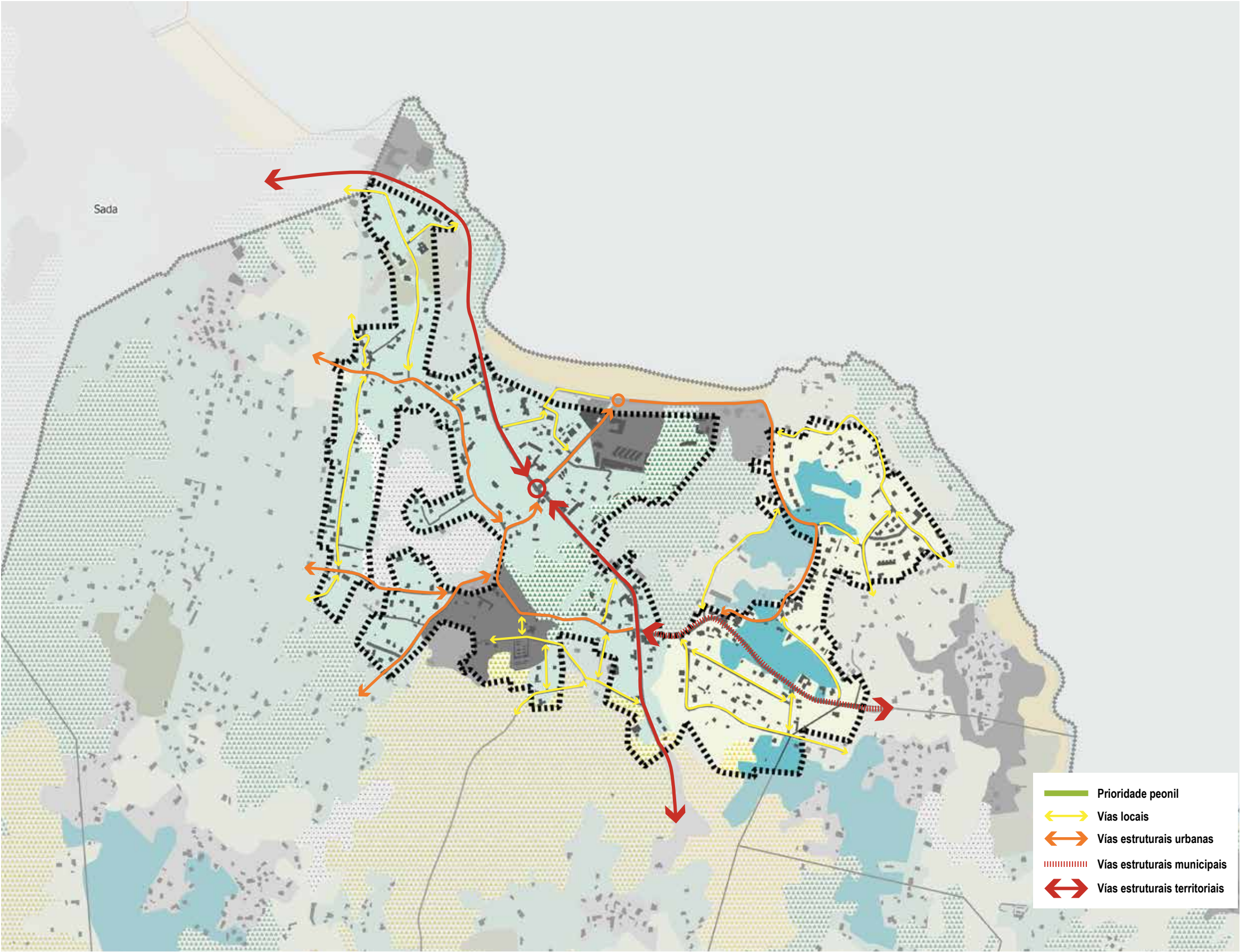
Dentro dos núcleos urbanos, apóstase pola implantación de vías de sentido único, coa triple finalidade de controlar o tráfico, obter espazo para permitir a execución de itinerarios peonís accesibles e desconxestionar.

Vencellado a esta racionalización do espazo viario, e na liña de propor un mellor e máis sostible reparto de dito espazo, é fundamental a revisión da xestión dos aparcadoiros nos areas municipais, así como limitar o estacionamento nas beiravías dos acceso ás zonas de litoral. Para compensar as prazas de estacionamento que se vexan reducidas coa redistribución das seccións do viario, apóstase pola instauración de bolsas de estacionamento nos puntos clave. Propóñense unha serie de zonas nas que sería interesante abrir unha bolsa de estacionamento, pero deixase a elección libre en función das necesidades de cada momento e a dispoñibilidade dos terreos. Para a consecución destas bolsas, un primeiro paso podería ser unha cesión temporal dos terreos ao Concello para o seu uso.

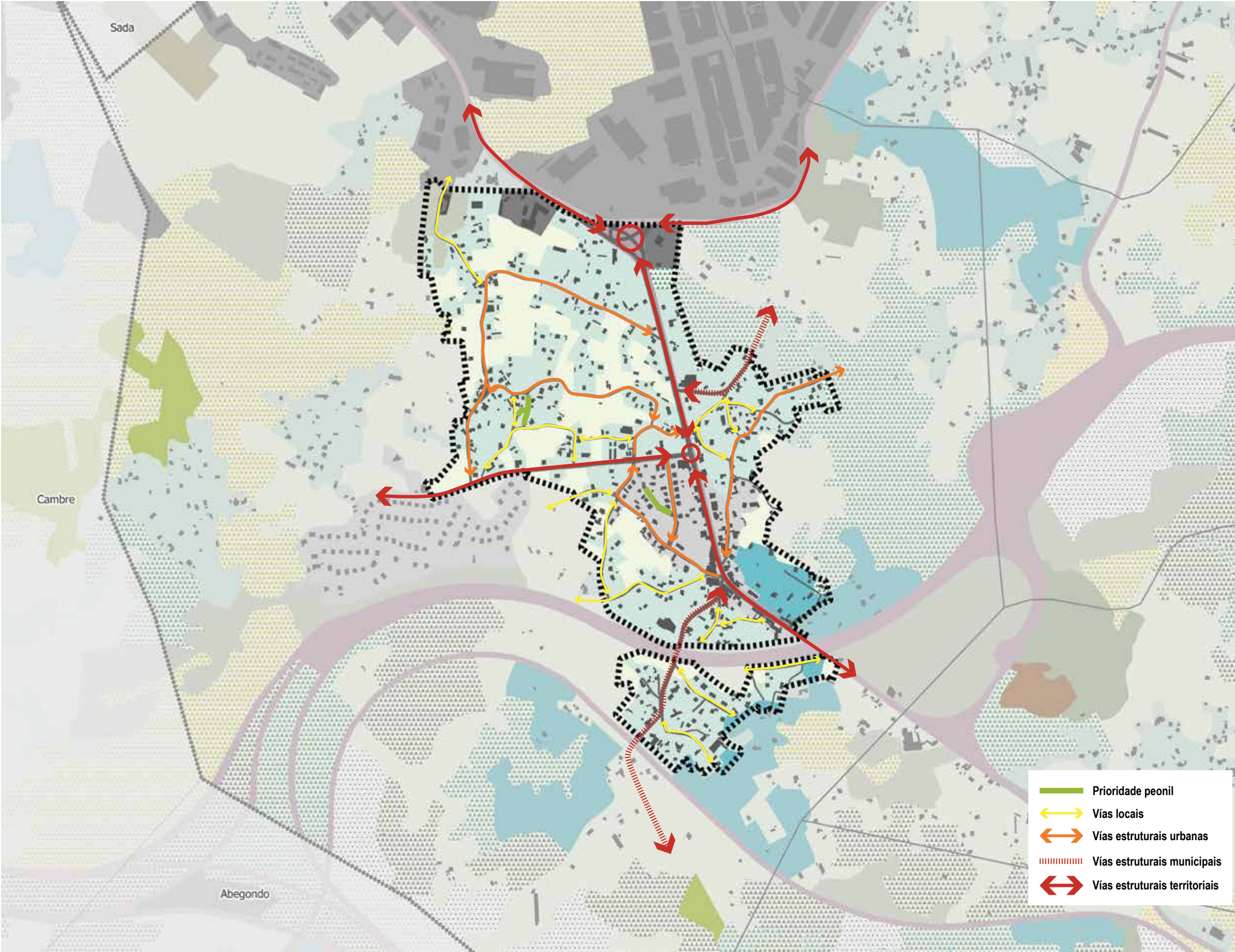
Finalmente, para buscar solución ao problema de estacionamento actual nas horas punta, suxírese a implantación dun sistema de rotación de prazas (tipo O.R.A., que podería ser de pago ou gratuito) nas áreas de maior demanda ou maior confluencia. Para a instauración deste sistema suxírese a incorporación de medidas como poden ser o feito de ter que introducir a matrícula no momento de estacionar, de xeito que se regulase o servizo efectivamente.



Esquema das intencións enmarcadas dentro do Eixo III no núcleo de Bergondo.
Fonte: Elaboración propia.

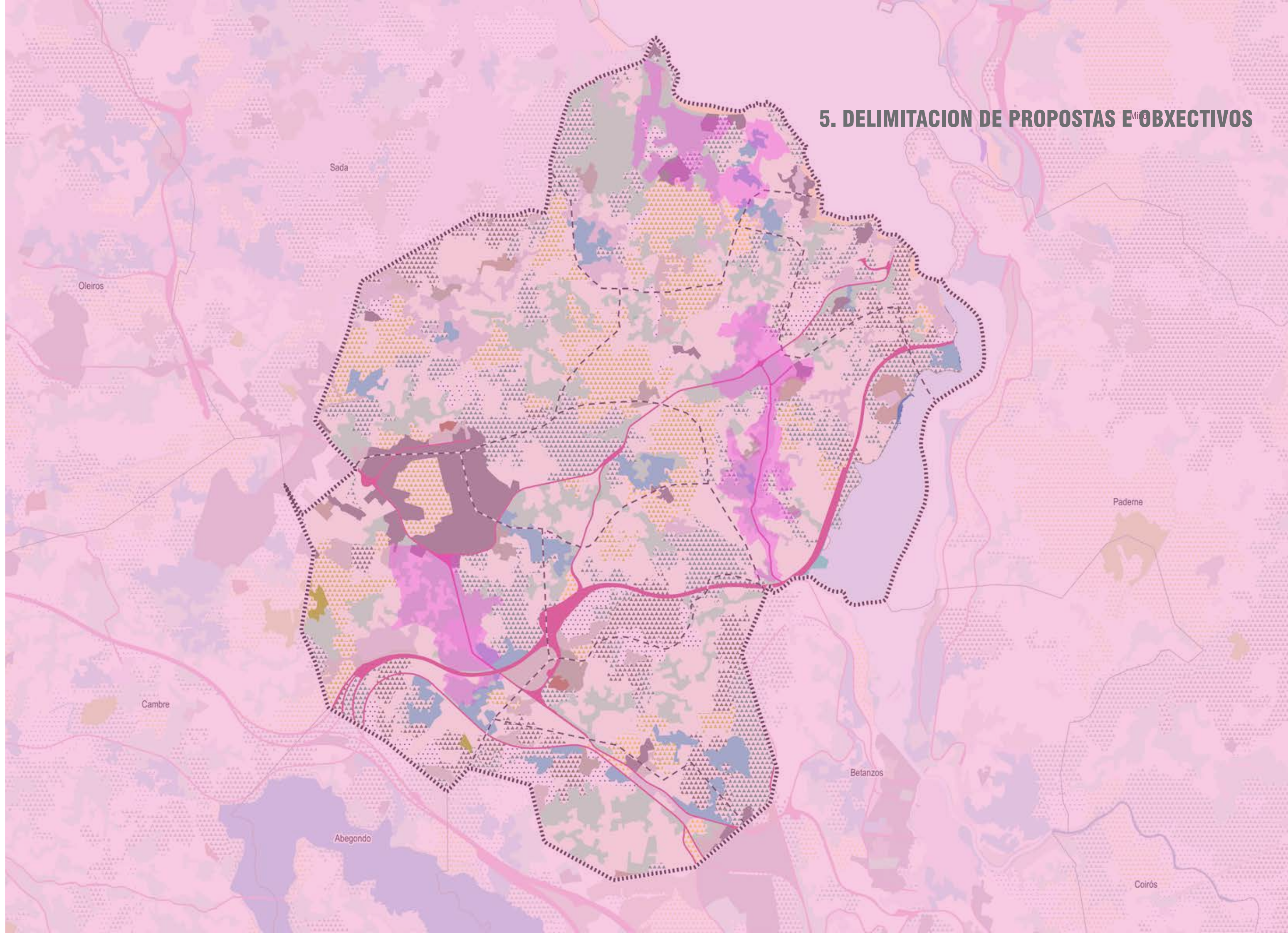


Esquema das intencións enmarcadas dentro do Eixo III no núcleo de Gandarío.
Fonte: Elaboración propia.



Esquema das intencións enmarcadas dentro do Eixo III no núcleo de Guisamo.
Fonte: Elaboración propia.

5. DELIMITACION DE PROPOSTAS E OBOJECTIVOS



Neste apartado recóllense unha serie de medidas nas que se describen as proposicións que se contemplan neste Plan de Mobilidade Sostible. En primeiro lugar deséxase resaltar que estas medidas teñen carácter indicativo. O documento en xeral é propositivo, sen obrigir ao cumprimento do mesmo. O que se pretende é establecer unha serie de pautas que encamiñen á adopción de boas prácticas no relativo á mobilidade e se mellore esta no conxunto do termo municipal de Bergondo. Non obstante, calquera medida estará supeditada á decisión final de implantala ou non, segundo os recursos e necesidades do momento.

DEREITO Á MOBILIDADE

O Dereito á Mobilidade debe garantir unha cidade inclusiva con igualdade de oportunidades e acceso a espazos públicos de calidade. A Mobilidade Sostible procura un acceso igualitario na medida do posible para os diferentes colectivos que habitan a cidade de xeito que poidan ter as mesmas posibilidades para realizar desprazamentos e facer uso do espazo público con seguridade. A calidade urbana está relacionada coa calidade de vida, así como coas actividades que se realizan no espazo público. A interacción social e a valoración do entorno urbano por parte dos habitantes resulta fundamental para melloralas.

Así, os espazos públicos amables favorecen os desprazamentos a pé ou bicicleta e un mellor aproveitamento ademais de converterse en espazos propicios para a realización dun maior número de actividades que dotan de dinamismo á cidade. Unha cidade na que o número de desprazamentos en vehículos se reduce a favor de desprazamentos a menor velocidade, a pé e en bicicleta, permite que tanto os habitantes coma os visitantes se deteñan e entreteñan creando espazos activos. Os seguintes obxectivos permitirán garantir o Dereito á Mobilidade, imprescindible para a calidade de vida dos habitantes:

- **CV.01.** Integrar o Dereito á Mobilidade nas Políticas Públicas do Concello de Bergondo.
- **CV.02.** Facilitar a mobilidade de colectivos especialmente vulnerables (anciáns, nenos, persoas con mobilidade reducida,...).

ACCESIBILIDADE

A accesibilidade constitúe un factor determinante para fortalecer a idea de que o espazo público é un espazo de integración social para os habitantes dunha cidade. Segundo a Lei 10/2014, o Decreto 35/2000 e a Orde VIV/561/2010 debe garantir a accesibilidade no espazo público, por este motivo, a Accesibilidade Universal debe incorporarse ás Políticas Municipais. Para acadar unha mellor accesibilidade no Concello de Bergondo, procuraranse os seguintes obxectivos:

- **CV.03.** Acadar un concello accesible para a cidadanía.
- **CV.04.** Mellorar a Accesibilidade nos núcleos urbanos do Concello de Bergondo.

REDE PEONIL E CICLABLE

A rede peonil, como xa se explicou ao comezo da análise, debe constituír o punto de partida de calquera estudo de Mobilidade Sostible polo que tamén constituirá un dos principais obxectivos a acadar. Resulta necesario conseguir unha rede peonil e ciclista funcional e segura que permita desprazamentos en todo o Concello de Bergondo. A situación de inseguridade viaria na que se atopan os peóns e os ciclistas nos seus desprazamentos diminúe o atractivo do uso destes modos de transporte e impulsa á xente a recorrer ao vehículo privado. Este feito fai necesaria a presenza de itinerarios prioritarios que posibiliten realizar desprazamentos de proximidade ademais dun uso como espazos para a realización de actividades físicas.

Camiñar como actividade diaria permite a interacción coa contorna urbana activando o espazo no que se realiza o desprazamento, ademais de que axuda á mellora da saúde e ao benestar físico e mental. Potenciar a bicicleta como modo de transporte na escala urbana é un obxectivo que precisa da recuperación do seu espazo e da integración coas redes territoriais. Os seguintes obxectivos procurarán acadar unha mellora da rede peonil e ciclista:

- **OF.01.** Situar a mobilidade peonil e ciclable como prioridade nos núcleos urbanos
- **OF.02.** Crear áreas de prioridade peonil ou ciclista nos núcleos urbanos e arredores
- **OF.03.** Fomentar a intermodalidade entre modos de transporte sostibles
- **OF.04.** Integrar a rede peonil e ciclista cos grandes itinerarios municipais

Para acadar o obxectivo principal deste estudo cara unha mobilidade sostible é necesario realizar unha modificación do reparto modal. A situación actual na que o vehículo domina o espazo público debe ter como obxectivo principal a diminución dos desprazamentos en automóbil, facilitando os desprazamentos a pé e en bicicleta tanto na superficie total do concello coma nos núcleos urbanos, creando espazos máis humanos. Así mesmo aumentar o número de desprazamentos en Transporte Público, mediante a potenciación e concienciación ou fomento do uso do mesmo, constitúe outra das transformacións necesarias para acadar un sistema equilibrado. Os obxectivos específicos que procurarán alcanzar esta situación son os seguintes:

“O Dereito á Mobilidade debe garantir unha vila inclusiva con igualdade de oportunidades e acceso a espazos públicos de calidade”

“...aumentar o número de desprazamentos en Transporte Público constitúe outra das transformacións necesarias para acadar un sistema equilibrado.”

- **DE.01.** Aumentar o número de desprazamentos diarios a pé e en bicicleta, tanto no núcleo urbano coma no resto do Concello de Bergondo
- **DE.02.** Facilitar as relacións a pé e en bicicleta cos principais centros de atracción de desprazamentos do Concello de Bergondo
- **DE.03.** Recuperar parte do espazo público actualmente ocupado polo vehículo privado

TRANSPORTE COLECTIVO

Xunto co aumento de desprazamentos a pé e desprazamentos ciclistas, aumentar o número de desprazamentos en Transporte Público constitúe outra das transformacións necesarias para acadar un sistema equilibrado.

A facilidade para realizar un cambio modal entre o transporte público e a bicicleta ou un desprazamento seguro a pé favorece a utilización destes modos fronte ao vehículo privado. No caso de Bergondo, destacamos que a cobertura ofertada polas paradas de autobuses existentes no núcleo urbano de Bergondo supoñen a cobertura dun 48,9% da poboación do núcleo urbano cun radio de 150 m, 88,5% cun radio de 300 m e o 100% nun radio de 450m. No núcleo de Guísamo, para as paradas de 150 m. a cobertura é do 33,4%, para as paradas a cobertura nun radio de 300m é dun 69,3% e nun radio de 450m a cobertura alcanza o 82,03%. No caso do núcleo de Gandarío a cobertura é alto inferior que nos outros dous casos, tendo unhas coberturas de 16,3%, 38,4% e 58,7% a unhas distancias de 150, 300 e 450m, respectivamente.

A isto súmase a falta de Accesibilidade Universal para chegar a ela, xa que o 89% das beirarúas do núcleo urbano contan cun ancho inferior a 1,80m. Fomentar o emprego do Transporte Público colectivo resulta decisivo para acadar unha mobilidade sostible, por este establécense como obxectivos os seguintes:

- **DE.04.** Fomentar a ampliación da oferta de Transporte Colectivo no Concello de Bergondo, facendo deste un modo atractivo de transporte.
- **OF.05.** Fomentar a intermodalidade, integrando o Transporte Público Colectivo cos itinerarios peonís e ciclistas.

ESTACIONAMENTO

O estacionamento constitúe un aspecto fundamental para a Mobilidade Sostible no referente á ocupación de espazo público. A presenza de vehículos neste é alta tanto en movemento coma estacionados, chegando a ocupar o 82,1% do espazo público no solo urbano. Actualmente non existen zonas de estacionamento



Imaxe da Casa do Concello de Bergondo.
Fonte: elaboración propia



regulado en ningún dos núcleos. En caso de existir, favorecería a rotación de prazas nas zonas de maior demanda. Apóstase pola introdución desta medida nas áreas de maior demanda de estacionamento, como é o centro do núcleo de Guisamo, onde se congregan a maior parte de centros xeradores de desprazamentos, favorecendo así a rotación de prazas na área central así como a reestruturación do estacionamento a favor da recuperación de espazo para o peón. Para acadar este aproveitamento do solo que procura equilibrar a situación do vehículo no espazo urbano establécense os seguintes obxectivos:

- **OF.06.** Establecer unha política racionalizada de estacionamentos nos núcleos urbanos e praias.
- **OF.07.** Implantar unha rede de bolsas de estacionamentos públicos nos núcleos urbanos e praias coa finalidade de mellorar o seu balance e evitar a ocupación do viario existente.

A incoherencia existente entre a estrutura viaria territorial e a situación na que se atopan estas vías nos núcleos urbanos xeran situacións de conflito relacionadas coas actividades que se realizan no seu entorno. Así, a racionalización da estrutura viaria realizarase a través de dous obxectivos:

- **OF.08.** Xerarquizar a rede viaria dos núcleo urbanos de Bergondo, integrando os seus enlaces coas grandes vías territoriais e artellando a comunicación entre os principais centros de actividade.
- **OF.09.** Simplificar a estrutura viaria nos núcleos urbanos, establecendo uns itinerarios claros entre as diferentes áreas

MERCADORÍAS

A presenza de zonas de carga e descarga resulta inevitable en calquera cidade ou vila, polo que a súa localización e funcionamento debe ser a máis axeitada. Evitar a ocupación dos vehículos de transporte de parte da rede viaria ou adecuar os horarios destas zonas favorece a fluidez do tráfico. Os obxectivos específicos para acadar unha mellora no sistema de reparto de mercadorías son os seguintes:

- **OF.10.** Mellorar a loxística urbana da distribución de mercadorías.
- **OF.11.** Establecer unha rede de plataformas urbanas de carga e descarga de mercadorías nos núcleos urbanos de Bergondo.

SEGURIDADE VIARIA

A seguridade viaria resulta imprescindible á hora de procurar unha mo-

“A incoherencia existente entre a estrutura viaria territorial e a situación na que se atopan estas vías nos núcleos urbano xeran situacións de conflito relacionadas coas actividades que se realizan no seu entorno”

Imaxe da sinalización de carácter informativo de Bergondo.
Fonte: elaboración propia

dificación do sistema modal cara unha Mobilidade Sostible. O número de desprazamentos que se realizan a pé e en bicicleta dependen en grande medida deste factor, posto que a xente anímase a saír á rúa cando se senten seguros. Tanto a velocidade dos vehículos como o estado da rede peonil e ciclista vulneran o equilibrio do reparto modal. Estes son os motivos polos que é necesario fixar os seguintes obxectivos:

- **CV.06.** Mellorar a Seguridade Viaria nos principais eixos estruturais do Concello e nos núcleos urbanos.
- **CV.07.** Implantar medidas de “temperado de tráfico” en puntos sinalados do núcleo urbano, nos principais núcleos rurais e no entorno dos principais centros de atracción e desprazamentos.
- **OF.15.** Mellorar a iluminación e sinalización de vías con maior intensidade de tráfico e maior tránsito peonil.
- **CV.08.** Conservar o bo estado das rúas e estradas.

MEDIO AMBIENTE E MEDIO AMBIENTE URBANO

A mobilidade está estreitamente vencellada co medio ambiente, de xeito que os obxectivos para acadar unha Mobilidade Sostible teñen repercusión na nosa contorna. Camiñar constitúe un modo de transporte sostible que non implica ningún tipo de consumo máis que o esforzo persoal. Trátase dun aforro tanto enerxético coma económico ademais de resultar beneficioso para a saúde e a condición física. O mesmo acontece cos desprazamentos en bicicleta e, aínda que en menor medida, tamén no emprego do transporte público en vez do vehículo privado, xa que todos eles permiten diminuír o impacto ambiental que actualmente está deteriorando o noso planeta. Para acadar esta situación establécense os seguintes obxectivos:

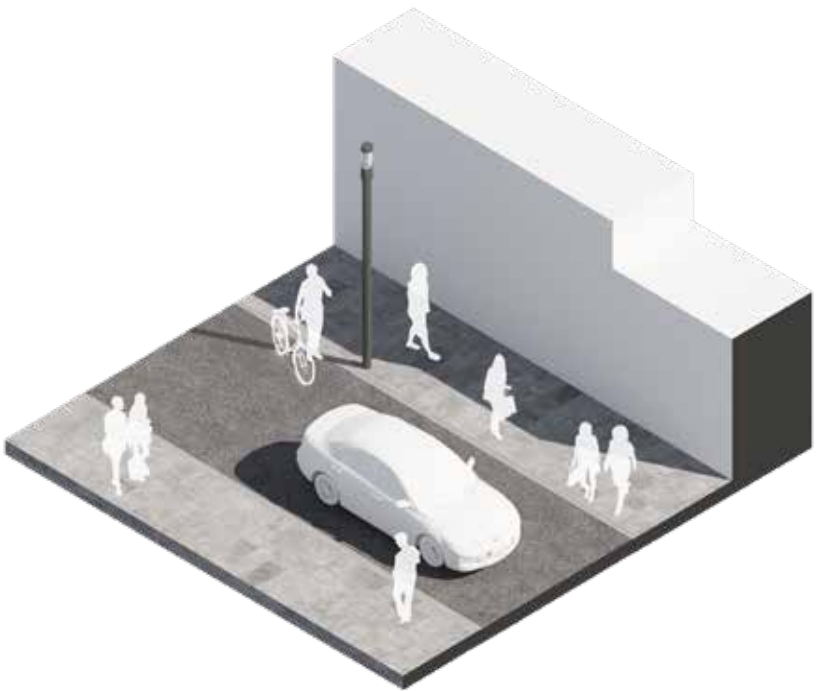
- **MA.01.** Reducir as emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI).
- **MA.02.** Diminuír o impacto ambiental e a fragmentación dos hábitats e ecosistemas pola construción de novas infraestruturas viarias mediante a racionalización da estrutura viaria.
- **DE.05.** Diminuír a participación do automóbil no reparto modal.
- **MA.03.** Fomentar os modos de desprazamento a pé e en bicicleta nas viaxes curtas dentro do termo municipal coa fin de diminuír a pegada de carbono do Concello de Bergondo.
- **MA.04.** Recuperar medioambientalmente os espazos naturais, fluviais e litorais, nos núcleos urbanos e a súa contorna.
- **CU.01.** Implantar medidas de humanización do Espazo Público nos núcleos urbanos de Bergondo.
- **CU.02.** Mellorar o Espazo Público en Bergondo mediante a prioridade do peón e a bicicleta.

FOMENTO E REGULACIÓN EN CENTROS ATRACTIVOS

Confíase na importancia de interactuar e potenciar o medio que nos rodea. Para acadar un territorio no que vivir, traballar, pasear, comprar, relaxarse ou relacionarse, propóñense medidas que fomenten e favorezan a convivencia nos núcleos urbanos. De xeito concreto búscanse os seguintes obxectivos.

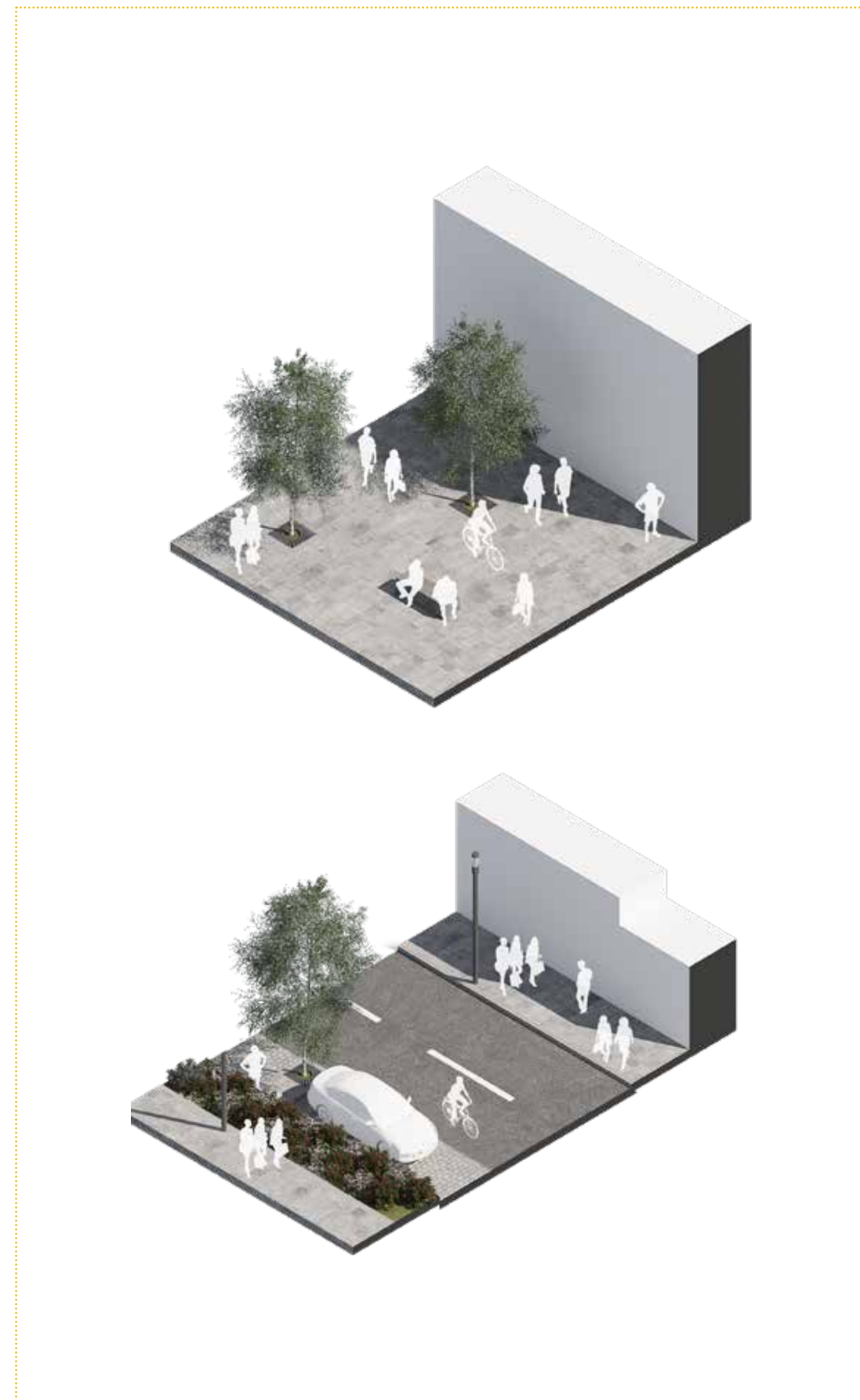
- **FR.01.** Favorecer a existencia de itinerarios accesibles entre os centros atractivos.
- **FR.02.** Favorecer o acceso aos principais puntos de interese
- **DE.06.** Xestións dos estacionamentos e rotación de tráfico

MEDIDA	OP.1.1.1 Realización de proxectos de humanización nos núcleos urbanos
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.1 Dereito á mobilidade
OBXETIVOS	CV.04, CV.02, CV.03, CV.08, DE.01, DE.02, DE.03, CU.01, OF.01, CU.02, DE.05, OF.09, MA.01
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo para as restricións de circulación e estacionamento e medio prazo para a realización de proxectos de reurbanización e reacondicionamentos de viarios de plataforma compartida
DESCRICIÓN	No caso de optar pola humanización dos espazos dos núcleos urbanos, os proxectos de humanización serán realizados baixo criterios que atendan garantir a accesibilidade universal. No plano que se achega no anexo sinálanse aquelas rúas nas que se contempla unha humanización das mesmas. Os proxectos poderán realizarse en dúas fases, en primeiro lugar facendo os cambios de sentido correspondentes a cada rúa, cando sexa preciso, e nun segundo momento executando as obras consideradas. Esta medida está relacionada coa mellora dos espazos de convivencia.
AXENTES	Concello de Bergondo, Colectivos e asociacións locais, Veciñanza
ORZAMENTO ESTIMADO	Beirarrúas de formigón cada 10 m: sentido único, estacionamento: 11.541,73 sentido único, sen estacionamento: .206,84 sentido dobre, estacionamento <16: 14.399,70 sentido dobre, estacionamento >16: 17.256,40 sentido dobre, sen estacionamento: 1.423,97 Beirarrúas pedra cada 10 m: sentido único, estacionamento: 14.740,71 sentido único, sen estacionamento: 12.722,40 sentido dobre, estacionamento <16: 17.915,30 sentido dobre, estacionamento >16: 20.772,00 sentido dobre, sen estacionamento: 14.939,60 *Prezo Base de Licitación
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Sección dunha rúa con plataforma compartida e diferenza de pavimento.
Fonte: elaboración propia

Sección dunha rúa de dobre sentido de circulación e vexetación de separación e beirarrúas a ambos lados.
Fonte: elaboración propia



Sección dunha rúa peonil.
Fonte: elaboración propia

Sección dunha rúa de dobre sentido de circulación, estacionamento e vexetación a un lado e beirarrúas a ambos lados.
Fonte: elaboración propia

Imaxe de cruce de vias no Concello de Bergondo.
Fonte: elaboración propia



MEDIDA	OP.1.1.1 Realización de proxectos de humanización nos núcleos urbanos
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.1 Dereito á mobilidade
OBXETIVOS	CV.04, CV.02, CV.03, CV.08, DE.01, DE.02, DE.03, CU.01, OF.01, CU.02, DE.05, OF.09, MA.01
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo para as restricións de circulación e estacionamento e medio prazo para a realización de proxectos de reurbanización e reacondicionamentos de viarios de plataforma compartida
DESCRICIÓN	No caso de optar pola humanización dos espazos dos núcleos urbanos, os proxectos de humanización serán realizados baixo criterios que atendan garantir a accesibilidade universal. No plano que se achega no anexo sinálanse aquelas rúas nas que se contempla unha humanización das mesmas. Os proxectos poderán realizarse en dúas fases, en primeiro lugar facendo os cambios de sentido correspondentes a cada rúa, cando sexa preciso, e nun segundo momento executando as obras consideradas. Esta medida está relacionada coa mellora dos espazos de convivencia.
AXENTES	Concello de Bergondo, Colectivos e asociacións locais, Veciñanza
ORZAMENTO ESTIMADO	
INFORMACIÓN GRÁFICA	



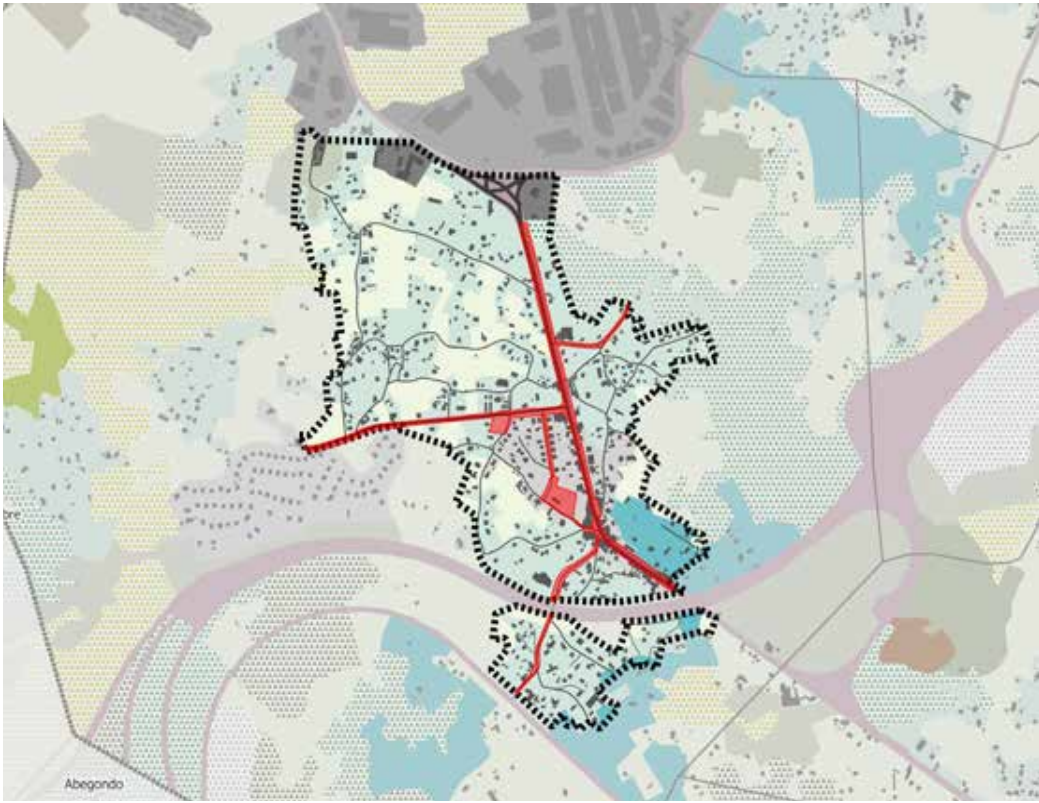
MEDIDA	OP.1.1.2 Elaboración dun Plan de Accesibilidade Universal
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.1 Dereito á mobilidade
OBXETIVOS	CV.01, CV.02, CV.03, CV.04
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	A accesibilidade universal é básica para que o espazo público sexa verdadeiramente democrático e inclusivo. Proponse o estudo pormenorizado das condicións de accesibilidade dos espazos e edificios públicos do concello e a planificación das actuacións a acometer para solventar as eivas que se detecten na análise.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación da Coruña
ORZAMENTO ESTIMADO	30.000€
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe no núcleo urbano.
Fonte: elaboración propia

Imaxe de sinais de control do estacionamento.
Fonte: elaboración propia

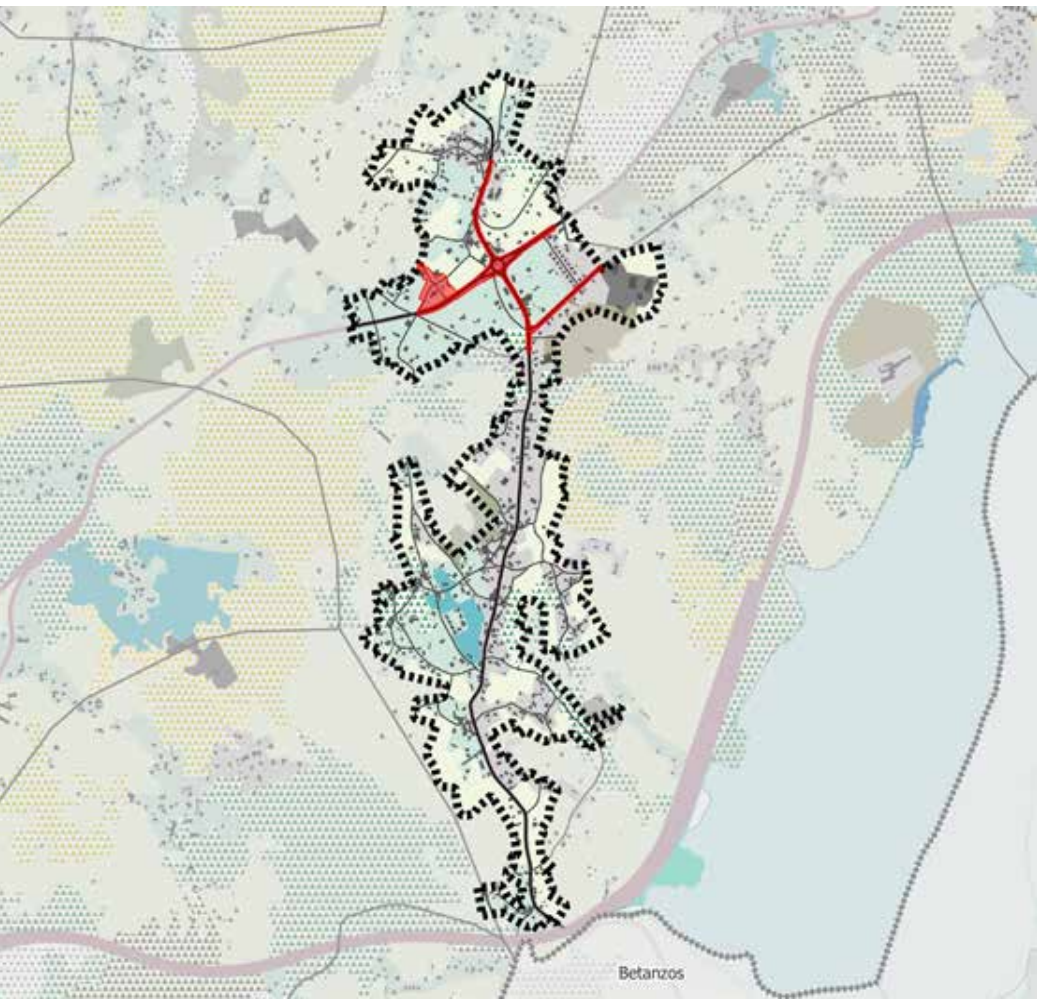
MEDIDA	OP.1.1.3 Humanizacións no núcleo de Guísamo e contorna: tramo urbano da N-VI, Estrada de Cambre (AC-214), Estrada de San Paio (DP-0810), Estrada de Santa Marta (AC-170) e a contorna do Pavillón de Guísamo
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.1 Dereito á mobilidade
OBXETIVOS	CV.04, CV.02, CV.03, CV.08, DE.01, DE.02, DE.03, CU.01, OF.01, CU.02, DE.05, OF.09, MA.01
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	Na liña de garantir unha rede agradable e accesible para o peón, e aumentando o espazo urbano para este, enténdese como necesario levar a cabo unha intervención no tramo urbano da N-VI, na contorna da Escola Infantil, no tramo urbano da Estrada de Cambre (AC-214), no tramo urbano da estrada de Santa Marta (AC-170) e a contorna do Pavillón de Guísamo. Existen problemas de beirarrúas estreitas con casos de farolas ou contedores de lixo interrompendo a circulación, problemas de exceso de velocidade, falta de pasos de peóns, etc. Propóñense medidas como a reordenación das seccións viarias, ancheamento de beirarrúas, medidas de pacificación do tráfico como a instalación de lombos de asno, aumento da presenza de vexetación, creacion de zonas de carga e descarga, control do estacionamento irregular e outras medidas que garantan unhas condicións de humanización adecuadas.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación da Coruña, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	150eu/m2
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Plano das propostas de humanizacións no núcleo de Guísamo e contorna..
Fonte: elaboración propia

Plano das propostas de humanización no núcleo de Bergondo e a súa contorna.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.1.1.4 Humanización no núcleo de Bergondo e a súa contorna: arredores do Concello, cruce de San Isidro e acceso ao CPI Cruz do Sar
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.1 Dereito á mobilidade
OBXETIVOS	CV.04, CV.02, CV.03, CV.08, DE.01, DE.02, DE.03, CU.01, OF.01, CU.02, DE.05, OF.09, MA.01
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	NNa liña de garantir unha rede agradable e accesible para o peón, e aumentando o espazo urbano para este, enténdese como necesario levar a cabo unha intervención relativa aos arredores do concello, facendo especial fincapé na zona frontal ao concello, actualmente ocupada por un aparcamento. Así como as estradas AC-164, AC-161 e AC-162 en especial nos arredores do cruce de San Isidro e no viario de acceso ao CPI Cruz do Sar.
AXENTES	Concello de Bergondo, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	150eu/m2
INFORMACIÓN GRÁFICA	

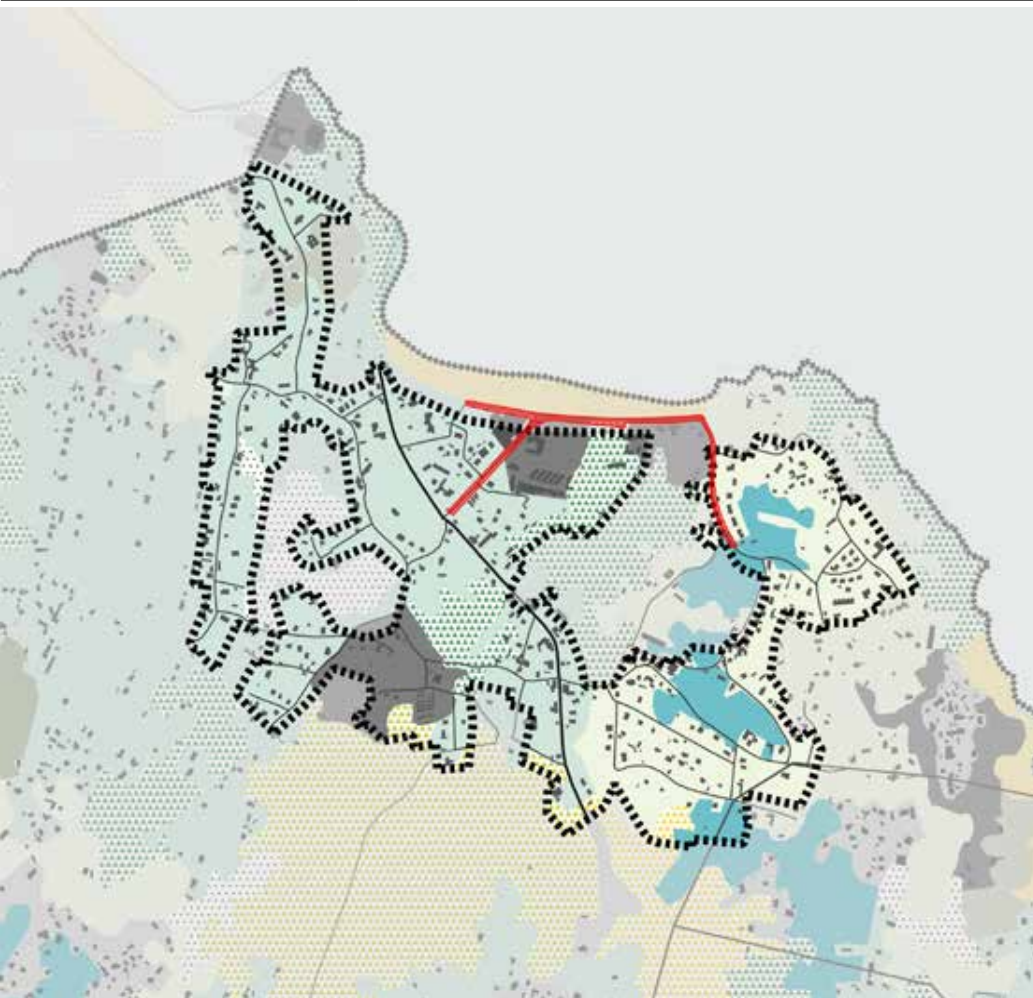


Plano das propostas de humanizacións no núcleo de Guísamo e contorna..
Fonte: elaboración propia

Plano das propostas de humanización no núcleo de Bergondo e a súa contorna.
Fonte: elaboración propia

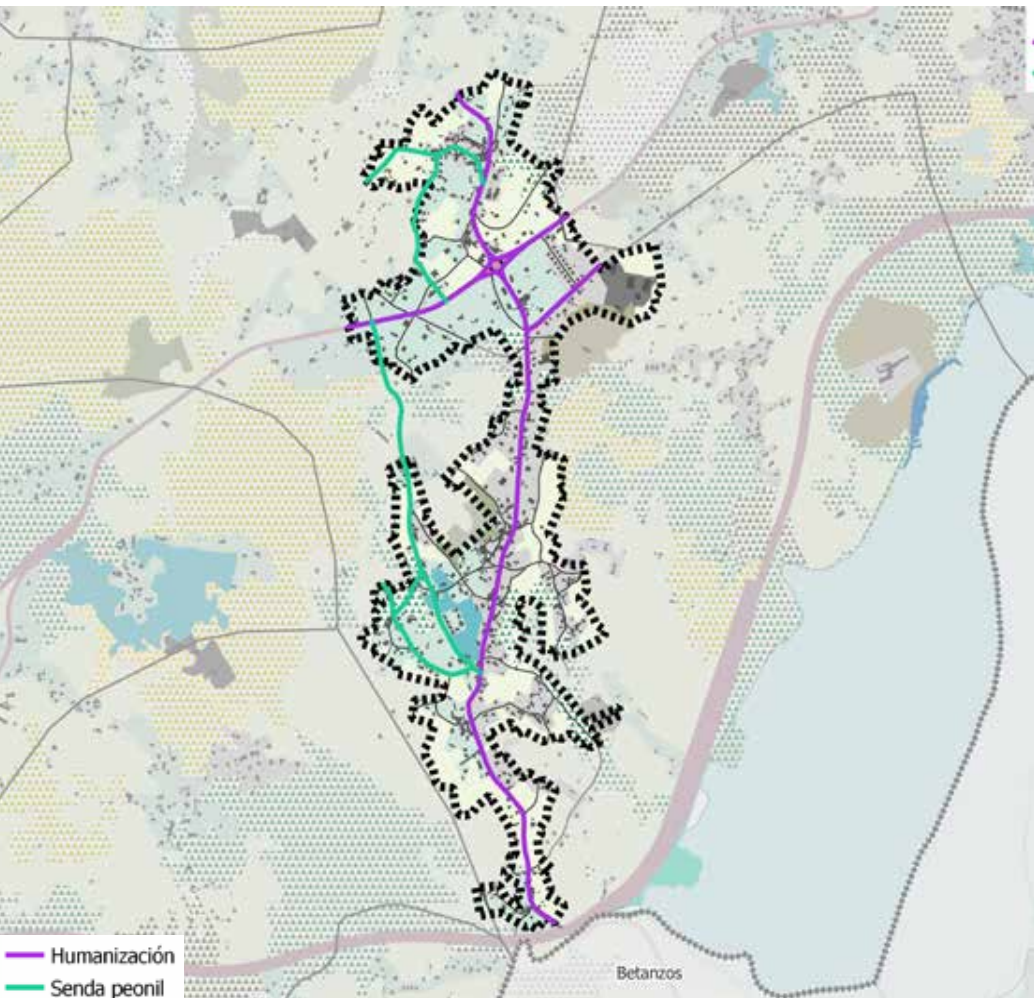
MEDIDA	OP.1.1.5 Humanización no núcleo de Gandarío e accesos á praia
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.1 Dereito á mobilidade
OBXETIVOS	CV.04, CV.02, CV.03, CV.08, DE.01, DE.02, DE.03, CU.01, OF.01, CU.02, DE.05, OF.09, MA.01
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	Na liña de garantir unha rede agradable e accesible para o peón, e aumentando o espazo urbano para este, enténdese como necesario levar a cabo unha intervención relativa ao borde litoral da praia e no vial de acceso á mesma dende a rotonda da estrada AC-162, coas condicións de humanización adecuadas, restrinxindo o estacionamento e limitando o acceso en vehículo privado.
AXENTES	Concello de Bergondo, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	150eu/m2

INFORMACIÓN GRÁFICA



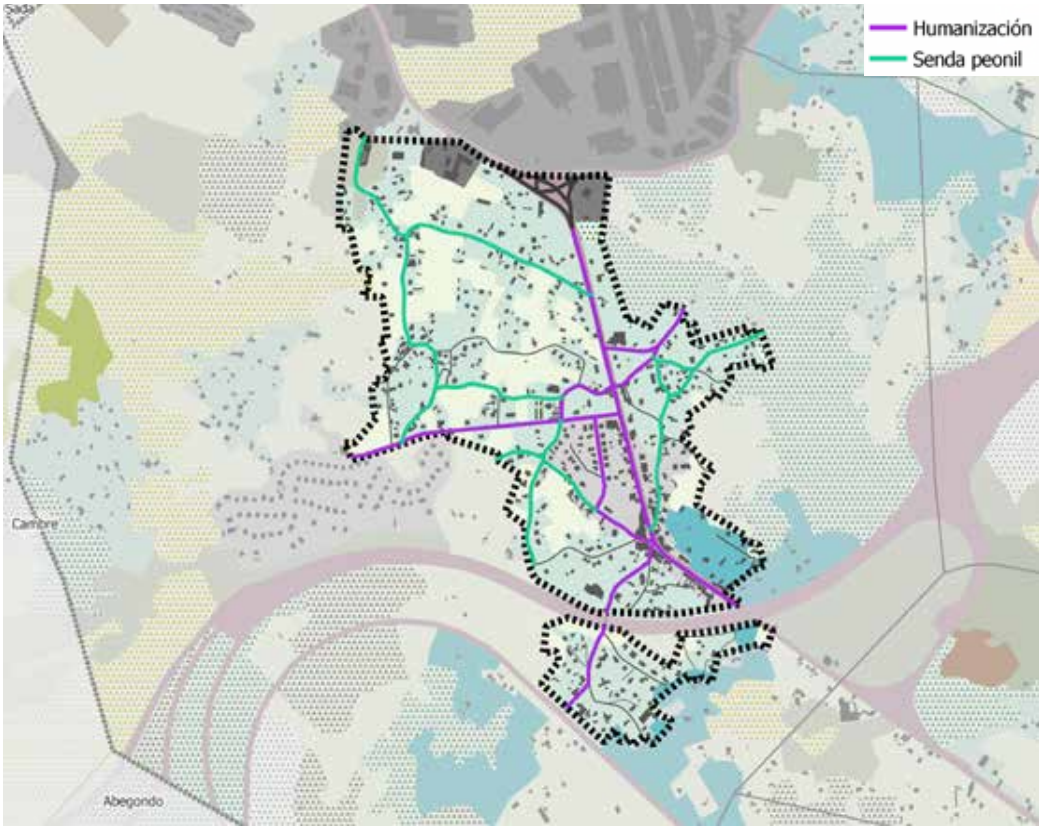
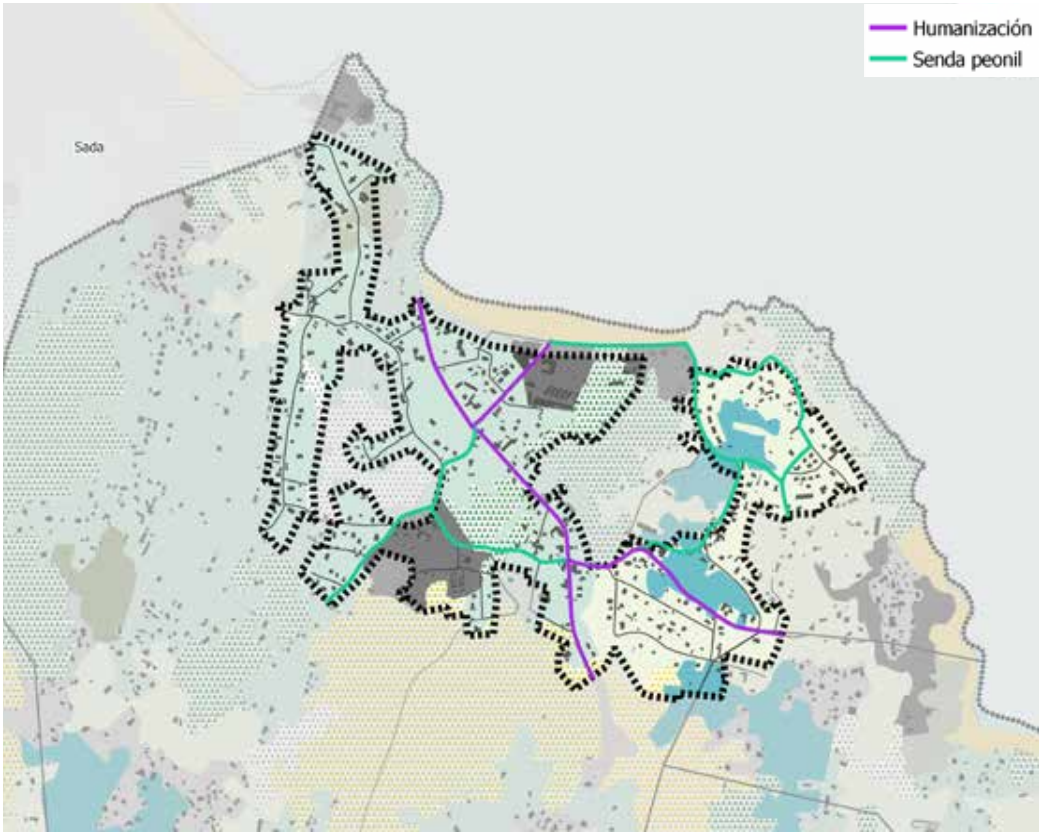
MEDIDA	OP.1.2.1 Consecución dunha rede de itinerarios peonís e ciclables accesible que estructuren os núcleos e favorezan o acceso aos principais centros tractores
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.2 Fomento e mellora dos desprazamentos
OBXETIVOS	DE.01, DE.02, DE.05, MA.01, OF.02, OF.05, FR.03, CU.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto/Medio prazo
DESCRICIÓN	Actualmente a relación a comunicación peonil e ciclista entre núcleos é escasa. Proponse o aproveitamento das vías existentes para a creación de itinerarios para o peón e a bicicleta que conecten os diferentes núcleos urbanos entres si e cos centros tractores, como as praias de Gandarío ou do Pedrido.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de Coruña, Xunta de Galicia.
ORZAMENTO ESTIMADO	250 eu/mL (ancho medio de 2,5/3 metros)

INFORMACIÓN GRÁFICA



Plano das propostas de humanización no núcleo de Gandarío e accesos á praia.
Fonte: elaboración propia

Plano das propostas de humanizacións e sendas peonís e ciclables accesible no núcleo de Bergondo.
Fonte: elaboración propia



Plano das propostas de humanizacións e sendas peonís e ciclables accesible no núcleo de Gandarío.
Fonte: elaboración propia

Plano das propostas de humanizacións e sendas peonís e ciclables accesible no núcleo de Guísamo.
Fonte: elaboración propia

Imaxe no núcleo urbano.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.1.2.2 Progresiva implantación da prioridade peonil nos núcleos urbanos
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.2 Fomento e mellora dos desprazamentos
OBXETIVOS	CV.05, OF.09, DE.01, DE.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo para unha peonalización temporal, e longo prazo para a peonalización completa
DESCRICIÓN	Proponse, en base a dotar o núcleo urbano dunha maior superficie de prioridade peonil, unha progresiva peonalización dos tramos de viario principais nas áreas urbanas. Para isto, proponse inicialmente a reordeación do tráfico nalgúns viarios, en especial no núcleo de Gandarío e de Guísamo.
AXENTES	Concello de Bergondo, Ministerio de Fomento, Xunta de Galicia.
ORZAMENTO ESTIMADO	134 eu/mL (medidas encamiñadas ao peche dunha rúa de cara á circulación do tráfico privado)

INFORMACIÓN GRÁFICA



MEDIDA	OP.1.2.3 Conservación e mantemento das beirarruas
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.2 Fomento e mellora dos desprazamentos
OBXETIVOS	CV.01, CV.02, CV.03, CV.04, OF.01, DE.01, CV.08
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo
DESCRICIÓN	Proponse un programa municipal de mantemento e conservación das beirarruas nos tres núcleos urbanos do concello.
AXENTES	Concello de Bergondo.
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo os desperfectos a arranxar

INFORMACIÓN GRÁFICA



MEDIDA	OP.1.2.4 Aumento do espazo para o peón na contorna da praia de Gandarío, o Pedrido e o Regueiro
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.2 Fomento e mellora dos desprazamentos
OBXETIVOS	CV.01, CV.02, CV.03, CV.04, OF.01, DE.01, MA.01, MA.02; MA.04, DE.03
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto/Medio prazo
DESCRICIÓN	Aumento do espazo para o peón mediante a reordenación do estacionamento existente nas zonas de Gandarío e, en especial, no Pedrido . Estender a área de prioridade peonil e mellorar o vial de acceso dende a rotonda ata a Praia de Gandarío. Reorganizar a circulación no entorno das praias.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación da Coruña
ORZAMENTO ESTIMADO	150eu/m2

INFORMACIÓN GRÁFICA



Imaxe no núcleo urbano.
Fonte: elaboración propia

Imaxe da contorna do Pedrido
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.1.3.1 Infraestrutura ciclable e sistema de estacionamento para bicicletas
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.3 Mellora da accesibilidade aos centros atractores
OBXETIVOS	OF.01, OF.02, OF.03, OF04, DE.01, DE.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo
DESCRICIÓN	A orografía do núcleo, a pesar de existir ámbitos de topografía pronunciada, en xeral presenta pendentes moderadas, polo que a bicicleta constitúe un modo de transporte adecuado para os desprazamentos funcionais no núcleo, ou entre este e a súa contorna. Para isto, proponse, a maiores dunha rede ciclable adecuada e continua, a instalación de puntos de estacionamento en todas as praias e centros atractores do municipio mellorando as condicións dos ciclistas.
AXENTES	Concello de Bergondo, Diputación de Coruña, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	456 eu/ud (aparcamento para 6 bicicletas de estrutura de aceiro, dimensións 2,00 x 0,75 m) 285 eu/ud (sinalización) 25 eu/m2 (base de formigón). Prezos base de licitación.
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Exemplo de estacionamentos para bicicletas

MEDIDA	OP.1.3.2 Deseño e redacción dun Plan Director para a mellora da accesibilidade e ordenación das praias
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.3 Mellora da accesibilidade aos centros atractores
OBXETIVOS	CV.02, CV.03, CV.04, DE.02, FR.01, FR.02.
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	Proponse a mellora da accesibilidade e reordenación, mellora e proxectos de humanización no entorno das prais do Regueiro, da praia de Cabana e no entorno da Praia do Pedrido, a través dun Plan Director.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de A Coruña, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe dun dos accesos á praia.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.1.3.3 Estudo da iluminación en vías con maior intensidade de tráfico e mellora da sinalización horizontal e vertical
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.3 Mellora da accesibilidade aos centros atractores
OBXETIVOS	CV.06, OF.12, DE.01, DE.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo para a mellora da sinalización e medio prazo para o estudo de iluminación e sinalización
DESCRICIÓN	Proponse a realización dun estudo da iluminación e sinalética do espazo público para avaliar o seu estado, especialmente nas áreas de maior fluxo peonil que garantan a súa seguridade. A súa vez, prestarase especial atención na sinalización das vías ou tramos de maior tráfico ao seu paso polo núcleo urbano e rurais, así como a localización e sinalización de cruces conflictivos. Esta medida aposta por unha periodicidade no seu mantemento, a fin de solventar aqueles puntos deficitarios que podan supoñer falta de visibilidade e supoñan un perigo de seguridade viaria. Actuacións concretas nesta liña que se propoñen como exemplo: mellora de iluminación, mellorar a sinalización das zonas perigosas (colexio, escolas infantiles, cruces entre vías de elevado tránsito de vehículos), sinais luminosas nos pasos de peóns. En todo caso, é importante que o estudo da iluminación busque a mellora da situación actual, pero sen supoñer contaminación lumínica.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de Coruña, Ministerio de Transporte, Mobilidade e Axenda Urbana
ORZAMENTO ESTIMADO	Iluminación: 1500-50000eu (rango orzamentario, auditoría, iluminación). Sinalética: 285 eu/ud

INFORMACIÓN GRÁFICA



MEDIDA	OP.1.3.4 Medidas de seguridade viaria ao longo da rede de sendeiros peonís e tramos viarios conflictivos
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.3 Mellora da accesibilidade aos centros atractores
OBXETIVOS	CV.03, OF.04, DE.01, DE.02, CV.06, CV.07, CV.08, CU.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	Proponse como actuación a corto ou medio prazo o acondicionamento e mellora daqueles treitos da rede de sendeiros peonís onde as condicións deste sexan pouco atractivos para o paso, prestando especial atención naqueles puntos que presentas deficiencias en relación á seguridade viaria. Para iso suxírese a colocación de mobiliario, vexetación, maior sinalización, coidado do pavimento, segregación coa circulación rodada, pasos de peóns, etc. Calquera medida que se poda considerar necesaria estaría aquí recollida.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de A Coruña, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	Segundo proxecto

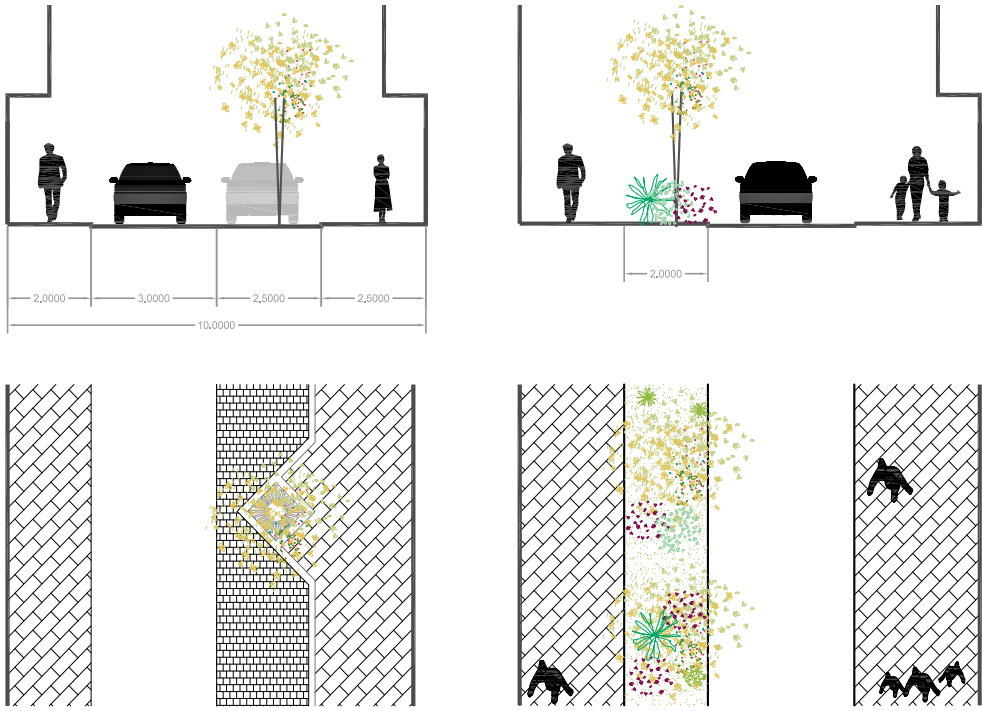
INFORMACIÓN GRÁFICA



Imaxe de acceso á AP-9
Fonte: elaboración propia

Imaxe de separación peonil na estrada.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.1.4.1 Incorporación de mobiliario e vexetación de calidade no espazo urbano
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.4 Mellora do medio ambiente urbano
OBXETIVOS	MA.01, CU.01
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	A renaturalización dos núcleos procura a mellora do medio ambiente urbano a través da vexetación. Proponse a realización de proxecto de incorporación de arboredo, vexetación en elementos de mobiliario urbano, etc. especialmente nos corredores verdes propostos e nos espazos recuperados para o peón.
AXENTES	Concello de Bergondo
ORZAMENTO ESTIMADO	150 eu/ud (estímase unha árbore por cada 100m2 construídos). Módulo de plantación plantas rastreras-tapizantes: 15,05 eu/ud
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Exemplos de seccións de rúa con vexetación.

Fonte: elaboración propia

Imaxe do entorno do pavillón de Guísamo.

Fonte: elaboración propia

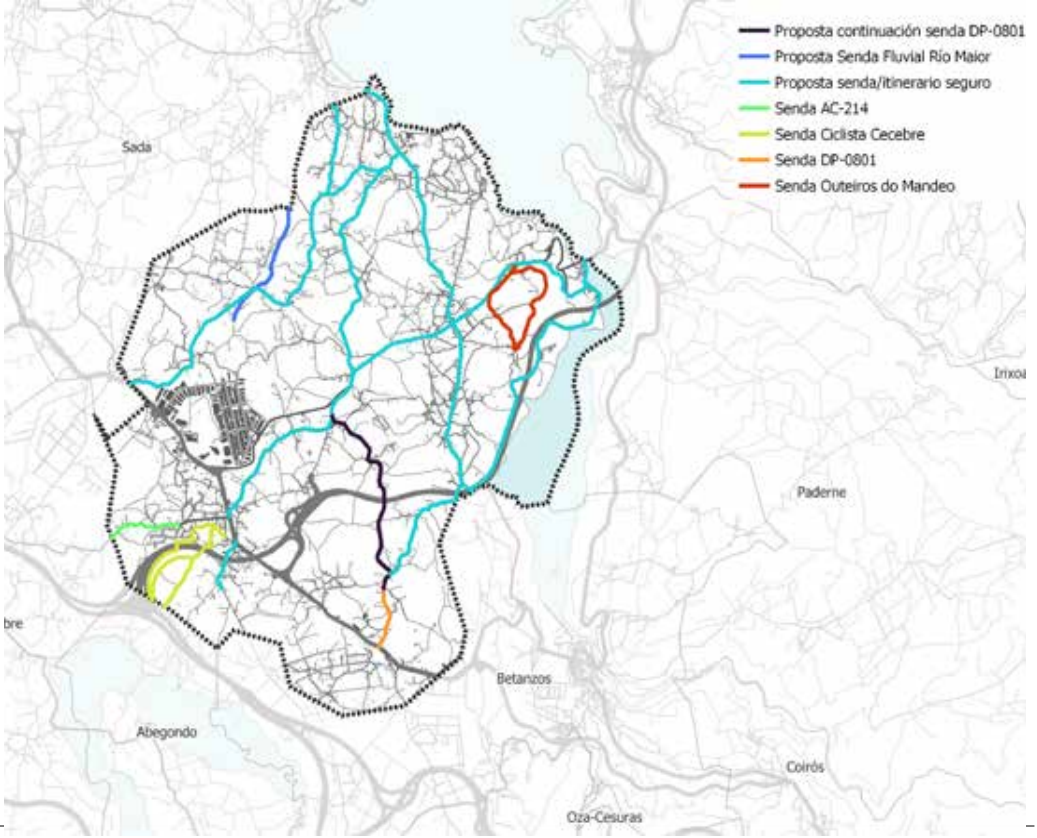
MEDIDA	OP.1.4.2 Reordenación do espazo e reorganización do tráfico no entorno do Pavillón de Guísamo
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.4 Mellora do medio ambiente urbano
OBXETIVOS	CU.01, CU.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo
DESCRICIÓN	Diante do Pavillón de Guísamo atopamos un dos espazos de centralidade do núcleo que na actualidade consiste nunha gran extensión de asfalto. Proponse unha intervención que permita a mellora do espazo público existente diante do Pavillón de Guísamo, buscando un tratamento unificado deste espazo público, continuando o conxunto do parque infantil e a praza de Guísamo, mediante o aumento do espazo adicado ao peón, a delimitación das zonas de estacionamento e o aumento da vexetación existente na mesma.
AXENTES	Concello de Bergondo
ORZAMENTO ESTIMADO	Banco de madeira: 360eu/ud Mesa picnic de madeira: 152,2eu/ud Fonte de fundición: 1460eu/ud Banco de formigón prefabricado (1900x520x820 mm): 1724,86 eu/ud Papeleira de aceiro inoxidable (h=880 Ø=465mm): 408,64 eu/ud Xardiñeira lineal de fundición, de 153x45x49 cm: 1256,02 eu/ud



MEDIDA	OP.1.4.3 Deseño e implementación espazos públicos de referencia e centralidade para a veciñanza: parques, prazas e zonas verdes
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.4 Mellora do medio ambiente urbano
OBXETIVOS	MA.04, CU.01, CU.02.
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	Proponse o deseño e implantación de espazos de convivencia e lecer para a veciñanza que incluan infraestruturas de xogo para a poboación máis nova e infraestruturas biosaudables para a poboación de idade avanzada e que ao mesmo tempo funcionen como espazos de centralidade e de referencia para a poboación.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de A Coruña
ORZAMENTO ESTIMADO	Segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	



MEDIDA	OP.2.5.1 Ampliación da rede actual de sendas peonís
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.5 Fomento de sendas ciclistas e peonís entre parroquias
OBXETIVOS	MA.01, DE.05, MA.03
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio/Longo prazo
DESCRICIÓN	Preténdese dar continuidade ás actuais sendas da rede existente, así como creación de outras novas, de modo que estas poidan servir como unha alternativa capaz para a conexión peonil entre núcleos (ben sexa entre os núcleos urbanos e as parroquias, ou entre as parroquias en si) así como entre puntos de interese: Senda ao longo da AC-170 e da AC-164 unindo Guísamo con Bergondo pasando por Santa Marta, ou senda ao longo da AC-214, entre outras. Permitindo a conexión entre elas e afianzando a rede existente. Búscase tamén a conexión da rede con outras sendas de carácter supramunicipal como a senda ciclabre do Encoro de Cecebre, de recente creación, e que discorre en parte polo núcleo de Guísamo.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de A Coruña, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	250 eu/mL (ancho medio de 2,5/3 metros) 137,75 eu/mL (ancho medio de 2 m)
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe de parque infantil.
Fonte: elaboración propia

Plano das propostas de ampliación da rede actual de sendas peonís.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.2.5.2 Creación de puntos de descanso cada certa distancia nas sendas peonís e ciclables, así como puntos de chamada de emerxencia
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.5 Fomento de sendas ciclistas e peonís entre parroquias
OBXETIVOS	MA.03, MA.04
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo para a inclusión de puntos de descanso e longo para puntos de emerxencia
DESCRICIÓN	Axudar a que os peóns e ciclistas se sintan seguros será un factor determinante para promocionar o uso das sendas peonís e ciclables. Con tal fin, propónse a inclusión de puntos de descanso distribuídos ao longo das sendas de conexión, así como de puntos de chamada de emerxencia.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de A Coruña, Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio
ORZAMENTO ESTIMADO	Banco de madeira: 360eu/ud Mesa picnic de madeira: 152,2eu/ud Fonte de fundición: 1460eu/ud Banco de formigón prefabricado (1900x520x820 mm): 1724,86 eu/ud Papeleira de aceiro inoxidables (h=880 Ø=465mm): 408,64 eu/ud Xardiñeira lineal de fundición, de 153x45x49 cm: 1256,02 eu/ud

INFORMACIÓN GRÁFICA



Imaxe de punto de descanso peonil con me-rendeiros.

Fonte: elaboración propia

Imaxe de senda existente.

Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.2.5.3 Garantir a conservación das sendas existentes.
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.5 Fomento de sendas ciclistas e peonís entre parroquias
OBXETIVOS	MA.01, DE.05, MA.03
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo
DESCRICIÓN	Para manter o atractivo e seguir animando á xente a utilizar as sendas, coas vantaxes que ten para a saúde (deporte) e o fomento de modos de transporte sostibles (mellora medioambiental) é importante conservar as sendas existen-tes e garantir o tránsito peonil por elas. Para isto será preciso facer revisións periódicas nas que se comprobe o estado e se proceda ás reparacións oportunas
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de A Coruña
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo os desperfectos a arranxar
INFORMACIÓN GRÁFICA	



MEDIDA	OP.2.6.1 Facilitar o intercambio de sistemas de mobilidade no concello
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.6 Mellora do transporte colectivo
OBXETIVOS	OF.03, OF.04, OF.05
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	O intercambio modal parte da idea de facilitar o cambio entre os modos de transporte polo que se propón a incorporación de estacionamentos para bicicletas na contorna dos centros atractivos e paradas de bus, así como o acondicionamento das paradas de autobús escolares e de liñas regulares. Neste senso, resulta importante acondicionar o entorno das marquesiñas e colocalas nos puntos onde non existan, ademais de dotalas de iluminación e aumentar as condicións de seguridade para os peóns en caso de ser necesario para cruzar neses puntos.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de A Coruña, Ministerio de Transporte, Mobilidade e Axenda Urbana
ORZAMENTO ESTIMADO	456 eu/ud (aparcamento para 6 bicicletas de estrutura de aceiro, dimensións 2,00 x 0,75 m) 285 eu/ud (sinalización) 25 eu/m2 (base de formigón). Prezos base de licitación.
INFORMACIÓN GRÁFICA	



MEDIDA	OP.2.6.2 Reforzo das liñas existentes de autobuses, creación doutras novas e estudo da viabilidade doutras modalidades como o tren
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.6 Mellora do transporte colectivo
OBXETIVOS	DE.04, DE05, MA.01
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Longo prazo
DESCRICIÓN	Móstrase unha certa insatisfacción con respecto ás liñas de bus existentes e ao seu funcionamento. Proponse a elaboración dun estudo de transporte que analice en detalle as necesidades e demanda actual dos habitantes de Bergondo, conecte eficazmente o municipio cos principais concellos de interese e permita unha axeitada mobilidade en transporte público, facendo deste un modo de transporte atractivo. En xeral proponse unha liña que permita a conexión a nivel interno municipal, en especial facilitar a conexión cos areais nos meses de verán, así como adaptar as liñas existentes para mellorar a conexión das parroquias peor comunicadas, e aumentar a frecuencia das liñas existentes. Por outra banda, proponse tamén a realización dun estudo da viabilidade da recuperación do tren no municipio, no que historicamente existiu un apeadoiro en Guísamo pero que se atopa fora de servizo na actualidade.
AXENTES	Concello de Bergondo, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	Indeterminado en función do Plan de Transportes
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe de parada de autobús do Concello de Bergondo.
Fonte: elaboración propia

Imaxe de autobús que dá servizo ao Concello.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.2.6.3 Impulsar medidas de transporte baixo demanda e fomento do transporte colectivo e aproveitamento das posibilidades das novas tecnoloxias
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.6 Mellora do transporte colectivo
OBXETIVOS	DE.04, DE05, MA.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio/longo prazo
DESCRICIÓN	Proponse a opción de apostar polo transporte baixo demanda para resolver as comunicacións das áreas máis despoboadas ou afastadas e non satisfeitas polo sistema de transporte metropolitano. O transporte baixo demanda trátase dun sistema no que os usuarios poden facer peticións de desprazamentos cunha certa antelación. En función destas solicitudes, xestionaríanse e confeccionaríanse as modificacións das liñas rutas precisas para cada día (xestión polo organismo asignado e competente na materia). Dependendo do número de usuarios e das características do lugar, este transporte poderá ser efectuado mediante un servizo de autobuses, minibuses ou incluso de taxi baixo demanda. A maiores, proponse a creación por parte do Concello dunha plataforma dixital que habilite a posibilidade de compartir coche entre as veciñas e veciños. A longo prazo proponse avaliar a posible introdución dun sistema de préstamo de vehículos por horas. Trataríase de modelos de vehículos eléctricos que permitan o desprazamento tanto dentro coma fóra do concello.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de A Coruña
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	



MEDIDA	OP.2.7.1 Mellora e humanización do borde litoral entorno ás praias do concello e estudo da creación dunha senda litoral entre elas
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.7 Medidas medioambientais e de protección e acceso ao patrimonio
OBXETIVOS	FR.03, DE.01, DE.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio/longo prazo
DESCRICIÓN	Tras a primeira fase de limitar o acceso a vehículos a motor e a súa presenza na primeira liña dos areais, proponse a recuperación destes espazos, naturalizándoos, instalando vexetación, mobiliario urbano, estacionamentos para bicicletas, entre outras actuacións. Propónse tamén un estudo sobre a realización dunha senda litoral que conecte estes os diferentes areais do concello.
AXENTES	Concello de Bergondo, Servizo Provincial de Costas, Deputación de A Coruña, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	150eu/m2
INFORMACIÓN GRÁFICA	

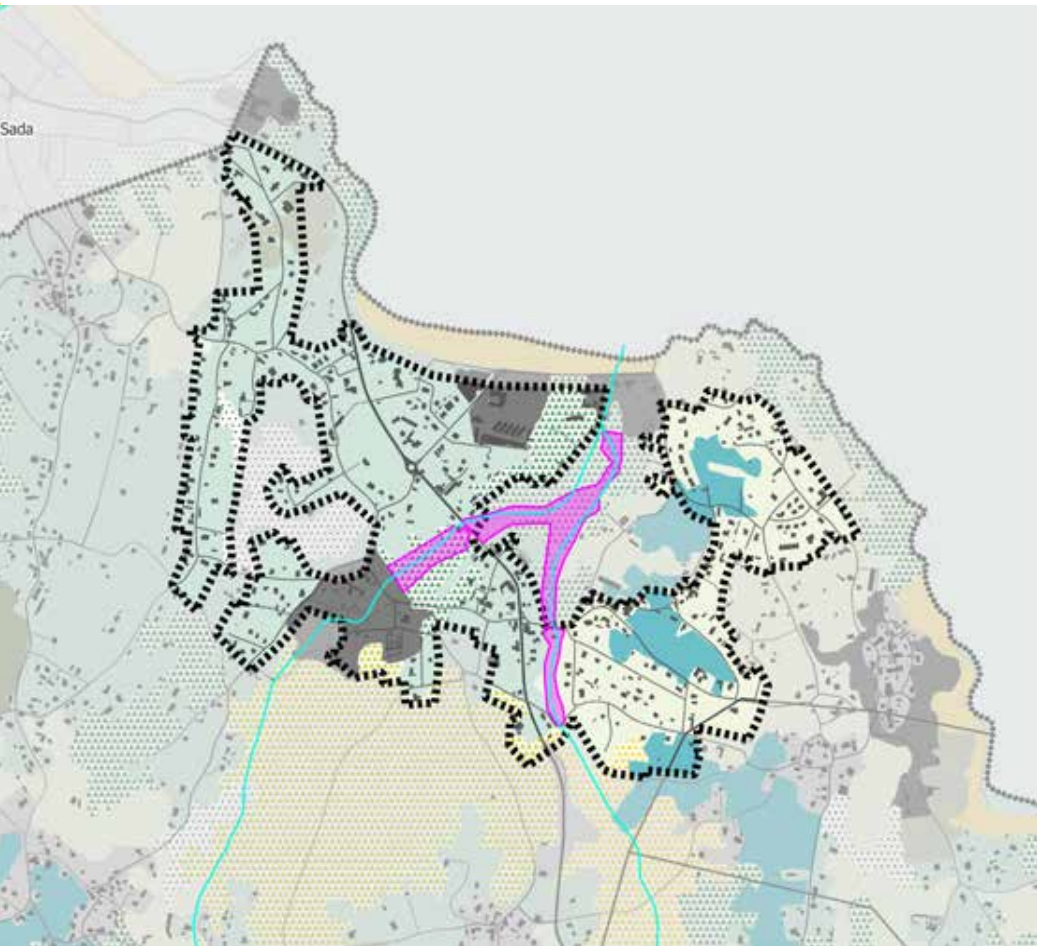


Plano das propostas de mellora e humanización do borde litoral.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.2.7.2 Adecuación da contorna fluvial do Río Maior e creación dunha senda entornó ao mesmo
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.7 Medidas medioambientais e de protección e acceso ao patrimonio
OBXETIVOS	DE.06, MA.04, CV.08, DE.03, DE.02, OF.01
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Longo prazo
DESCRICIÓN	Proponse a adecuación da contorna fluvial do Río Maior, poñendo en valor a súa riqueza natural e paisaxística e a creación dunha senda paralela ao mesmo, con zonas de descanso e ocio.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de A Coruña, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	



MEDIDA	OP.2.7.4 Creación dun parque ao longo da contorna fluvial da confluencia do Rego de Tatín e o Rego de Agro
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.7 Medidas medioambientais e de protección e acceso ao patrimonio
OBXETIVOS	DE.06, MA.04, CV.08, DE.03, DE.02, OF.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Longo prazo
DESCRICIÓN	Proponse o aproveitamento dos futuros desenvolvementos urbanísticos no núcleo de Gandarío para a creación dun parque fluvial na contorna dos regos de Tatín e do Agro, dende o entorno da EDAR de Gandarío, continuando ao longo do Rego de Agro e continuando no entorno do lavadoiro. Esta zona verde ao longo do Rego do Agro xa aparece contemplada no borrador do PXOM publicado no 2017.
AXENTES	Concello de Bergondo, Servizo Provincial de Costas, Deputación de A Coruña, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe de panel informativo da rede española de reservas da biosfera.
Fonte: elaboración propia

Plano da proposta de parque ao longo da contorna fluvial da confluencia do Rego de Tatín e o Rego de Agro.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.2.8.1 Realización de campañas de concienciación, xornadas informativas sobre a mobilidade sustentable para a cidadanía e obradoiros en colexios e outros centros
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.8 Difusión e concienciación da cidadanía
OBXETIVOS	DE.01, CV.06, DE.05, MA.03, OF.01
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto e medio prazo
DESCRICIÓN	A concienciación sobre a mobilidade sostible, así como o fomento de boas condutas na circulación e uso do espazo público, constitúe unha parte esencial na procura do cambio no reparto modal e respecto dos usos do solo. Proponse a realización de actividades enfocadas a informar e transmitir os obxectivos deste Plan de Mobilidade Sustentable, con campañas e xornadas informativas en centros de ensinanza e orientadas a toda a veciñanza.
AXENTES	Concello de Bergondo; Consellería de Cultura, Educación e Ordenación Universitaria, Veciñanza
ORZAMENTO ESTIMADO	4.500€
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Obradoiro escolar realizado no marco do proxecto de deseño do Camiño Escolar de Tomiño.

Fonte: elaboración propia

Reunión do proceso participativo en Bergondo.

Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.2.8.2 Comunicación e realización de mesas de seguimento coa veciñanza
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.8 Difusión e concienciación da cidadanía
OBXETIVOS	DE.01, CV.06, DE.05, MA.03, OF.01
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio e longo prazo
DESCRICIÓN	Coas medidas que se decidan seguir das indicadas neste Plan de Mobilidade Sostible, proponse a realización de mesas de seguimento nas que participen as veciñas e veciños coa finalidade de avaliar a acollida das mesmas e informar sobre o avance do plan.
AXENTES	Concello de Bergondo, Tecido asociativo, Veciñanza
ORZAMENTO ESTIMADO	4.500€
INFORMACIÓN GRÁFICA	



MEDIDA	OP.2.7.3 Mellora e adecuación da contorna das marismas do Río Mandeo e as antigas salinas
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.7 Medidas medioambientais e de protección e acceso ao patrimonio
OBXETIVOS	DE.06, MA.04, CV.08, DE.03, DE.02, OF.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Longo prazo
DESCRICIÓN	Actuación para o deseño e implmentación dun roteiro que percorra o litoral leste do municipio, dende O Pedrido ata Miodelo, pasando polo entorno das antigas salinas e do Pazo de Mariñán. Propónse tamén a creación de zonas de descanso e ocio no seu percorrido.
AXENTES	Concello de Bergondo, Servizo Provincial de Costas, Deputación de A Coruña, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	

MEDIDA	OP.2.8.3 Integración da perspectiva de xénero no espazo público
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.8 Difusión e concienciación da cidadanía
OBXETIVOS	CV.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto, medio e longo prazo
DESCRICIÓN	En todas as actuacións a acometer, aplicarase unha mirada feminista sobre o espazo en termos de garantir a accesibilidade universal e facilitar os coidados, aumentar a percepción de seguridade no espazo público e ter en conta a diversidade de capacidades, idades e intereses das persoas que convivirán en ditos espazos.
AXENTES	Concello de Bergondo, Tecido asociativo, Veciñanza
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	

Plano das propostas de mellora e adecuación da controna das marismas do Río Mandeo e as antigas salinas.
Fonte: elaboración propia

Imaxe de beirarrúa no Concello de Bergondo.
Fonte: elaboración propia

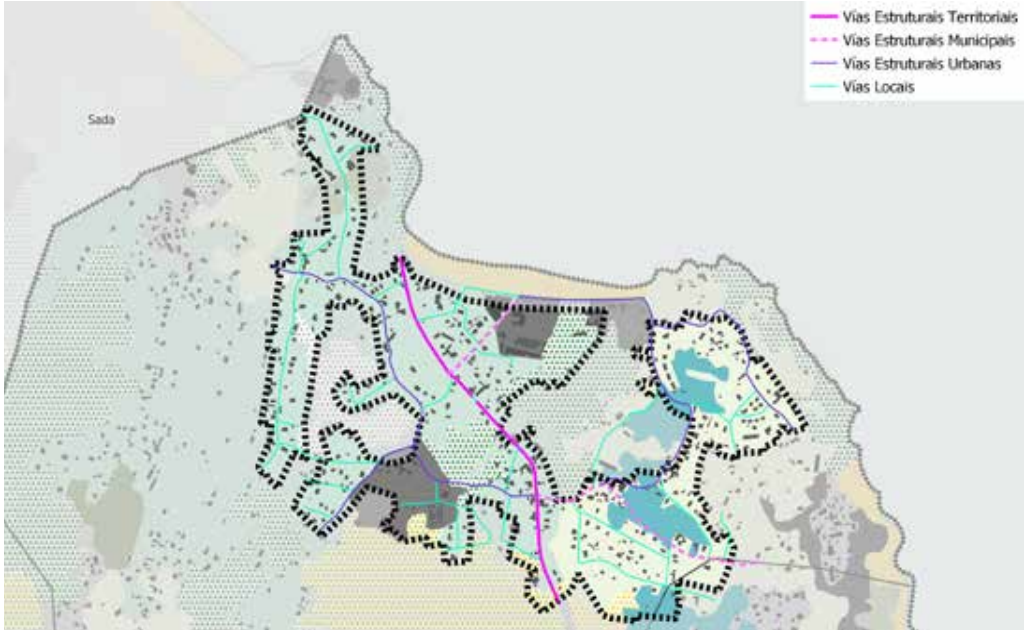
MEDIDA	OP.3.9.1 Estudo e mellora dos puntos de maior incidencia de sinistralidade viaria no concello
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.9 Diminución do impacto do vehículo privado
OBXETIVOS	OF.06, OF.07, OF.08, OF.09, MA.04, CU.01, CU.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	Na actualidade, dada a alta intensidade de tráfico que soporta o Concello nas súas estradas, existen varios puntos nos que hai unha maior incidencia de sinistralidade viaria ou problemas de seguridade. Entre estes puntos destaca a o cruce da N-6 e a estrada de Ferrol, a saída do polígono na N-6 en dirección A Coruña, o entorno da Escola Agraria, o acceso á AP-9 en Guisamo ou a rotonda de Santa Marta. Proponse a realización dun estudio e posibles intervencións de mellora da seguridade viaria nos puntos sinalados de cara a reducir os problemas existentes na actualidade.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de A Coruña, Ministerio de Transporte, Mobilidade e Axenda Urbana
ORZAMENTO ESTIMADO	
INFORMACIÓN GRÁFICA	

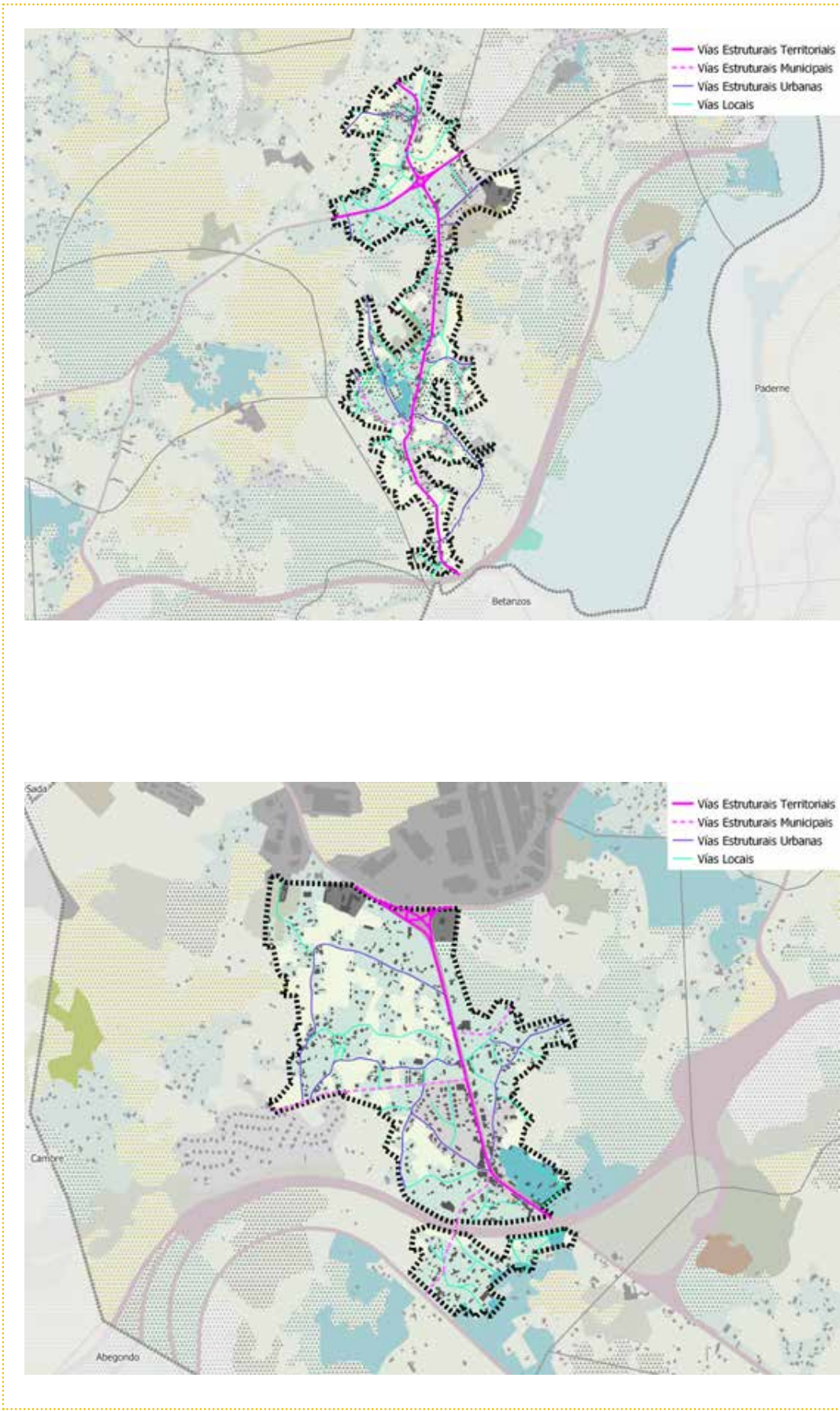


Imaxe da rede viaria do Concello de Bergondo.
Fonte: elaboración propia

Plano da proposta de xerarquización da rede viaria no núcleo de Gandarío.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.3.9.2 Xerarquización da rede viaria nos núcleos urbanos
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.9 Diminución do impacto do vehículo privado
OBXETIVOS	OF.03, DE.03, OF.05, OF.09, CV.06
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo
DESCRICIÓN	Actualmente existen discordancias entre morfoloxía viaria e o papel que están a desenvolver dentro da trama urbana municipal, creando certos conflitos entre o peón e o vehículo, pois, vías que deberían desempeñar unha función puramente urbana, contan actualmente con un elevado tránsito de vehículos, tal e como sucede, especialmente, co tráfico derivado da estrada nacional N-VI ou as estradas autonómicas AC-164, AC-162 e AC-161.. En base a isto, proponse unha correcta xerarquización da rede viaria, de tal modo que, aínda garantindo a funcionalidade da rede viaria, se dote da función urbana acorde a súa situación no núcleo. Proponse unha rexerarquización do viario a nivel urbano, coa visión de buscar viarios aptos para o establecemento dunha prioridade peonil e ciclable. No modelo proposto distínguense varias categorías de viarios: estruturais territoriais, estruturais municipais, estruturais urbanos e vías locais. A función desta división é a de permitir actuar axeitadamente sobre cada unha das vías de acordo coa súa categoría, buscando itinerarios accesibles en todas elas, pero localizando aquelas áreas nas que en particular a presenza do tráfico debería ser moi reducido (as locais). Esta xerarquización traducirase no cambio de sentido dalgunhas das vías e a modificación da sección transversal (humanización).
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de A Coruña, Xunta de Galicia, Ministerio de Transporte, Mobilidade e Axenda Urbana
ORZAMENTO ESTIMADO	
INFORMACIÓN GRÁFICA	





MEDIDA	OP.3.9.3 Estudo de racionalización da sinalización vertical
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.9 Diminución do impacto do vehículo privado
OBXETIVOS	CV.01, CV.02, CV.03, OF.08, OF.09, OF.12
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo
DESCRICIÓN	Proponse realizar un estudo da sinalización vertical existente no municipio, eliminando a que poida ser redundante e clarificando a mensaxe que transmiten, e estudando localizacións que na medida do posible non afecten a cuestións de accesibilidade universal.
AXENTES	Concello de Bergondo
ORZAMENTO ESTIMADO	15000 eu 285,10 eu/ud (sinalización vertical)
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Plano da proposta de xerarquización da rede viaria no núcleo de Bergondo.
Fonte: elaboración propia

Plano da proposta de xerarquización da rede viaria no núcleo de Guísamo.
Fonte: elaboración propia

Imaxe de sinalización viaria vertical
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.3.9.4 Zonas 20 en ambos núcleos urbanos e restricións ao tráfico
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.9 Diminución do impacto do vehículo privado
OBXETIVOS	CV.06, DE.01, DE.02, OF.03, OF.01, CV.07
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	A curto prazo a implantación de Zona 20 e a medio prazo a extensión das restricións ao tráfico.
DESCRICIÓN	A creación de zonas de calmado de tráfico é unha das medida que permite xestionar a convivencia dos diferentes modos de transporte. Proponse a redución a 20 km/h en certas áreas, nas cales o vehículo e o peón comparten espazo, dadas as reducidas dimensións dos viarios neste ámbito e restricións ao tráfico. Esta medida, complementábase co aumento do espazo para o peón, mediante a reordenación dos estacionamentos. As velocidades que as veces acadan os vehículos entran en confrontación coas características que se dan naqueles treitos urbanos e de importantes fluxos peonís.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de A Coruña, Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe no núcleo urbano do Concello de Bergondo.
Fonte: elaboración propia

Imaxe de viario de carácter rural.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.3.10.1 Implantación de medidas de calmado de tráfico e zonas 20 no viario de carácter rural
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.10 Redución da presenza do vehículo nos principais núcleos de poboación
OBXETIVOS	OF.01, OF.02, OF.04, DE.01, DE.02, DE.03, CV.05, DE.05, MA.04, CU.01, CU.02.
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	A curto prazo a implantación de Zona 20 e a medio prazo a extensión das restricións ao tráfico.
DESCRICIÓN	No tecido de traza rural, situado sobre todo nas zonas de borde dos núcleo urbanos e con carácter extensible ao viario interior do resto dos núcleos rurais do municipio, facendo especial fincapé nas numerosas rúas de marcado carácter residencial espaxeadas ao longo do concello, proponse implementar medidas de calmado de tráfico, que permitan aumentar a seguridade para os peóns nun espazo que necesariamente, polas dimensións do viario, teñen que compartir co tráfico rodado.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de A Coruña, Ministerio de Transporte, Mobilidade e Axenda Urbana
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	



MEDIDA	OP.3.10.2 Conservación das pistas locais e mellora dalgúns viarios
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.10 Redución da presenza do vehículo nos principais núcleos de poboación
OBXETIVOS	OF.04, OF.09, CV.08, CV.06
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto para os camiños municipais, longo prazo para camiños doutras administracións.
DESCRICIÓN	Tras a información recadada no proceso de participación, propónse a revisión periódica dos camiños reparando os danos puntuais que xurdan (fochas), a limpeza e mantemento das beiravías e cunetas (especialmente as transitables), etc. como medidas de boa práctica para unha boa mobilidade no conxunto municipal.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de Coruña.
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo os desperfectos a arranxar
INFORMACIÓN GRÁFICA	



MEDIDA	OP.3.10.3 Redución do impacto do vehículo no entorno da Praia do Pedrido
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.10 Redución da presenza do vehículo nos principais núcleos de poboación
OBXETIVOS	OF.01, OF.02, OF.04, DE.01, DE.02, DE.03, CV.05, DE.05, MA.04, CU.01, CU.02.
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	Implementación dun proxecto de humanización co obxectivo de quitarlle protagonismo ao vehículo privado devolvéndolle espazo público ao peón no entorno inmediato da Praia do Pedrido, que na actualidade sofre os problemas máis graves de convivencia entre peatón e vehículo de todos os areas municipais. Proponse ademáis limitar a velocidade do vehículo en toda a zona a 20 ou incluso 10km/h segundo sexa necesario.
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación de Coruña
ORZAMENTO ESTIMADO	150 eu/m2
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe de viario no entorno do concello.
Fonte: elaboración propia

Imaxe da praia de Pedrido.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.3.11.1 Estudio e adaptación da xerarquía viaria á situación actual
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.11 Racionalización e xerarquización da rede viaria
OBXETIVOS	OF.08, OF.09, CV.05
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Longo prazo
DESCRICIÓN	Actualmente existen discordancias entre morfoloxía viaria e o papel que están a desenvolver dentro da trama urbana municipal, creando certos conflitos entre o peón e o vehículo, pois, vías que deberían desempeñar unha función puramente urbana, contan actualmente con un elevado tránsito de vehículos. En base a isto, propónse unha correcta xerarquización da rede viaria, de tal modo que, aínda garantindo a funcionalidade da rede viaria, se dote da función urbana acorde a súa situación no núcleo. Propónse unha rexerarquización do viario urbano, coa visión de buscar áreas aptos para o establecemento dunha prioridade peonil. Esta xerarquización traducirase no cambio de sentido dalgunhas das vías e a modificación da sección transversal (humanización).
AXENTES	Concello de Bergondo, Deputación da Coruña, Xunta de Galicia, Ministerio de Transporte, Mobilidade e Axenda Urbana
ORZAMENTO ESTIMADO	15.000 €/estudo
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe de viario no entorno do concello.
Fonte: elaboración propia

Imaxe de sinal restrictiva do estacionamento no entorno da praia de Pedrido.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.3.12.1 Regular os vaos e zonas de carga e descarga nos núcleos e entornos das praias mediante unha ordenanza municipal
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.12 Mellora da xestión de aparcadoiros nos núcleos urbanos
OBXETIVOS	OF.06, OF.07, DE.06, OF.10, OF.11
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo
DESCRICIÓN	Propónse regular mediante unha ordenanza municipal a existencia de vaos no entorno dos núcleos urbanos, e en especial, no entorno dos areas que concentran maiores problemas de estacionamento, como son Gandarío e O Pedrido. Por outra banda, cómpre regular tamén a existencia de zonas de carga e descarga, especialmente no núcleo de Guísamo, onde se concentra unha maior cantidade de comercios. Na actualidade no concello de Bergondo non existe a posibilidade de establecer vaos, o que, no caso das zonas próximas ás praias, xera problemas de estacionamentos nos accesos a fincas e vivendas particulares.
AXENTES	Concello de Bergondo
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	



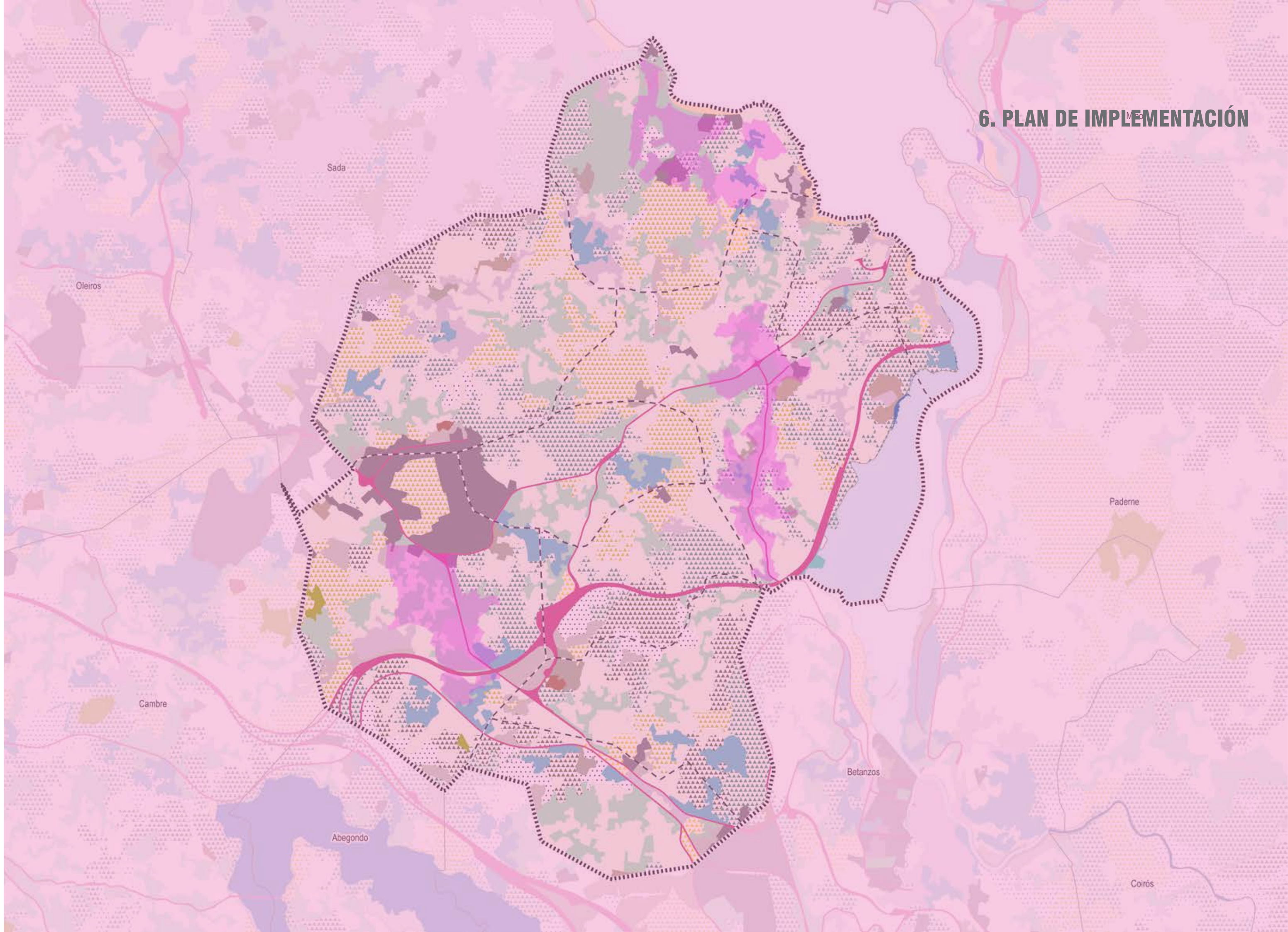
MEDIDA	OP.3.12.2 Estudo de racionalización do estacionamento no entorno das Praias de Gandarío, do Regueiro e do Pedrido mediante a eliminación de estacionamento en rúa, creación de aparcamentos disuasorios e o plantexamento dunha liña de bus en temporada estival
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.12 Mellora da xestión de aparcadoiros nos núcleos urbanos
OBXETIVOS	OF.06, OF.07, OF.08, OF.09, MA.04, CU.01, CU.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo para a eliminación das bolsas en rúa e medio prazo para a creación dos aparcamentos disuasorios e a liña de bus.
DESCRICIÓN	Proponse estudar a eliminación das bolsas de estacionamento nas rúas inmediatas aos areais, así como o estudo de creación de novas bolsas de estacionamento que permita a correcta ordenación dos vehículos nestas zonas. Será necesario realizar un estudo das posibilidades existentes para a creación das novas bolsas, ben sexa mediante a compra de terreos ou alugamento dos mesmos aos propietarios. Ademáis, proponse a creación dunha liña de bus que facilite a conexión das parroquias situadas ao oeste do concello cos areais situados ao leste.
AXENTES	Concello de Bergondo, propiedade das parcela, Xunta de Galicia, Ministerio de Medio Ambiente
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe de camping no entorno da praia.
Fonte: elaboración propia

Imaxe de finca no entorno rural.
Fonte: elaboración propia

6. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN



Un dos elementos de maior importancia na consecución da calidade e o éxito do Plan de Mobilidade Sostible definido é o previo establecemento dun adecuado programa de traballo e o seguimento do mesmo ao longo de todo o proceso para a consecución dun territorio máis respectuoso co medio ambiente no Concello de Bergondo.

Dun correcto cumprimento do programa derivarase un desenvolvemento coordinado das relacións entre os distintos axentes interventores, así como das diferentes medidas e operacións, que paulatinamente leven á transformación do territorio.

As operacións anteriormente descritas vencéllanse a un orzamento e un prazo estimados, sempre que sexa posible aproximarse a un número concreto. Estas medidas sitúanse no seo dunha programación cronolóxica, en función dos organismos que se vexan necesarios para levalos a cabo, do tempo necesario ou de factores económicos, entre outros factores.

É por isto polo que se debe incluír un Plan de Implementación no cal estean inseridas as diferentes operacións, á fin de ter un proceso claro que facilite chegar á fin deste proxecto de futuro.

Neste Plan de Implementación, descrito a continuación, organízanse no tempo as diferentes medidas, a modo de xestionalas e organízalas segundo se entenden como medidas de curto prazo, medio ou longo prazo.

Estas programacións temporais defíniranse segundo diferentes características:

Curto prazo

Considérase a curto prazo as medidas que poden ser tomadas directamente polo equipo de goberno da corporación municipal, sen intervención doutras administracións e que non supoñen un investimento elevado, o que implica que poden ser tomadas de forma inmediata ata un ano dende a finalización do plan, polo tanto o período estimado dende a aprobación do plan ata dous anos despois.

Medio prazo

Considéranse de medio prazo as medidas que poden ser tomadas directamente polo equipo de goberno da corporación municipal, sen intervención doutras administracións. Sen embargo, neste caso estas medidas supoñen a necesidade de planificación do investimento, ou ben, supoñen a necesidade de avaliación de medidas a curto prazo anteriores. Isto implica que poden ser tomadas entre dous e tres anos dende a finalización do plan.

Longo prazo

Considéranse de longo prazo aquelas medidas que dependan de aprobación ou financiamento por parte doutras administracións distintas do Concello, así como medidas que teñan que ver con Plans de ordenacións sen aprobación definitiva, etc. Ou ben, medidas que supoñan a necesidade de aplicación de medidas a curto e medio prazo para facer factible a súa aplicación consideradas como obxectivo último, o que implica que poden ser tomadas entre catro e dez anos dende a financiación do plan.

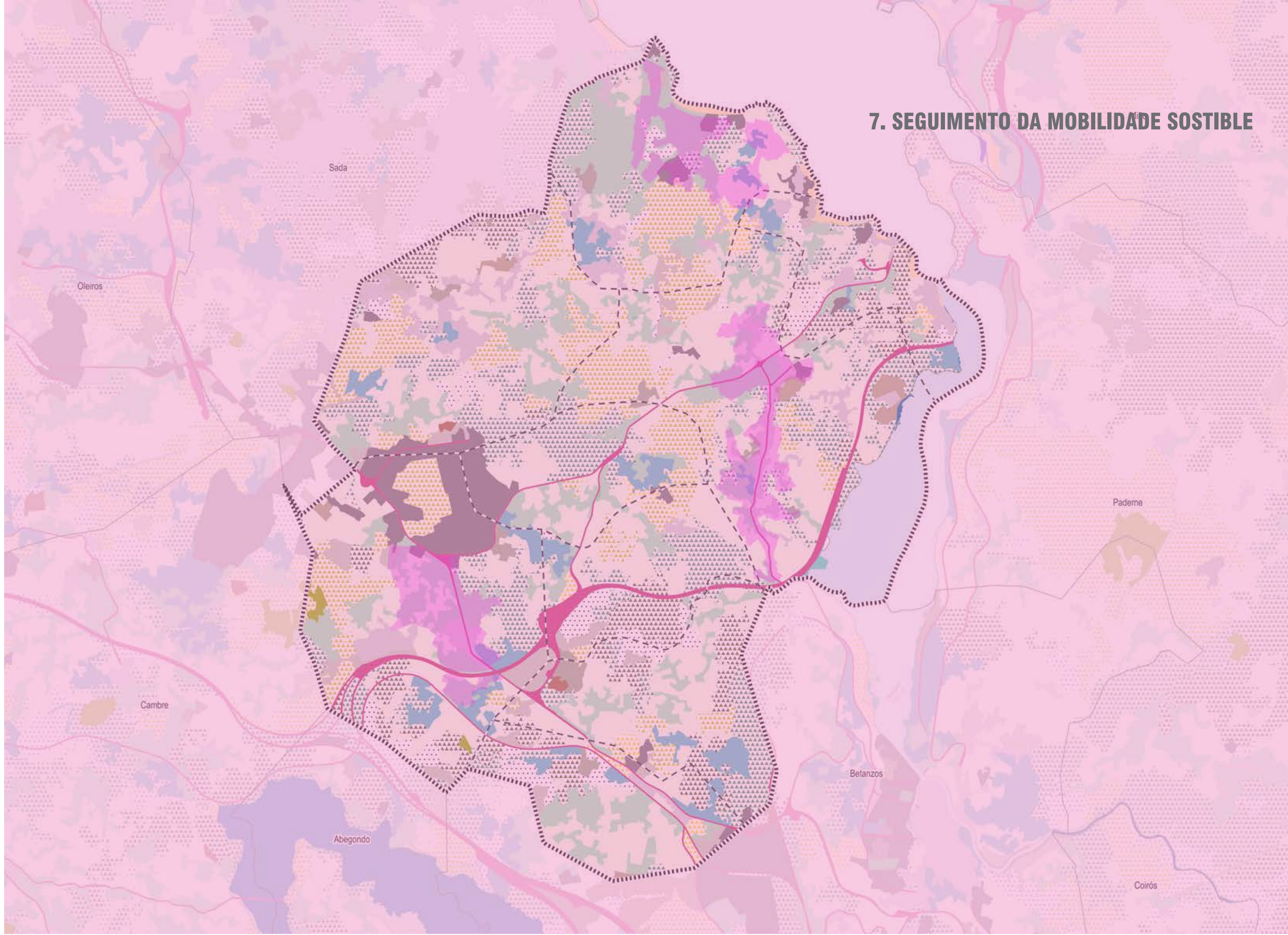
As diferentes propostas, ademais de mostrarse dentro do cronograma establecido, tamén son mostradas dentro dos diferentes eixos aos que pertencen, así dentro das diferentes liñas de actuación que xa foron descritas con anterioridade.

Como ben se pode apreciar no Plan de Implementación mostrado, algunhas medidas poderían abarcar máis dun prazo, é dicir, poderá haber medidas que teñen un comezo a curto ou medio prazo e continúen a medio ou longo prazo. Ademais, algunhas das operacións poderán ter un dobre proceso, cada un deles dentro dunha programación temporal, como pode ser o caso de realización de proxectos de humanización.

Pódese observar que gran parte das medidas están pensadas para dar comezo nunha programación a medio/longo prazo, aínda que existen importantes medidas que son necesarias por en funcionamento nos seguintes dous anos tras a aprobación do plan, e as cales poderán ser levadas a cabo directamente polo equipo de goberno da corporación municipal.

LIÑAS DE ACTUACIÓN				OPERACIÓNS		MEDIO PRAZO		LONGO PRAZO			
						CURTO PRAZO			3 anos		
						1 ano	2 anos				
						1 ano	2 anos	3 anos	4-10 anos		
EIXO1. MODELO DE PRIORIDADE PEONIL E CICLISTA NO NÚCLEO URBANO	LA.1	Dereito á mobilidade	OP.1.1.1	Realización de proxectos de humanización nos núcleos urbanos				OP.1.1.1			
			OP.1.1.2	Elaboración dun Plan de Accesibilidade Universal					OP.1.1.2		
			OP.1.1.3	Humanizacións no núcleo de Guísamo e contorna: tramo urbano da N-VI, AC-214, Estrada de San Paio (DP-0810), Estrada de Santa Marta (AC-170) contorna do Pavillón de Guísamo					OP.1.1.3		
			OP.1.1.4	Humanización no núcleo de Bergondo e a súa contorna: arredores do Concello, cruce de San Isidro e acceso ao CPI Cruz do Sar					OP.1.1.4		
			OP.1.1.5	Humanización no núcleo de Gandarío e accesos á praia					OP.1.1.5		
	LA.2	Fomento e mellora dos desprazamentos peonís	OP.1.2.1	Consecución dunha rede de itinerarios peonís e ciclables accesible que estructuren os núcleos e favorezan o acceso aos principais centros tractores				OP.1.2.1			
			OP.1.2.2	Progresiva implantación da prioridade peonil nos núcleos urbanos				OP.1.2.2			
			OP.1.2.3	Conservación e mantemento das beirarruas			OP.1.2.3				
			OP.1.2.4	Aumento do espazo para o peón na contorna da praia de Gandarío, o Pedrido e o Regueiro				OP.1.2.4			
	LA.3	Mellora da accesibilidade aos centros atracores	OP.1.3.1	Infraestrutura ciclable e sistema de estacionamento para bicicletas				OP.1.3.1			
			OP.1.3.2	Deseño e redacción dun Plan Director para a mellora da accesibilidade e ordenación das praias					OP.1.3.2		
			OP.1.3.3	Estudo da iluminación en vías con maior intensidade de tráfico e mellora da sinalización horizontal e vertical				OP.1.3.3			
			OP.1.3.4	Medidas de seguridade viaria ao longo da rede de sendeiros peonís e tramos viarios conflictivos				OP.1.3.4			
	LA.4	Mellora do medio ambiente urbano	OP.1.4.1	Incorporación de mobiliario e vexetación de calidade no espazo urbano					OP.1.4.1		
			OP.1.4.2	Reordenación do espazo e reorganización do tráfico no entorno do Pavillón de Guísamo				OP.1.4.2			
			OP.1.4.3	Deseño e implementación espazos públicos de referencia e centralidade para a veciñanza: parques, prazas e zonas verdes					OP.1.4.3		
EIXO2. MODELO DE CONECTIVIDADE SOSTIBLE E SAUDABLE A ESCALA TERRITORIAL	LA.5	Fomento de sendas ciclistas e peonís entre parroquias	OP.2.5.1	Ampliación da rede actual de sendas peonís					OP.2.5.1		
			OP.2.5.2	Creación de puntos de descanso cada certa distancia nas sendas peonís e ciclables, así como puntos de chamada de emerxencia					OP.2.5.2		
			OP.2.5.3	Garantir a conservación das sendas existentes			OP.2.5.3				
	LA.6	Mellora do transporte colectivo	OP.2.6.1	Facilitar o intercambio de sistemas de mobilidade no concello					OP.2.6.1		
			OP.2.6.2	Reforzo das liñas existentes de autobuses, creación doutras novas e estudo da viabilidade doutras modalidades como o tren							OP.2.6.3
			OP.2.6.3	Impulsar medidas de transporte baixo demanda e fomento do transporte colectivo e aproveitamento das posibilidades das novas tecnoloxías				OP.2.6.3			
	LA.7	Medidas medioambientais e de protección, e acceso ao patrimonio	OP.2.7.1	Mellora e humanización do borde litoral entorno ás praias do concello e estudo da creación dunha senda litoral entre elas					OP.2.7.1		
			OP.2.7.2	Adecuación da contorna fluvial do Río Maior e creación dunha senda entorno ao mesmo							OP.2.7.2
			OP.2.7.3	Mellora e adecuación da contorna das marismas do Río Mandeo e as antigas salinas							OP.2.7.3
OP.2.7.4			Creación dun parque ao longo da contorna fluvial da confluencia do Rego de Tatín e o Rego de Agro							OP.2.7.4	
LA. 8	Difusión e concienciación na cidadanía	OP.2.8.1	Realización de campañas de concienciación, xornadas informativas sobre a mobilidade sustentable para a cidadanía e obradoiros en colexios e outros centros				OP.2.8.1				
		OP.2.8.2	Comunicación e realización de mesas de seguimento coa veciñanza				OP.2.8.2				
		OP.2.8.3	Integración da perspectiva de xénero no espazo público				OP.2.8.3				
EIXO 3. REDUCCIÓN DO IMPACTO DO VEHÍCULO	LA.9	Diminución do impacto do vehículo privado	OP.3.9.1	Estudo e mellora dos puntos de maior incidencia de sinistralidade viaria no concello					OP.3.9.1		
			OP.3.9.2	Xerarquización da rede viaria nos núcleos urbanos			OP.3.9.2				
			OP.3.9.3	Estudo de racionalización da sinalización vertical			OP.3.9.3				
			OP.3.9.4	Zonas 20 en ambos núcleos urbanos e restricións ao tráfico			OP.3.9.4				
	LA.10	Redución da presenza do vehículo nos núcleos de poboación	OP.3.10.1	Implantación de medidas de calmado de tráfico e zonas 20 no viario de carácter rural				OP.3.10.1			
			OP.3.10.2	Conservación das pistas locais e mellora dalgúns viarios			OP.3.10.2				
			OP.3.10.3	Redución do impacto do vehículo no entorno da Praia do Pedrido				OP.3.10.3			
	LA. 11	Racionalización e xerarquización da rede viaria	OP.3.11.1	Estudio e adaptación da xerarquía viaria á situación actual							
LA. 12	Mellora da xestión de aparcadoiros nos núcleos urbanos	OP.3.12.1	Regular os vaos e zonas de carga e descarga nos núcleos e entornos das praias mediante unha ordenanza municipal				OP.3.12.1				
		OP.3.12.2	Estudo de racionalización do estacionamento no entorno das Praias de Gandarío, do Regueiro e do Pedrido mediante a eliminación de estacionamento en rúa, creación de aparcamentos disuasorios e o plantexamento dunha liña de bus en temporada estival				OP.3.12.2				

7. SEGUIMENTO DA MOBILIDADE SOSTIBLE



Para comprobar a efectiva aplicación das medidas que se inclúen neste Plan de Mobilidade Sostible, recóllense unha serie de indicadores que axudarán a orientarse con respecto aos avances que se vaian levando a cabo. Polo tanto, estes indicadores trátanse de ferramentas que dalgún modo permiten cuantificar o estado e funcionamento do Plan, identificando aqueles parámetros a medir e contrastando os resultados coa tendencia desexable. Estes indicadores han de medirse periodicamente, para comprobar a progresión paulatina.

Os indicadores deste PMS divídense en catro bloques ou eixos: mobilidade, compacidade e funcionalidade, complexidade, e por último cohesión social.

O bloque de mobilidade abrangue tres ámbitos ou categorías distintas. En primeiro lugar temos a distribución modal do transporte, baseado no principio de tempo e distancia percorrida segundo o motivo e desprazamento. Neste ámbito atópanse os seguintes indicadores:

- **Relación de viaxes a pé:** calculada dividindo o número de viaxes que se realizan a pé entre o número de viaxes totais segundo as Matrices Orixe-Destino que han de incluír nos cuestionarios que se leven a cabo na toma de datos periódica.
- **Relación de viaxes en bicicleta:** calculada dividindo o número de viaxes que se realizan en bicicleta entre o número de viaxes totais, novamente tomando como fonte as Matrices Orixe-Destino dos cuestionarios.
- **Relación de viaxes en vehículo privado:** calculada dividindo o número de viaxes que se realizan en vehículo privado entre o número de viaxes totais (fonte: Ma-trices Orixe-Destino)
- **Relación de viaxes en transporte público:** calculada dividindo o número de viaxes que se realizan en transporte público entre o número de viaxes totais (fonte: Matrices Orixe-Destino)
- **Relación de viaxes en transporte compartido ou outros:** calculada dividindo o número de viaxes que se realizan en outros medios de transporte entre o número de viaxes totais (fonte: Matrices Orixe-Destino)

Nestes desprazamentos, a tendencia desexable é que se efectúen menos dun 20% de viaxes en vehículo privado dentro da zona urbana, e >50% de viaxes en vehículo privado en zona interurbana. A periodicidade coa que se deberían levar a cabo estas medicións é cuatrienal.

Seguindo co eixo de mobilidade, os ámbitos restantes do espazo viario para peóns, baseado no principio de cálculo da porcentaxe de rúas na zona urbana con prioridade peonil, e espazo viario para bicicletas, baseado no principio de cálculo da porcentaxe da proximidade da poboación a un carril bici.

No primeiro caso o indicador é a relación de rúas con prioridade peonil en zona urbana, calculada como a división dos metros lineais de viario con prioridade peonil entre os metros lineais totais, mentres que o indicador do segundo ámbito é a relación entre os metros lineais de carril bici e os metros lineais de viario totais. A periodicidade para ambos é anual, e a fonte de datos corresponderíase cun traballo de campo de toma de datos e recompilación das características da rede viaria. En canto ás tendencias, bús case que o 75% do espazo viario en zona urbana teña prioridade peonil e o 80% da poboación dispoña dun carril bici a menos de 300 m.

Con respecto ao eixo de compacidade e funcionalidade, distínguense os ámbitos de ocupación do solo (no que se avalía a compacidade ou dispersión do solo) e espazo público e habitabilidade.

O indicador do primeiro ámbito é a media da densidade de vivendas nos núcleos urbanos, que se calcula coa relación entre o número de vivendas urbanas e a superficie urbana. Para a obtención desta información pode recorrerse á Sede Electrónica do Catastro e ao IGE. Basearémonos na normativa vixente relativa ao Concello de Bergondo, á fin de determinar o límite da superficie urbana.

Os indicadores do segundo ámbito son a calidade do aire, medido como os gramos de CO₂ emitidos por pasaxeiro por Km, e a accesibilidade do viario, medido como a relación entre os metros lineais de rúas accesibles entre os metros lineais de rúas totais. Neste caso para a obtención da información precísase recorrer a distintas fontes, como a DGT, o Padrón de Vehículos, un traballo de campo de inventariado da rede viaria, o IGE, etc.

O terceiro eixo, complexidade, divídese tamén en dous ámbitos: organización urbana, baseado no principio de diversidade de usos, e espazos verdes e biodiversidade, no cal se centra o foco na relación entre espazos verdes e espazos asfaltados.

No ámbito de diversidade de usos os indicadores son os seguintes:

- **Densidade de usos non residenciais:** relación entre o número de usos non residenciais (calculado como o número de locais ou instalacións nos que se ofrezan servizos) e a superficie urbana.
- **Mestura de usos:** relación entre os metros cadrados de comercio e servizos entre a superficie urbana.

Para este cálculo precísase un traballo de campo de identificación de puntos de servizos, así como ferramentas para o cálculo das áreas, ou a consulta das su-

perficies no Catastro.

No ámbito de espazos verdes e biodiversidade, os indicadores son:

- **Permeabilidade do solo:** relación entre os metros cadrados de solo permeable (sen pavimentar, e polo tanto permeable) e a superficie total.
- **Espazo verde por habitante:** relación entre os metros cadrados de espazos verdes e o número de habitantes.
- **Dotación de arborado viario:** relación entre os metros lineais de rúas con arborado e os metros lineais de rúas totais.

Para a obtención destes datos precísase consultar ao IGE (polo número de habitantes), ademais do uso de ferramentas de debuxo e cálculo de áreas (ferramentas GIS por exemplo), que permitan distinguir os usos do solo e se actualicen mediante un traballo de campo.

Finalmente, o último eixo, cohesión social, abrangue os ámbitos de envellecemento da poboación, e dotación e distribución equilibrada de equipamentos, baseado este último no acceso a equipamentos, espazos públicos e actividades de uso cotiá.

O indicador que se corresponde ao ámbito de envellecemento da poboación é a relación entre a poboación de máis idade e a de menos idade. Este indicador calcúlase como a división entre a poboación de máis de 65 anos e a poboación entre 0 e 14 anos. Será un indicador anual para o cal extraerase a información do Padrón municipal ou do IGE.

O indicador que se corresponde ao ámbito de dotación e distribución equilibrada de equipamentos é a proximidade a equipamentos básicos, actividades de uso cotiá e espazos públicos, para o cal temos dúas fórmulas de cálculo. Por un lado atópase a relación entre a poboación de Bergondo con cobertura total e a poboación total, e por outro a relación entre a poboación con cobertura superior ao 70% e a poboación total. Neste caso incorpóranse dúas formas de cálculo dado a complexidade que supón ter cubertas o 100% das vivendas co 100% dos servizos no núcleo urbano, xa que os contornos do solo urbano aproxímanse a características rurais pola súa dispersión e tipoloxía de vivenda, dificultando a cobertura. Poderanse facer estas dúas operacións mediante un traballo de campo que permita identificar os puntos de servizo e o tratamento dos datos mediante ferramentas GIS que permita coñecer as vivendas fóra e dentro dos radios de cobertura. No cadro adxunto amósanse os radios que se toman para o cálculo das zonas de influencia de cada tipo de servizo.

Acceso a Equipamentos Básicos	Distancia
Educativo – guardería, centro escolar	300m
Centro de salud	600m
Bienestar social (hogar gente mayor, centro día)	300m
Cultural (centro cívico, biblioteca o centro cultural)	300m
Deportivo (centro deportivo, pista polideportiva)	600m
Espacio colaborativo	600m

Acceso a Espazos Públicos	Distancia
Área de juegos infantiles	300m

Acceso a Actividades de Uso Cotiá	Distancia
Farmacia	300m
Comercio alimenticio	300m
Mercado de abastos	600m
Supermercado – tienda alimentacion	300m



Imaxe da Praia de Gandarío
Fonte: Elaboración propia

EJES	ÁMBITOS	PRINCIPIOS/SUBINDICADORES	INDICADORES
MOBILIDADE	DISTRIBUCIÓN MODAL DO TRANSPORTE	Tempo e distancia percorrida segundo o motivo e desprazamento	Relación de viaxes a pé
			Relación de viaxes en bicicleta
			Relación de viaxes en vehículo privado
			Relación de viaxes en transporte público
			Relación de viaxes en transporte compartido ou outros
	ESPAZO VIARIO PARA PEÓNS	Porcentaxe de rúas na zona urbana con prioridade peonil	Relación de rúas con prioridad peonil en zona urbana
	ESPAZO VIARIO PARA BICICLETAS	Proximidade da poboación a un carril bici (%)	Relación de rúas que dispoñen de carril bici
COMPACIDADE E FUNCIONALIDADE	OCUPACIÓN DO SOLO	Compacidade vs dispersión	Media da densidade de vivendas nos dous nucleos urbanos
		Espazo Público e Habitabilidade	Calidade do Aire
			Accesibilidade do Viario

FÓRMULA DE CÁLCULO	RESULTADOS	TENDENCIA DESEXABLE	FONTES INFORMACIÓN	PERIODICIDADE
nº de viaxes a pé / nº viaxes xerados	19,77%	<20% viaxes en vehículo privado en zona urbana	Enquisas	Cuadrienal
nº de viaxes en bicicleta/ nº viaxes xerados	0,00%			
nº de viaxes en vehículo privado / nº viaxes xerados	82,56%			
nº de viaxes en transporte público / nº viaxes xerados	4,52%			
nº de viaxes en transporte compartido ou outros / nº viaxes xerados	1,61%			
mL de viario con prioridade peonil/mL totais	0,00%	> 75% de espazo viario en zona urbana con prioridade peonil	Rede viaria	Anual
mL de carril bici / mL totais	0,00%	> 80% da poboación dispoña dun carril bici a menos de 300m	Rede viaria, Padrón municipal	Anual

nº de viviendas urbanas/ superficie urbana (ha)	4,29	Sede Eletrónica del Catastro, IGE		
gr de CO2 emitidos/pasaxeiro/km	152,73	DGT, Padrón de Vehiculos, IGN o IGE		
L rúas Accesibles/L total X100	9,83	IGN		

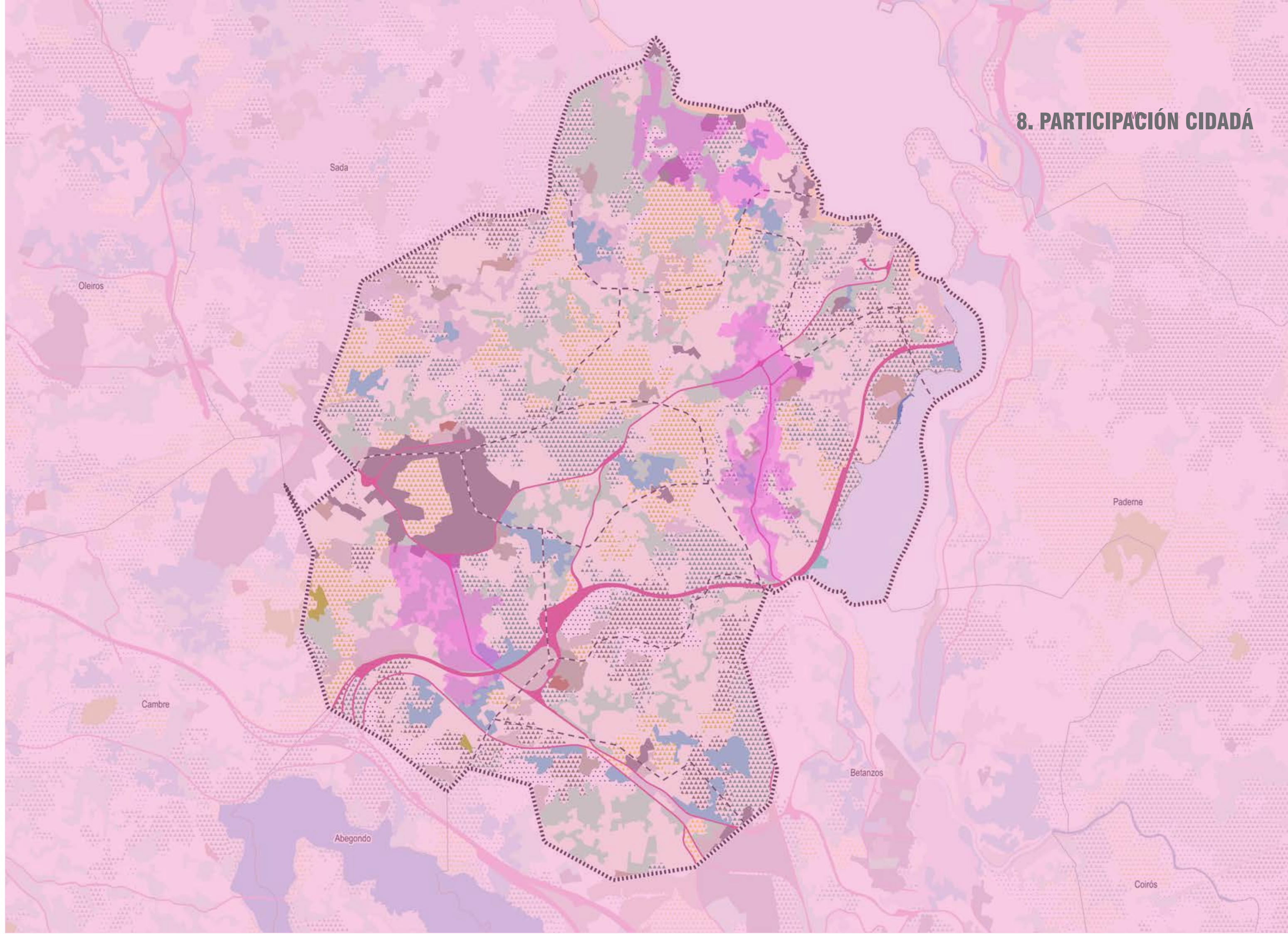
EJES	ÁMBITOS	PRINCIPIOS/SUBINDICADORES	INDICADORES
COMPLEXIDADE URBANA	ORGANIZACIÓN URBANA	Diversidade de usos	Densidade de usos non residenciais
			Mestura de usos
	ESPAZOS VERDES E BIODIVERSIDADE	Verde vs asfalto	Permeabilidade do solo
			Espazo verde por habitante
			Dotación de arborado viario
COHESIÓN SOCIAL	ENVELLECEMENTO DA POBOACIÓN	-	Relación entre a poboación de máis idade e a de menos idade
	DOTACIÓN E DISTRIBUCIÓN EQUILIBRADA DE EQUIPAMENTOS	Acceso a equipamentos, espazos públicos e actividades de uso cotiá	Proximidade a Equipamentos Básicos, Actividades de uso cotiá e Espazos Públicos

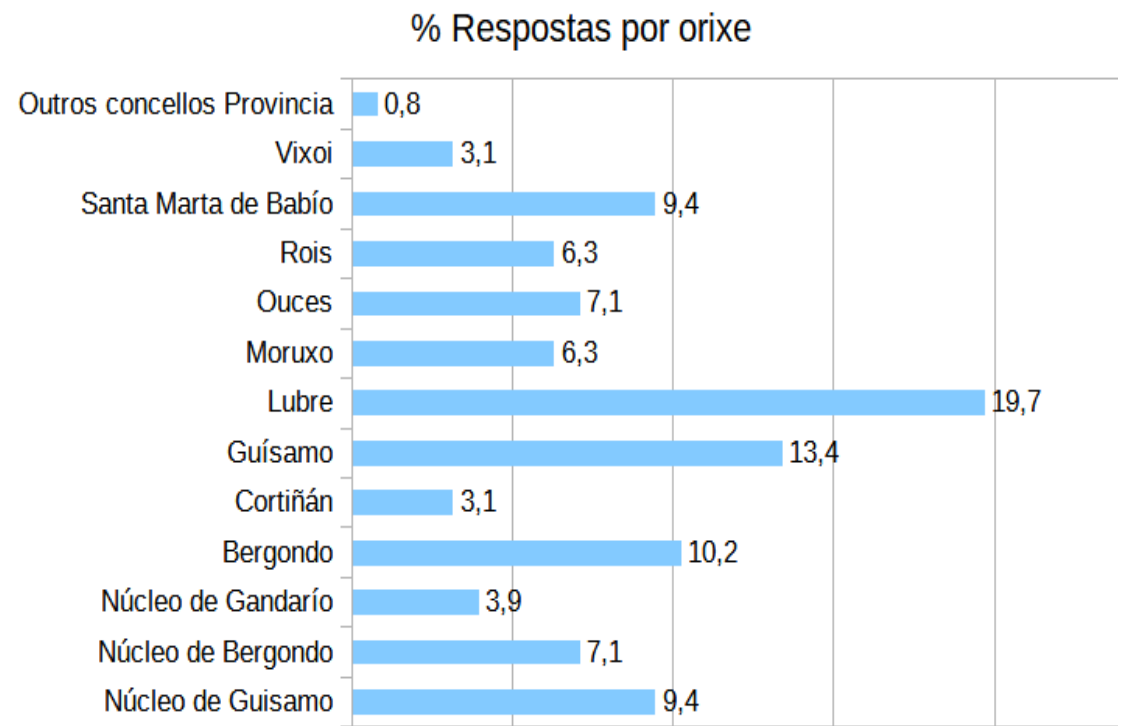
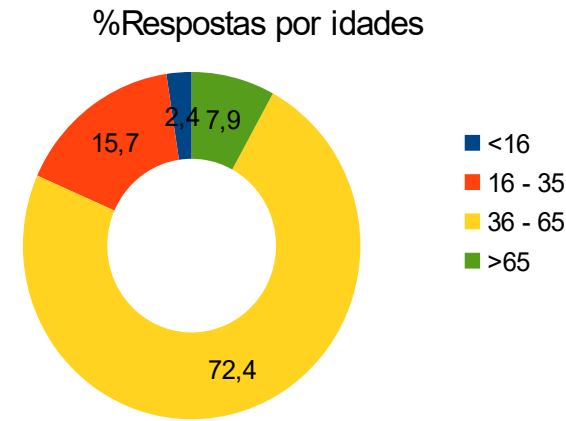
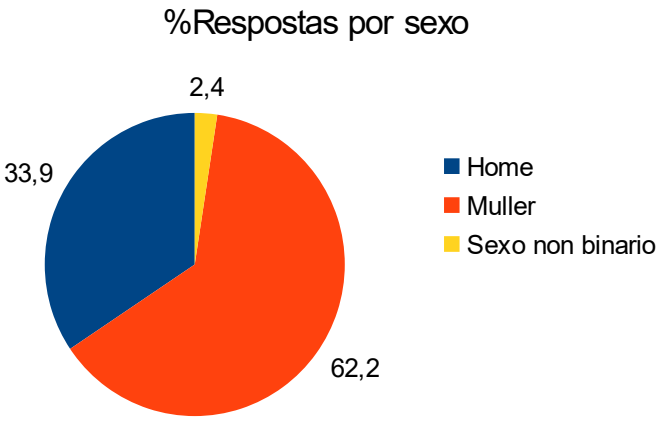
FÓRMULA DE CÁLCULO	RESULTADOS	TENDENCIA DESEXABLE	FONTES INFORMACIÓN	PERIODICIDADE
--------------------	------------	---------------------	--------------------	---------------

Nº usos non residenciais/superf urbana	0,319		Sede Eletrónica del Catastro, IGN	
m2 comercio, servicio/sup solo urbano	0,002		Sede Eletrónica del Catastro, IGE	
m2 solo permeable/sup total x100	81,04		IGN	
m2 espazo verde/hab	832,34		IGN, IGE	
mL rúas con arbolado/mL Total de rúas x100	2,34%		Medición de campo	

Poboación > 65 anos / Poboación entre 0 e 14 anos	2,80	-	Padrón municipal	Anual
Poboación de Bergondo con cobertura total / Poboación total x100	0,00			-
Poboación de Bergondo con cobertura superior ao 70% (máis de 5 servizos)/ Poboación total x100	22,91		Enquisas e traballo de campo	-

8. PARTICIPACIÓN CIDADÁ





O informe aquí recollido é o resultado da análise dos 127 cuestionarios recibidos a través da consulta dixital lanzada á cidadanía entre o 4 de abril e o de 26 de xuño do presente 2022, así como das principais conclusións extraídas das xuntanzas de traballo mantidas cos representantes políticos dos grupos municipais e persoal técnico do concello.

Por último, tamén se incorporan unha serie de correos electrónicos con achegas que foron enviadas por veciños/as, a un enderezo electrónico habilitado durante a redacción do traballo e posto a disposición de toda aquela persoa interesada en realizar algún tipo de consulta ou dúbida relacionada co PMS.

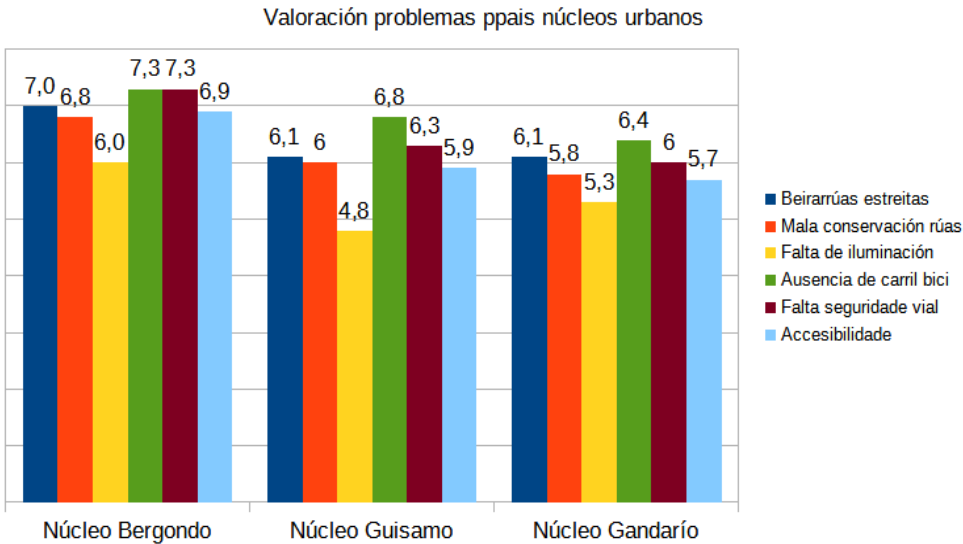
Así pois, ao abeiro dos datos recibidos, vemos que a implicación feminina foi considerablemente superior á masculina, así mesmo, tres cuartas partes das respostas, foron remitidas por persoas con idades comprendidas entre os 36 e 65 anos.

No que á orixe das respostas se refire, destacan as enviadas dende a parroquia de Lubre, seguidas das chegadas dende Guísamo e Bergondo.

Neste senso, temos que o “perfil medio” da persoa participante na consulta dixital, foi o dunha muller de entre 36 e 65 anos de idade residente na parroquia de Lubre.

8.1 ANÁLISE DAS RESPOSTAS

O guiión do cuestionario online, contaba cunha batería de preguntas especialmente orientadas ao casco urbano de Guísamo, Bergondo e Gandarío, e outro apartado destinado a identificar as problemáticas e deficiencias das parroquias.



“...no que á orixe das respostas se refire, destacan as enviadas dende a parroquia de Lubre, seguida de Guísamo e Bergondo”

Resultados Enquisa online. Fonte: Elaboración propia.

Principais problemas de mobilidade nos núcleos urbanos de Bergondo

No que atinxe á identificación dos problemas sinalados polos participantes nos grandes núcleos urbanos de Bergondo (o da propia capital municipal, mais os de Gandarío e Guísamo), as achegas recibidas apuntan cara á ausencia de carril bici, o insuficiente ancho das beirarrúas e á falta de seguridade vial, como os défits máis relevantes.

Principais problemas de mobilidade no conxunto municipal de Bergondo

En paralelo, tamén se planteaba outra pregunta semellante, orientada a determinar os problemas relacionados coa mobilidade a nivel da totalidade do termo municipal (núcleos urbanos e parroquias), revelando como eivas máis destacadas, os seguintes aspectos: o deficiente sistema de transporte público, a ausencia de vías peonís / ciclables, e practicamente coa mesma puntuación, a falta de seguridade vial e a mala conservación das estradas.

De igual xeito, tal e como tamén se recolleu no anterior punto -relativo ás problemáticas dos núcleos urbanos-, a xuízo das persoas que respostaron á enquisa, a iluminación, semella ser o aspecto que reflicte o menor descontento das cuestións planteadas.

Principais problemas de mobilidade no conxunto municipal de Bergondo

Por último, abordamos os problemas da mobilidade no total do territorio municipal, tanto os núcleos urbanos como as parroquias, obtendo o seguinte ranking, e que desta volta representamos de xeito escalonado:

- 1º As carencias existentes no transporte público
- 2º Ausencia de vías ciclables ou peonís
- 3º Falta de seguridade vial
- 4º Mala conservación das estradas
- 5º Accesibilidade
- 6º Falta iluminación

8.2 DEMANDAS PARA A MELLORA DA MOBILIDADE

Posteriormente, o cuestionario afondaba noutra serie de aspectos relacionados coa mobilidade, a través de dúas preguntas dirixidas a localizar que zonas ou puntos do termo municipal serían susceptibles de ser melloradas con máis urxencia, e a describir aqueles outros factores (iluminación, estado do pavimento...) que



Imaxe dun vial de Bergondo. Fonte: Elaboración propia.

Resultados Enquisa online. Fonte: Elaboración propia.

tamén inciden na mobilidade.

¿Que áreas ou zonas concretas dos cascos urbanos, pensa que debería ser melloradas con máis inmediatez?

- Núcleo urbano de Gandarío
 - Accesos á praia
- Núcleo urbano de Guísamo
 - Entorno do centro de saúde
- Núcleo urbano de Bergondo
- Bergondiño
- Lubre
 - Obra de Paño
 - Casal de Agra (mellora do asfaltado da pista de acceso)
 - Rematar beirarrúa da R/ da Lama (para que os nenos da escola po dan acceder á mesma con seguridade)
- Sta Marta de Babío
 - Accesos á rotonda
- Moruxo

Así pois, se elaboramos unha representación “xerarquizada”, na que apa- rezan de maior a menor frecuencia de repetición aqueles lugares sinalados polos entrevistados como os máis urxentes de mellora, no que á mobilidade se refire, atopamos nos primeiros lugares os núcleos de Gandarío (con especial mención aos accesos ás praias) e Guísamo (enfazizando os problemas existentes nos accesos ao centro de saúde), seguidos a algo máis de distancia do de Bergondo.

Nun segundo grupo, situaríanse as queixas relativas aos núcleos de Bergon- diño, Lubre (aludíndo aos casos de Obra de Paño e Casal de Agra), Sta Marta de Babío e a parroquia de Moruxo, sen especificar zona ou núcleo algún. Neste liña, os participantes, tamén indicaron outros puntos ou tramos concretos, susceptibles de mellora:

- Zona de Cortes
- Cemiterio municipal e igrexa de Bergondo
- Cruce da N-VI ca estrada de Ferrol en Guísamo.
- Curvas da Costa de Ouces na estrada de Sada a Lubre
- Tramo Vixoi-O Pedrido
- San Paio, especialmente no entorno da DP-0810 (Villa Julia)
- Entorno dos xardíns Pazo Baldomir

- Zona arrededores DP0811/DP0813
- Rotonda de S.Cidre
- Praza Santa Marta, principalmente na parte da rotonda.
- Estradas do Vilar e Pedras Brancas
- Entorno do parque infantil de Guísamo ó carón do cemiterio
- Mellorar o tramo da AC-162 que vai desde a praia de Gandarío ata o conce llo de Sada
- Colocación dunha rotonda á saída de Guísamo en dirección Betanzos (para efectuar cambios de sentido con seguridade)

No caso do reforzo de medidas e aspectos para a mellora da mobilidade, e a seguridade dos peóns, as principais propostas centráanse en todo o relacionado coas beirarrúas, tanto dende o punto de vista do insuficiente ancho das existentes, como da necesidade de ampliar a súa extensión e número. Practicamente a un nivel de esixencia semellante, sitúanse as demandas de limpeza e desbroce dos arcéns, empregados polos peóns para transitar polas estradas.

¿Que aspectos deberían ser potenciados para a mellora e seguridade da mobilidade peonil(1)?

- Creación de máis beirarrúas e ancheamento das existentes
 - ”Facer mais beiraruas nas principais rúas das distintas parroquias”.
 - ”Poñer aceras de lubre a guntin”
- Desbroce e limpeza dos arcéns
 - ”Limpieza de cunetas en todo o termo máis a miudo”
 - ”Hai que mellorar a limpeza as beiras das carreteras”
- Fomento da seguridade vial e implementación de medidas de calmado de tráfico
 - Intentar colocar unas bandas rugosas en la recta que va al antiguo camino de las escuelas en guisamo, pasan coches a gran velocidad y es una calle sin aceras transitada por niños y ancianos.
 - ”Educación vial para adultos, non só para escolares.”
- Mellora de accesibilidade
 - ”Ancheas aceras e facelas para que poidan ir en silla de rodas, mule tas, andadores, ... máis cómodos que ahora”
 - ”Poner Bolardos u otra cosa similar en aceras de Guisamo para que dejen pasar a personas con carritos de movilidad reducida y bebés”

Posteriormente, entrarían as propostas relativas ao fomento da seguridade vial en xeral, e a implementación de medidas de calmado de tráfico en particular

(1) Introdúcense comentarios literais enviados polos enquisados para ilus- trar os distintos problemas aludidos.

(lombos, regulamento de velocidade...), así como a aposta pola mellora da accesibilidade.

A maiores, os participantes, indicaron puntos concretos nos que se suxíre a ubicación de pasos de peóns:

- "Paso de peons en rotonda de Os Condes"
- "Paso de ceбра en el entorno de la farmacia de San isidro"
- "Mais pasos de peons nas rúas de Guisamo (na baixada o carón do Chiquitero)"
- "Pasos de ceбра ou similares en certas zonas como Raxas"
- "Paso Peatonal a la altura del super Claudio y Badenes frente al Cementerio paso peatonal dirección hacia la Escuela Infantil de Guisamo"

Propostas de tramos ciclables e/ou peonís:

- "Muy interesante un carril bici para unir los tres núcleos y así que los niños puedan ir al cole en bici"
- "Creación de un carril bici que limite con el Concello de Cambre y que permita llegar al Poligono industrial de Bergondo."
- "En aldeas como Bergondión es posible un único carril unidireccional con peonil y bici. Muy recomendable ya que la aldea es circular"
- "Crear un carril Bici que una Guisamo y el Poligono"
- "Carril bici a Sada dende Gandario"
- "Un carril bici de Bergondo a Gandario"

8.3 OUTRAS ACHEGAS E PROPOSTAS RELATIVAS Á MOBILIDADE

Ao remate da enquisa, abríase a posibilidade de que as persoas entrevistadas volcaran as súas propostas para mellorar a mobilidade no seu concello, e alén doutras suxerencias ou demandas xa comentadas, destacarían as seguintes:

Seguridade vial

En relación ás demandas províntes do rural, a meirande parte das achegas centranse na esixencia de cunetas/beirarrúas e a mellora do asfaltado:

- "Colocar bandas reductoras na Campiña, os vehículos as veces parece que están a facer un rally con peligro que supón para os veciños"
- "Maior iluminación, o camiño dende betanzos a bergondo feito de noite e moi perigoso. Hai zonas sen beirarrúa e sen ningunha iluminación."
- "Intentar colocar unas bandas rugosas en la recta que va al antiguo camino"

Imaxe de vial no Concello de Bergondo.

Fonte: Elaboración propia.





de las escuelas en guisamo, pasan coches a gran velocidad y es una calle sin aceras transitada por niños y ancianos”

- ”Eu querría levar os nenos en bici pero por falta de seguridade non os levo. Tamén iría a traballar en bici pero polo mesmo, non o fago.”
- ”Acera para peatones en toda la recta de lubre donde la escuela infantil(falta acera desde la escuela hasta el comienzo de la Rúa da lama), Baddén de velocidade (montículo) en la recta de lubre antes de llegar a la escuela infantil (a ambos lados) para la seguridad de los niños.”
- ”Mais sinalizamento vertical. Poñer mais radares de tráfico, posto que a xente non respecta nin por asomo os límites de velocidade.”
- ”Espejos en cruces”
- ”Más señales e indicadores. Repintar vías.”
- ”Unir guisamo con beirarruas os polígonos de bergondo e o de piadela”
- ”Desde Sta Marta no se puede ir a la parada del autobús de Ferrol por no haber aceras.”
- ”E moi importante ter beirarrúas ou sendas peonís para a seguridade do peón e dos vehículos, a limpeza e mantemento das que hai para unha boa visibilidade, coa axuda dunha boa iluminación”
- ”Cubrir as cunetas nas parroquias, polo menos nas carreteras principais, para ganar espacio para poder andar máis seguros”.

Accesibilidade

- ”Tener en cuenta a las personas con movilidad reducida”
- ”Quitar farolas do medio das aceras”
- ”Las aceras de subida y baja a a la playa estan totalmente rotas, con peligro para los peatones”
- ”Arreglo dos camiños, moitos baches, difícil camiñar cun carrito por eles”
- ”O acceso as paradas escolares debería ter garantizado por aceras, non polas cunetas das carreteras”
- ”Non hai beirarruas para poder ir andando desde Santa Marta ao Concello, nin voltar”

Carriles bici

- ”Mas acceso y vías para bicis y patinetes”
- ”Carril bici, información sobre rutas, facilidade para usar transporte compartido un carril bici para poder desplazarse por el concello en bici, patinete,.. estaria bien”
- ”Importantísimo carril bici para que se poda usar a mesma como un medio real de transporte e non depender de buses e automóviles”
- ”Elaboracion dunha rede de sendas que permitan a mobilidade das persoas

Vista da Ponte do Pedrido. Fonte: Elaboración propia.

maiores e as bicicletas”

- ”Propoño facer un concello con máis mobilidade sostible onde se poida deixar o coche na casa e poder facer todos os desprazamentos andando/ bici/patinete... para así ser un concello exemplar e sostible. Así tamén animar os nenos a facer deporte.
- ”Carril bici por la costa”
- ”Sendas peoniles ou carris bici para comunicar os diferentes núcleos do concello, agora mesmo e unha labor de risco poder moverse en bici entre os diferentes pobos do concello temos carreteiras con moito tráfico sen apenas arcéns e demasiado rápidas, un exemplo en verán e imposible prantearse ir en bici con nenos dende guisamo ata gandario, carretera extrema damente perigosa sen espacio para circular coa bici”

Desbroces e limpeza

- ”Limpeza de cunetas e a reparación das mesmas”
- ”No cruce de aldea de arriba coa carretera de Ferrol (chalets amarillos) e frecuente que as herbas da cuneta impidan a visibilidade”
- ”Limpieza de maleza que invade as rúas e beirarruas”
- ”Mais desbroce en Moruxo”
- ”Eliminación das árboles próximas a estradas e beirarrúas”

Transporte público

- ”El transporte público, autobuses sale uno a las 12 del día de coruña, y luego no hay otro hasta las 4, 30 de la tarde para ir a fiobre. Esta muy mal comunicado.”
- ”El servicio de autobús Coruña-Betanzos es cada vez más deficiente”
- ”Un servicio de autobús polas mañás alguns días que comunique as parroquias co concello e polas tardes con Gandario no verán”
- ”Poñer buses que comuniquen con sada e betanzos de forma regular”
- ”El transporte público es imposible en Bergondioño, necesitaríamos una parada de bus”
- ”Traballar nun transporte público de calidade e con frecuencia”
- ”Aprovechar el autobús de sada a lubre y que continúe al polígono pase por el concello y vuelva a sada hacia gandario”
- ”Creación de líneas de buses nocturnas entre concellos”
- ”Lista de xente que viaxe a coruña en distintas franxas horarias para poñer un bus ou compartir coche
- ”Bono taxi ou semellante”
- ”Aos maiores da parroquia , eu penso que lles había que por un transporte para se poder desprazar por todo o concello , sen que tuviesen que deixara

as sus pensions en taxis.”

- ”Mellora das conexións no transporte público, que en Lubre son inadecuadas e practicamente nulas para persoas que desexen utilizar este método de transporte á hora de chegar ao seu posto de traballo en algún sitio que non sexa Sada”

Mellora do pavimento

- ”Eliminar los socabones existentes en los arcenes y que suponen un peligro tanto para el que estaciona como para el que circula. Estos desperfectos impiden muchas veces estacionar con seguridad a los clientes de esa área comercial...”
- ”Vigilancia de estado y reparación (al menos con parches) de caminos”.
- ”Arreglar as fochancas que fan algún lugar intransitable”
- ”Hai que mellorar o asfaltado de carreteiras e camiños”
- ”Mellorar o asfalto nas carreteras de Cortiñan de abajo”

Ancheamento de estradas

- ”Carretera unidireccional peatonal en Bergondioño”
- ”As estradas son mois estreitas, e se vas no coche rayas os laterais do coche, e se vas camiñando e te atopas cun coche, vaia perigo, non se pode apartarse ben polas malezas”
- ”Viales de un solo sentido”

8.4 OUTRO TIPO DE PROPOSTAS E RECLAMACIÓNS ALLEAS Á MOBILIDADE

A miúdo este tipo de consulta á cidadanía, son aproveitadas por ésta, para facer envío doutras demandas que non sempre gardan relación, coa natureza da enquisa; porén tamén son recollidas e ordeadas por temáticas:

Saneamento e lixo

- ”Dotar de alcantarillado para a recollida de aguas fecales o 100% das vivendas de todos os núcleos rurais do concello”
- ”Dotar a todas las casas de los núcleos urbanos de conexión para saneamiento”
- ”Engadir contenedores de vidro e papel”
- ”Hace años que la bajada a la playa sólo se limpian los 150 metros desde la glorieta, el resto no pasan ni por casualidad.”

6.817

habitantes

4.762

vehículos

2 vehículos

cada

3 habitantes

9,76

habitantes por hectárea

3.002

viviendas construídas

2,34%

de beirarrúas con vexetación

1.177

prazas de estacionamento
na rúa

1700

prazas de estacionamento
en edificacións

0 m

de carga e descarga

23,10 km

de beirarrúas

90%

de beirarrúas con pendente
ata ao 6%

89%

de beirarrúas con ancho
menor a 1,80m

25,24%

das rúas con plataforma
maior de 10m

82,1%

do espazo público
reservado ao vehículo

4,49%

de espazo público de
prioridade peonil

0%

da superficie das rúas son peonís

13,33%

de espazo público para beirarrúas

27,52 ha

de espazo público

Información referida ao solo urbano do Concello de Bergondo. Datos extraídos extraído de fontes estatísticas, Padrón Municipal e elaboración propia / abril 2022

Iluminación e conectividade

- "Máis iluminación en calles pequenas"
- "Las farolas de la plaza de Guísamo llevan años estropeadas, se apagan y se encienden y muchas veces por las noches está todo apagado."
- "Que chegue a fibra a roda a poboación"
- "A colocación de puntos de luz en zonas que carecen de ningún"

Demandas dende as parroquias

- "Hay más parroquias que Gandario y Guisamo, todos pagamos los mismos impuestos y deberíamos tener lo mismo, esto es una vergüenza"
- "Hay otros lugares olvidados que realmente necesitan mejoras, y no el centro del ayuntamiento"
- "El resto de las parroquias también cuenta"
- "Mejorar las parroquias, Bergondo no sólo es Guisamo. Hay parroquias muy abandonadas, en las carreteras, iluminación, seguridad vial, transporte público, etc..."
- "Urxen beiraruas en parroquias con elevado número de veciños para achegarse aos comercios"
- "Hay otros lugares olvidados que realmente necesitan mejoras, y no el centro del ayuntamiento"
- "Ter en conta os núcleos de vivendas dispersos, como Espírito Santo, Lubre ou Armuño."
- "O Concello de Bergondo ten máis núcleos de poboación que Bergondo, Guísamo e Gandario, que precisan de un mantemento adecuado como a limpeza das malezas e cunetas"

Outro tipo de comentarios ou propostas

- "Dotar dun método/ferramenta de denuncia sinxela para o reporte cidadá do estado das vías, pasos, etc."
- "Acceso a Praia, facilitar os empadronados acceso y pagar ara los no empadronados, como Oleiros."
- "Pasarela sobre a N-VI para poder cruzar dunha parada de autobús á outra."
- "Cazar el exceso de jabalíes que aparecen por las carreteras y caminos"
- "Repaso periódico das rúas con actuacións mellora/reparación con maior tempo co fin de non caian no esquecemento por falta de denuncia."
- "Poder ir a trabajar en bici, mejoraría la salud de todos. Apostar por un Ayuntamiento pro salud!!!"
- "En xeral, mellora da seguridade e sensibilización acerca do uso responsa-

ble das infraestruturas"

8.5. ACHEGAS RECIBIDAS A TRAVÉS DO ENDEREZO ELECTRÓNICO DO PMS

Como remate, indicar que durante o periodo de recollida de datos (enquisa online, medicións, entrevistas...), puxose a disposición da veciñanza, un enderezo electrónico a través do cal se recibiron os seguintes correos:

Hola! Mi sugerencia, una acera en Moruxo, para poder pasear con los niños de manera segura hasta la playa. Hay un tramo peligroso en la bajada, viniendo del camping Mariñana, donde han instalado el parque infantil y de gimnasio para mayores. Es un tramo pequeño pero que hace muy incómodo e inseguro el camino hasta la playa de Gandario. No será hasta pasado el parking de la playa, en donde sí ya nos encontramos nuevamente la zona de peatones. Y por pedir, me gustaría también un carril bici que conectará Bergondo con Sada. Muchas gracias por su atención.

- Propostas para PMS

Aplicación para móvil en tempo real de buses, mellora das frecuencias do transporte público

Posta en valor, mellora e mantemento dos camiños e sendas naturais peonís e ciclables, por exemplo da ruta do Callou

Adaptación de vías para a seguridade de vehículos ciclables, por exemplo na carreira de Guísamo a Cambre

Mellora da calidade e ampliación das aceras en Guísamo, redución da velocidade do tráfico rodado sobre todo en camiños

-Sugerencias

Buenos días,convendría ampliar arcén o posibilidad de aceras en el tramo desde cruce os Condes hasta más allá de Farmacia

Hola,me informe ahora mismo sobre éste tema bastante interesante porque llevamos algunos vecinos quejándonos del poco respeto de muchos conductores con subirse con sus vehículos encima de las aceras impidiendo el paso a las personas,inclusive a personas con movilidad reducida y carritos de bebés teniendo que bajar hacia la carretera y bordear el vehículo por la carretera al interrumpir el acceso por la acera y estuvimos hablando de poner una queja al respecto para ver la posibilidad de poder poner el Ayuntamiento algunas vallas protectoras,bolardos o barras protectoras siendo una nacional bastante concurrida y sino al menos un semáforo peatonal al nivel del comercio Cláudio porque casi nunca paran los vehículos pese a ver personas esperando para poder pasar y en la carretera dirección



Cambre justo en el Cementerio áhi un paso peatonal donde los vehículos pasan a mucha velocidad y muchos pese a estar pasando madres o padres con los pequeños hacia la Escuela Infantil hacen caso omiso y no paran pasando a gran velocidad, cosa que siendo yo madre y nombrada como concejal de la Escuela de Guisamo las madres y padres me comentaron de hablarlo con Dolores la Directora y demás personas para ver si se podría poner algún tipo de Badenes reductores para obligar así a los conductores reducir la velocidad que es de 50 por ese nivel pero que no respetan.

Son tres objetivos bastante importantes tratándose de la protección al peatón. Mi nombre es **** y vivo en el Edificio Sobre la Iglesia N° **, si necesita pruebas se las consigo fácilmente. También se que la Economía no abunda y existen más problemas quizás incluso más urgentes. Pero para que lo tengan presente tratándose de vuestros vecinos. Gracias por ésta labor que habéis llevado a cabo de gran interés para muchos, que no es para menos tratándose de una Seguridad para todos. Un Cordial Saludo.

Hola. Enhorabuena por la encuesta. Es necesario añadir calidad de vida y comodidad en la movilidad a zonas como Bergondiño Núcleo de aldea con muchas posibilidades Hay muchos niños y mayores, además de ser una con ideal para caminar La carretera es sinuosa y discurre entre muchas viviendas unifamiliares Ideal para un único carril unidireccional para coches residentes y de cruce ocasional ... coMpartido con peonil y bici Así se convertiría en una aldea modelo de calidad de vida para Lis vecinos Destacar que el acceso a la autopista desde Santa Marta, impide dirigirse a Miño , así como se debería solicitar la bonificación para el acceso-enlace Santa Marta - Betanzos... existen muchos trabajadores que usan por trabajo ese acceso para ir a Carballo, Arteixo....Y así se eliminaría tráfico de la carretera que baja por Bergondo a Betanzos en horas punta. Muchas gracias

Soy una vecina de Bergondo, concretamente de Mesoiro. No sé si he entendido bien la finalidad de ese proyecto o si quizás no llego a tiempo pero me gustaría aportar mi granito de arena. En Mesoiro tenemos un grave problema de inseguridad vial, los coches no hacen caso de la prohibición de circular a más 40km/h en la recta y no dispones de aceras.

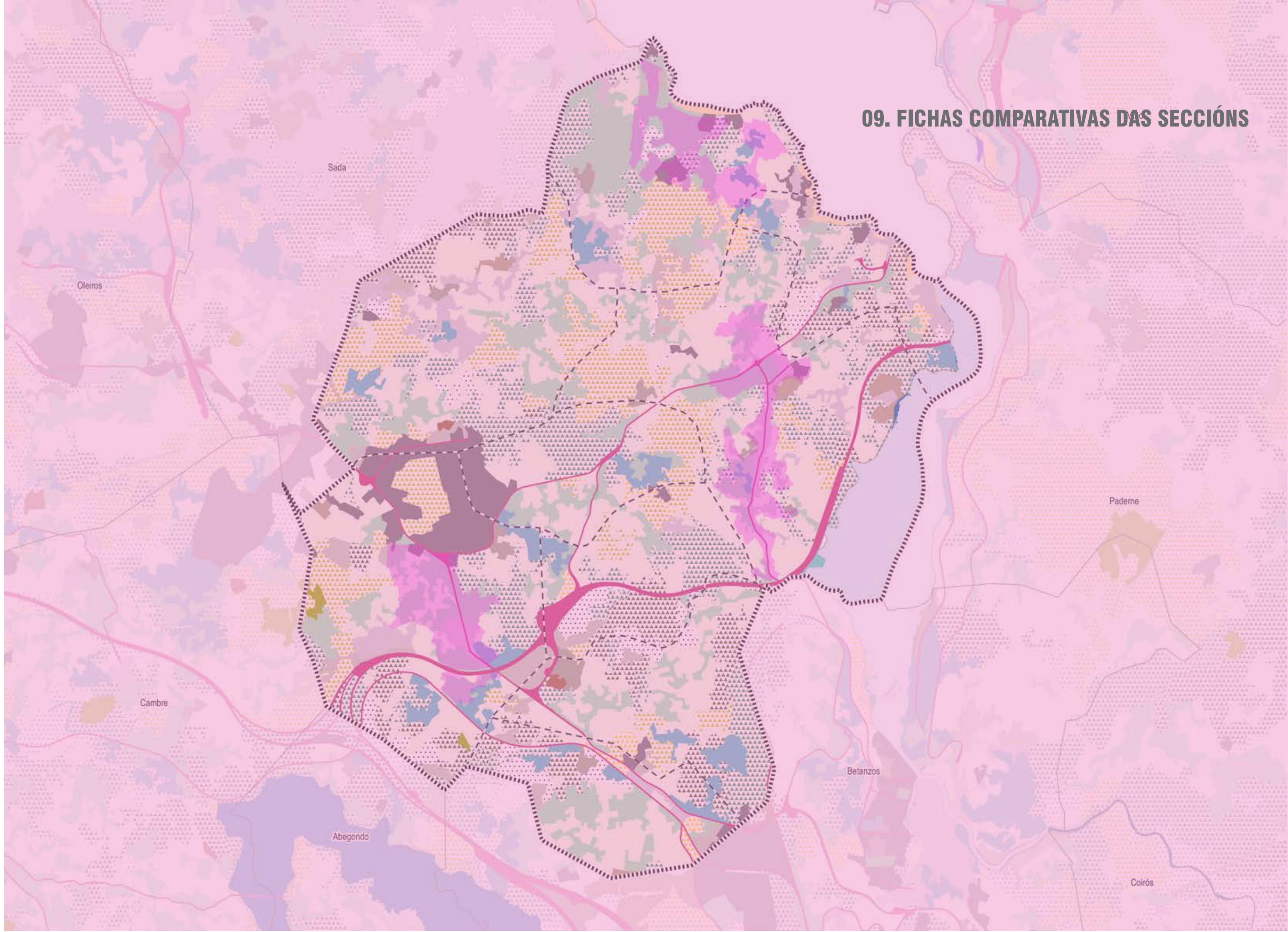
La parada del autobús escolar ,y el de línea, se encuentra entre dos curvas lo que dificulta mucho la visibilidad de los conductores y la del peatón con el agravante la inexistencia de acera e incluso espacio en el arcén. Sentimos que nos jugamos la vida y sobre todo la de nuestros pequeños cada día para llevarlos y recogerlos en el autobús. Entiendo que dotar la carretera de aceras para los peatones es lento y costoso así que mi recomendación sería que movieran la parada y la marquesina a una recta con visibilidad

Muchas gracias, un saludo

**“...en Mesoiro
tenemos un grave
problema de
inseguridad vial”**

Imaxe do viario de saída do arenal de Gandarío. Fonte: Elaboración propia.

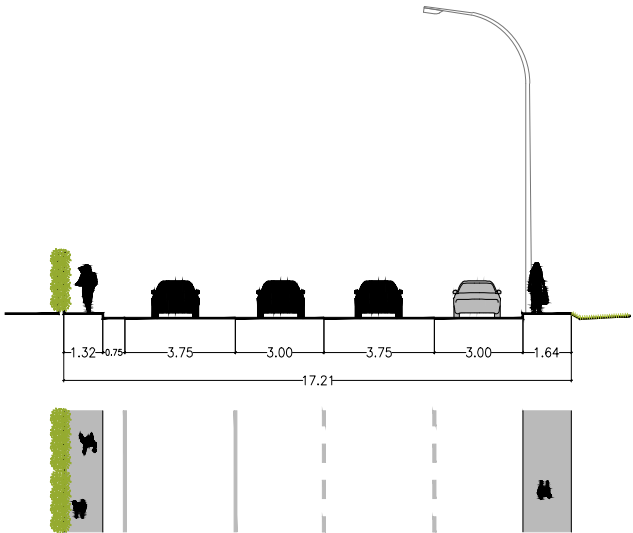
09. FICHAS COMPARATIVAS DAS SECCIÓNS



ESTADO INICIAL

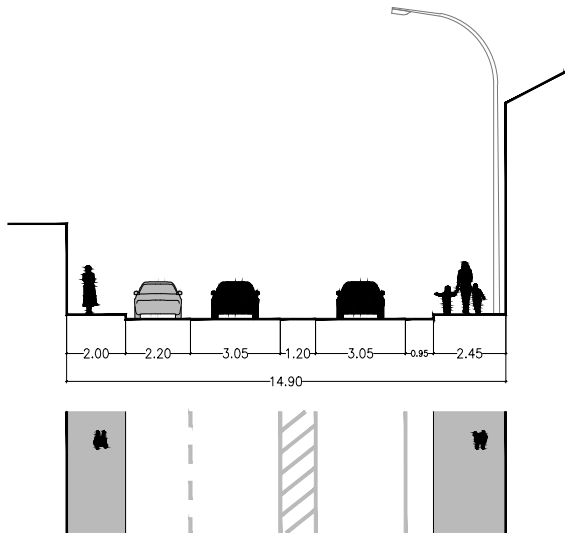
Nacional VI, 20

Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



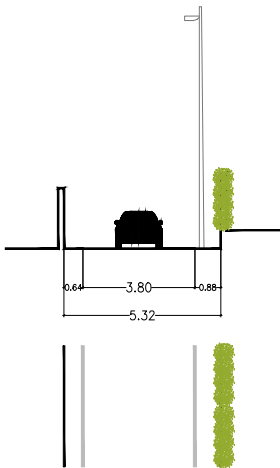
Nacional VI, 16

Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



Rúa San Paio, 30

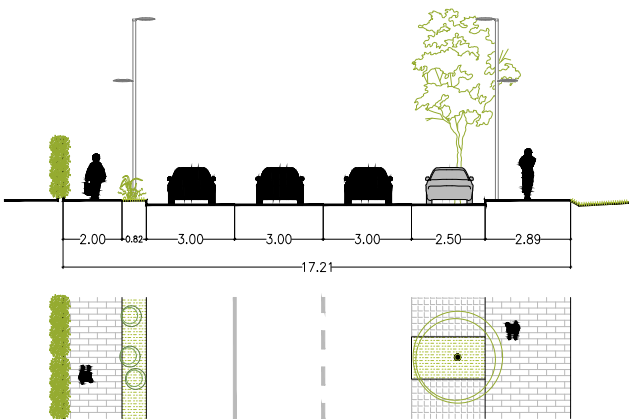
Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



PROPOSTA

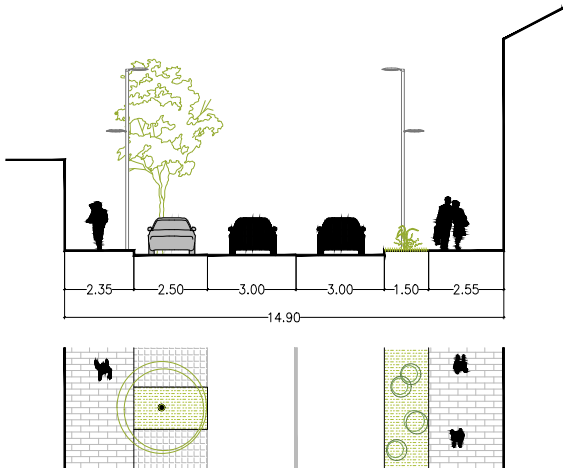
Nacional VI, 20

Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



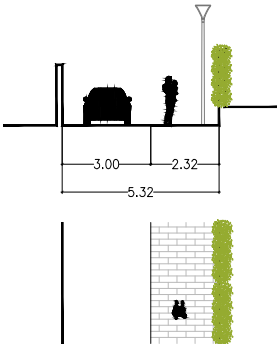
Nacional VI, 16

Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



Rúa San Paio, 30

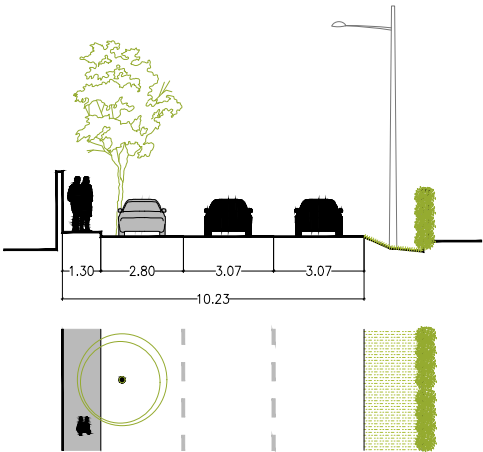
Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



ESTADO INICIAL

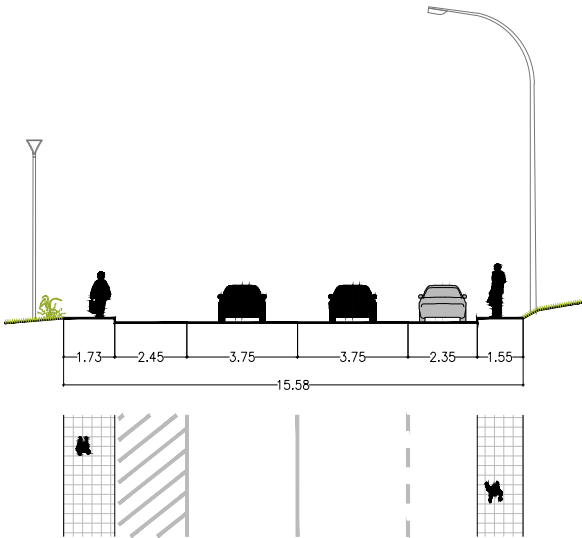
Lugar Ruanova, 9

Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirrarúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



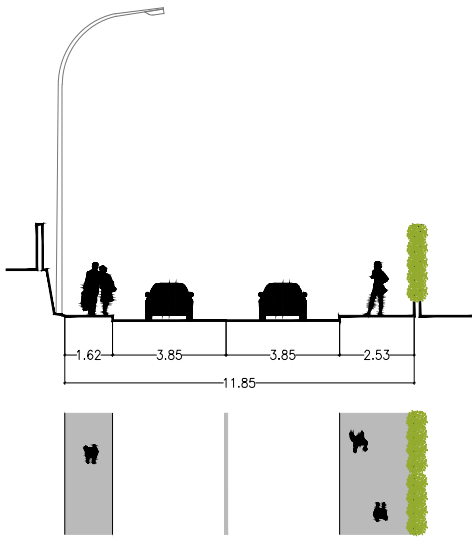
Lugar Estrada da Coruña, 12

Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirrarúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



AC-161, 39

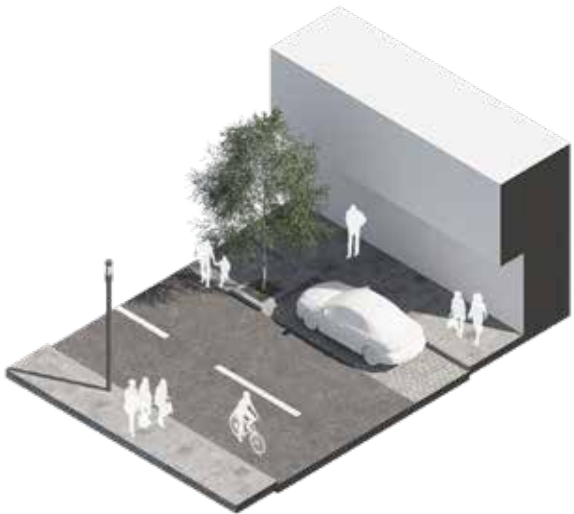
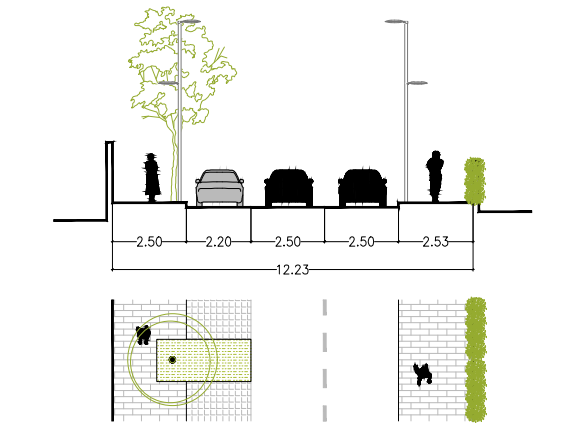
Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirrarúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



PROPOSTA

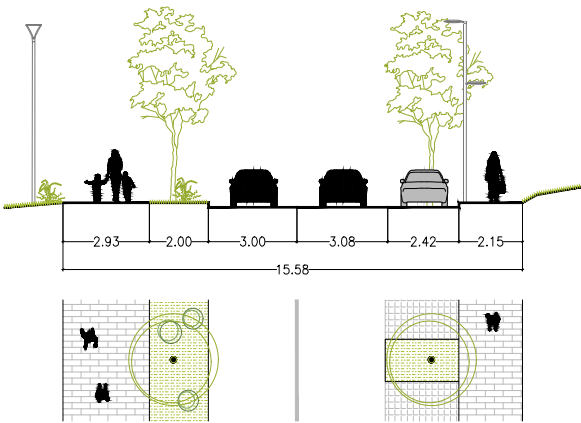
Lugar Ruanova, 9

Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



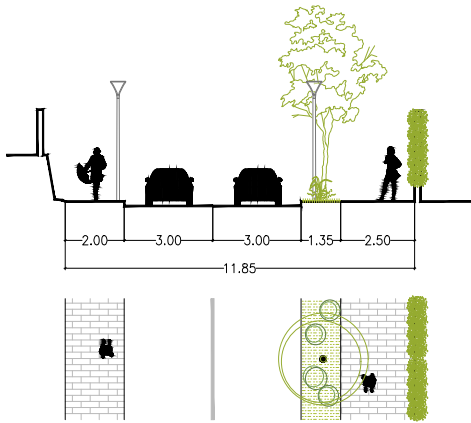
Lugal Estrada da Coruña, 12

Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



AC-161, 39

Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



ESTADO INICIAL

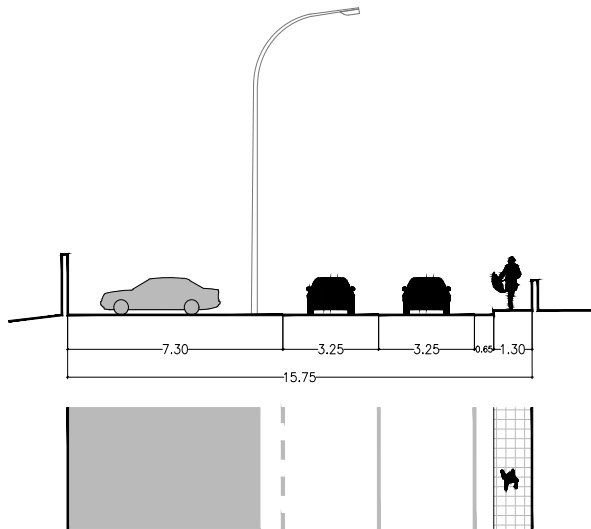
Estrada San Cidre, 34

Estacionamento
Regulado en liña 1
Regulado en liña 2
Regulado en batería 1
Regulado en batería 2
Non regulado
Ausencia

Vexetación
Árbores nunha beirarrúa
Árbores en dúas beirarrúas
Espazo axardinado
Xardineiras
Sen vexetación

Rúa
Unha beirarrúa
Dúas beirarrúas
Sen beirarrúa
Peonil
Terraza
Bolardos
Plataforma compartida

Estado
Accesibilidade
Sinalización
Mobiliario urbano
R.S.U
Iluminación
Valoración xeral



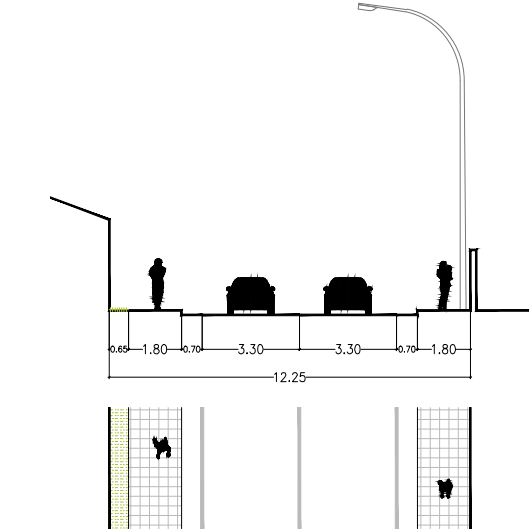
AC-162, 24

Estacionamento
Regulado en liña 1
Regulado en liña 2
Regulado en batería 1
Regulado en batería 2
Non regulado
Ausencia

Vexetación
Árbores nunha beirarrúa
Árbores en dúas beirarrúas
Espazo axardinado
Xardineiras
Sen vexetación

Rúa
Unha beirarrúa
Dúas beirarrúas
Sen beirarrúa
Peonil
Terraza
Bolardos
Plataforma compartida

Estado
Accesibilidade
Sinalización
Mobiliario urbano
R.S.U
Iluminación
Valoración xeral



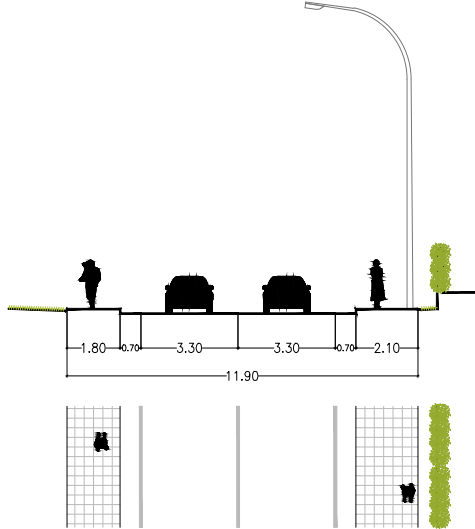
Rúa Lagoa, 9

Estacionamento
Regulado en liña 1
Regulado en liña 2
Regulado en batería 1
Regulado en batería 2
Non regulado
Ausencia

Vexetación
Árbores nunha beirarrúa
Árbores en dúas beirarrúas
Espazo axardinado
Xardineiras
Sen vexetación

Rúa
Unha beirarrúa
Dúas beirarrúas
Sen beirarrúa
Peonil
Terraza
Bolardos
Plataforma compartida

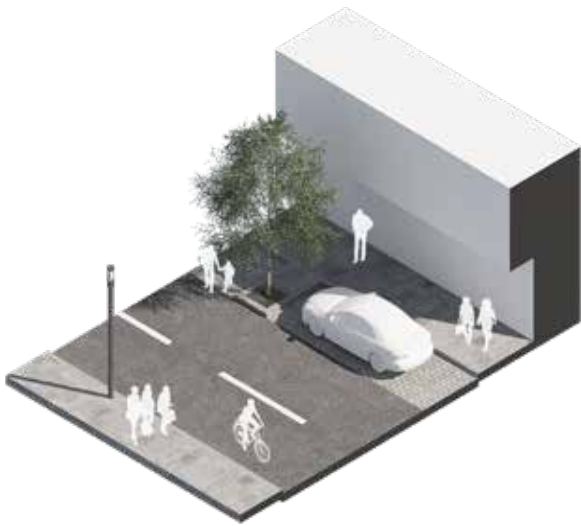
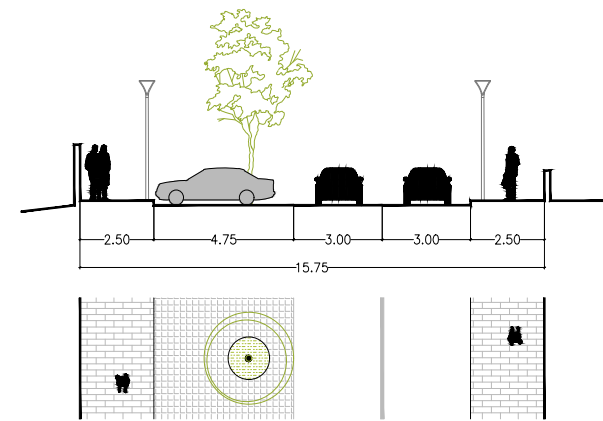
Estado
Accesibilidade
Sinalización
Mobiliario urbano
R.S.U
Iluminación
Valoración xeral



PROPOSTA

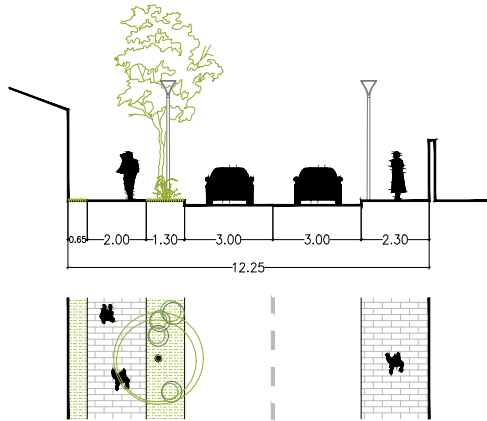
Estrada San Cidre, 34

Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



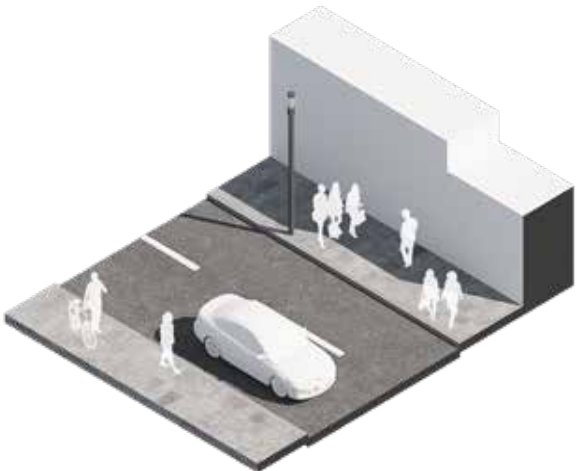
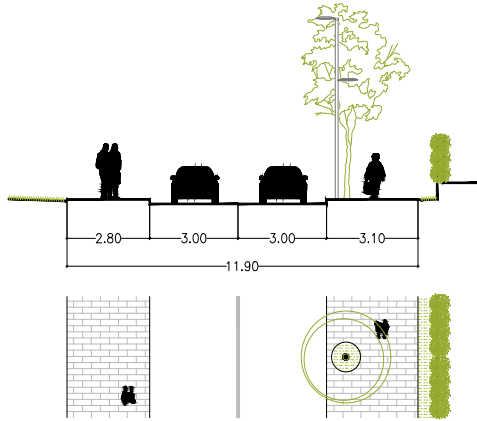
AC-162, 24

Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



Rúa Lagoa, 9

Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



ESTADO INICIAL

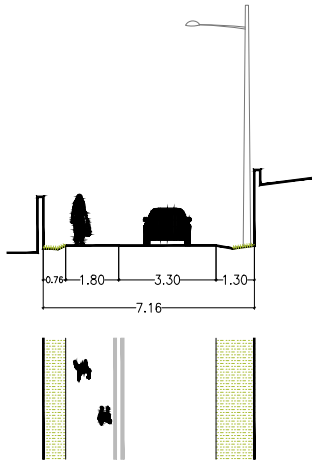
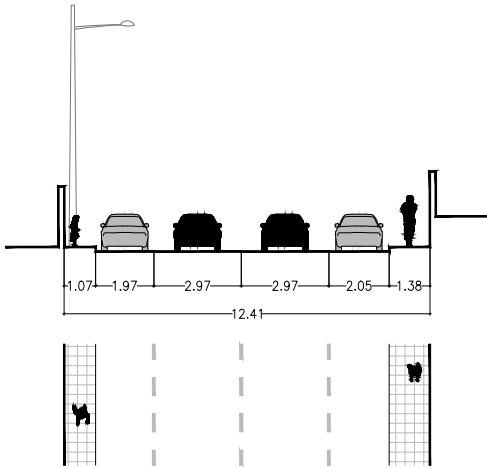
Rúa Cornide, 26

Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



Lugar Gandario, 64

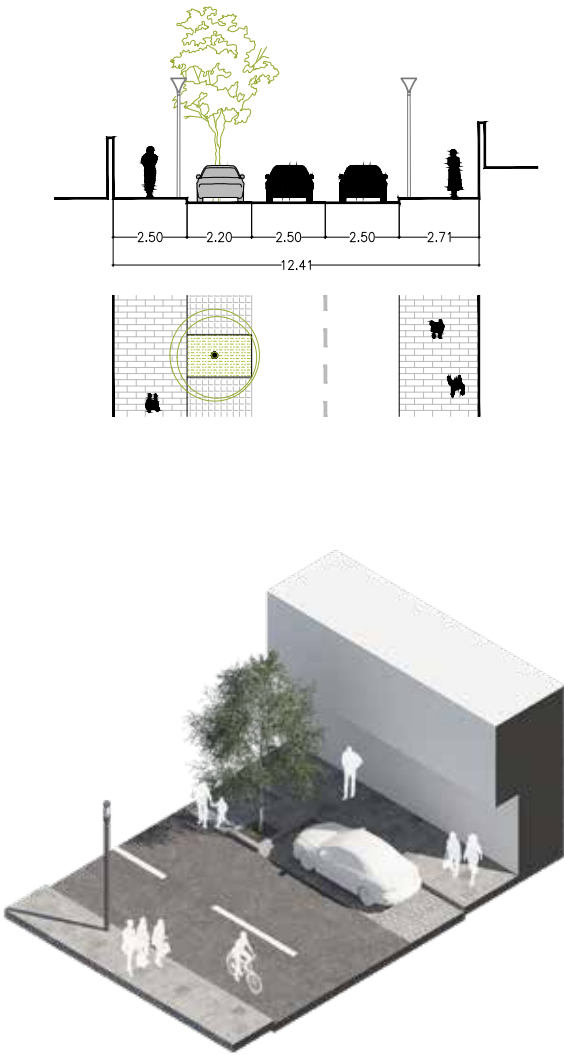
Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



PROPOSTA

Rúa Cornide, 26

Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



Lugar Gandario, 64

Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	
Rúa	
Unha beirarrúa	
Dúas beirarrúas	
Sen beirarrúa	
Peonil	
Terraza	
Bolardos	
Plataforma compartida	
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	

