PILAR CELA ALVAREZ - 32777628Y

Firmado digitalmente por PILAR CELA ALVAREZ - 32777628Y
Motivo: Dilixencia para facer constar que o Plan de movilidade urbana sostible foi aprobado definitivamente por decreto da alcaldía nº2022004440 do 19 de setembro de 2022.
Fecha: 2022.09.19 14:41:05 +02'00'

Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Oleiros



Concello de Oleiros

PROYESTEGAL
PROYECTOS Y ESTUDIOS TECNICOS DE GALICIA

ÍNDICE:

1. INTRODUCIÓN 6

1.1. ANTECEDENTES 6
1.2. CONTEXTO DOS PMUS 7
1.3. OBXECTO E OBXECTIVOS DO PLAN 11
1.4. METODOLOXÍA DO PLAN 12
1.5. CONCLUSIÓN PRINCIPAL DO PLAN 12

2. FASE I. TOMA DE DATOS E ANÁLISE 13

2.1. RECOMPILACIÓN DE PLANS E NORMAS URBANÍSTICAS EXISTENTES 13
2.2. ANÁLISE FÍSICO E CONTEXTO TERRITORIAL 15
2.2.1.LOCALIZACIÓN E SUPERFICIE 15
2.2.2.ANÁLISE XEOGRÁFICO DO TERRITORIO 15
2.2.3.USOS DO SOLO 21
2.2.4.ZONAS VERDES 34
2.2.5.VIARIO 40
2.2.6.MOBILIDADE PEONIL E EN BICICLETA 51
2.3. ANÁLISE SOCIO-ECONÓMICO E DEMOGRÁFICO 58
2.3.1.ESTRUTURA E EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN 58
2.3.2.ACTIVIDADES PRODUTIVAS E MERCADO DE TRABALLO 61
2.3.3.NIVEL E CARACTERIZACIÓN DA MOTORIZACIÓN 63
2.3.4.CENTROS ATRACTORES E XERADORES DE DESPRAZAMENTOS 63
2.3.5.VIVENDAS 82
2.4. ANÁLISE DO TRANSPORTE E A CIRCULACIÓN 83
2.4.1.TRANSPORTE PÚBLICO. AUTOBÚS 83
2.4.2.TRANSPORTE ESCOLAR 117
2.4.3.TRANSPORTE PÚBLICO. TAXI 118
2.4.4.TRANSPORTE PRIVADO 118
2.5. ANÁLISE ENERXÉTICA E MEDIOAMBIENTAL 148
2.5.1.CALIDADE DO AIRE 148
2.5.2.RUÍDO 154
2.6. ANÁLISE DA SEGURANZA VIARIA 161
2.6.1.SINISTRALIDADE EN OLEIROS (DATOS DA POLICÍA LOCAL) 161
2.6.2.SINISTRALIDADE EN OLEIROS (DXT) 162
2.7. PARTICIPACIÓN CIDADÁ 164
2.7.1.PRINCIPAIS DATOS EXTRAÍDOS DAS ENQUISAS DE MOBILIDADE 165
2.7.2.MESAS SECTORIAIS 170

3. FASE II. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS 173

3.1. TERRITORIAIS 173
3.1.1.CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS TERRITORIAIS 176
3.2. SOCIO-ECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS 177
3.2.1.TENDENCIA DO CRECEMENTO POBOACIONAL 177
3.2.2.DISTRIBUCIÓN DA POBOACIÓN POR PARROQUIAS 177
3.2.3.DISTRIBUCIÓN DA POBOACIÓN POR IDADES 179
3.2.4.INDICADORES DEMOGRÁFICOS 180
3.2.5.MOVEMENTOS DE POBOACIÓN 180
3.2.6.ECONOMÍA E EMPREGO 181
3.2.7.MOBILIDADE E CENTROS ATRACTORES 181
3.2.8.CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS SOCIOECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS 182
3.3. MOBILIDADE 183
3.3.1.REPARTO MODAL E ESCENARIO TENDENCIAL 183
3.3.2.CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS NO REPARTO MODAL E TENDENCIAL 185
3.3.3.TRANSPORTE PÚBLICO 185
3.3.4.CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS NO SERVIZO DE TRANSPORTE PÚBLICO 187
3.3.5.TRANSPORTE PRIVADO E CIRCULACIÓN 187
3.3.6.CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS NO TRANSPORTE PRIVADO E CIRCULACIÓN 188
3.3.7.APARCAMENTO 188
3.3.8.CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS NO APARCAMENTO 189
3.4. ENERXÍA E MEDIO AMBIENTE 189
3.4.1.BALANCE ENERXÉTICO ACTUAL E TENDENCIAL 189
3.4.2.IDENTIFICACIÓN DOS PRINCIPAIS CONTAMINANTES 190
3.4.3.CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS DA ENERXÍA E MEDIOAMBIENTE 191
3.5. SEGURANZA VIARIA 192
3.5.1.CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS DA SEGURANZA VIARIA 192
3.6. RETOS FUTUROS DA MOBILIDADE 193
3.7. ANÁLISE DAFO 194

4. FASE III. DEFINICIÓN DAS LIÑAS ESTRATÉXICAS 195

5. FASE IV. DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS 199

5.1. MEDIDAS DE FOMENTO E MELLORA DOS DESPRAZAMENTOS EN MODOS NON MOTORIZADOS (L.E.-1) 199
5.1.1.PLAN DE ACCESIBILIDADE MUNICIPAL 199
5.1.2.ORDENACIÓN, MELLORA E AMPLIACIÓN DO ESPAZO URBANO PARA PEÓNS 201
5.1.3.REDE DE CAMIÑOS/VÍAS PEONÍS E CICLISTAS SAUDABLES E SEGUROS 203
5.1.4.EXECUCIÓN E POSTA EN VALOR DE ESPAZOS PÚBLICOS E ZONAS DE ESPARCEMENTO 205
5.1.5.PASOS DE PEÓNS SEGUROS E ACCESIBLES 207
5.1.6.REDE DE APARCADOIROS DE BICICLETAS 207
5.1.7.SISTEMA PÚBLICO DE ALUGUER DE BICICLETAS 209
5.1.8.SINALIZACIÓN DE ITINERARIOS PEONÍS E CICLISTAS. METROMINUTO-CICLOMINUTO 210
5.1.9.CRITERIOS DE DESEÑO DE RÚAS, ITINERARIOS PEONÍS E CICLISTAS. 211
5.2. MEDIDAS DE REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO (L.E.-2) 214
5.2.1.MELLORA DAS CONEXIÓNS EN TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE OLEIROS E A CORUÑA 215
5.2.2.DESENVOLVEMENTO DA PLATAFORMA DE INTERCAMBIO MODAL PREVISTA NO PXOM (PLAN PARCIAL DE SOLO URBANIZABLE SUD-4, SANTA CRUZ-CORUXO DE ARRIBA) 215
5.2.3.MELLORA DAS PARADAS DE AUTOBÚS E DO SISTEMA DE INFORMACIÓN 216
5.2.4.ESTUDO DA IMPLANTACIÓN DUN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO OU TAXI A DEMANDA 217
5.2.5.ESTUDO SOBRE A IMPLANTACIÓN DUN SERVIZO DE TRANSPORTE MARÍTIMO ENTRE A CIDADE DE A CORUÑA E OLEIROS 217
5.3. MEDIDAS DE MELLORA NA XESTIÓN DOS APARCAMENTOS (L.E.-3) 218
5.3.1.ESTABLECEMENTO DE ZONAS REGULADAS PARA RESIDENTES. 218
5.3.2.REDE DE APARCADOIROS DISUASORIOS 219
5.3.3.REVISIÓN DA DOTACIÓN DE PMR E ADECUACIÓN Á NORMATIVA VIXENTE 220
5.3.4.ÁREA DE SERVIZO DE AUTOCARAVANAS 221
5.3.5.MELLORA DA SINALIZACIÓN DOS ITINERARIOS DE ACCESO AOS APARCAMENTOS EXISTENTES E INSTALACIÓN DE PANEIS INFORMATIVOS 222
5.3.6.CONTROL DA INDISCIPLINA DO APARCAMENTO 222
5.4. MEDIDAS DE DESCONXESTIÓN VIARIA E REGULACIÓN DO TRÁFICO (L.E.-4) 223
5.4.1.DESENVOLVEMENTO DE NOVOS VIARIOS DE CONEXIÓN 223
5.4.2.XERARQUIZACIÓN VIARIA E SINALIZACIÓN 225
5.4.3.TEMPERADO DO TRÁFICO 226
5.4.4.INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN DO TRÁFICO EN TEMPO REAL 228

5.5. MEDIDAS DE DISTRIBUCIÓN DE MERCADORÍAS (L.E.-5) 228
5.5.1.REVISIÓN DA DOTACIÓN DE ZONAS DE CARGA E DESCARGA E CONTROL DO ESTACIONAMENTO INDEBIDO. 228
5.5.2.REDE DE PUNTOS DE ENTREGA DE PROXIMIDADE (PUNTOS DE CONVENIENCIA) 229
5.6. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN DA MOBILIDADE NAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS (L.E.-6) 230
5.6.1.INTEGRACIÓN DA MOBILIDADE SOSTIBLE NA PLANIFICACIÓN URBANA 230
5.6.2.NOVA ORDENANZA DE MOBILIDADE 231
5.7. MEDIDAS DE SEGURIDADE VIARIA (L.E.-7) 233
5.7.1.PLAN DE SEGURIDADE VIARIA 233
5.7.2.REDUCIÓN DA VELOCIDADE EN VÍAS 234
5.7.3.OBSERVATORIO DE ACCIDENTABILIDADE 234
5.8. MEDIDAS DE CARÁCTER MEDIOAMBIENTAL (L.E.-8) 235
5.8.1.NOVA FROTA DE VEHÍCULOS MUNICIPAIS DE BAIXAS EMISIÓNS 235
5.8.2.INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ELÉCTRICOS 236
5.8.3.POTENCIAR OS VEHÍCULOS DE BAIXAS EMISIÓNS OU ELÉCTRICOS 236
5.9. MEDIDAS DE FOMENTO E REGULACIÓN EN CENTROS ATRACTORES DE DESPRAZAMENTOS (L.E.-9) 237
5.9.1.ORDENACIÓN DOS ACCESOS A CENTROS EDUCATIVOS. CAMIÑOS ESCOLARES SEGUROS. 237
5.9.2.FOMENTO DO USO DO VEHÍCULO COMPARTIDO 239
5.10. MEDIDAS OUTRAS ACTIVIDADES DE MOBILIDADE (L.E.-10) 240
5.10.1.FOMENTO DO DESENVOLVEMENTO SOSTIBLE MEDIANTE O USO DE NOVAS TECNOLOXÍAS (TICS) 240
5.10.2.PROMOCIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE MÁIS SOSTIBLES 240
5.10.3.CREACIÓN DUNHA OFICINA DE MOBILIDADE 241
5.10.4.ADHESIÓN MUNICIPAL EN CAMPAÑAS DE MOBILIDADE SOSTIBLE 241

6. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN 243

ÍNDICE DE FIGURAS:

Figura 1: Obxectivos do PMUS (Elaboración propia) 12
Figura 2: Esquema fases de elaboración do PMUS (Elaboración propia) 12
Figura 3: Rexistros climáticos (Fonte: Elaboración propia) 17
Figura 4: Evolución da poboación no concello de Oleiros (Elaboración propia) 58
Figura 5: Evolución da poboación por parroquias no concello de Oleiros (Elaboración propia) 59
Figura 6: Taxa neta de poboación do municipio de Oleiros, da provincia de Coruña e da Comunidade Autónoma (Fonte: INE) 59
Figura 7: Afiliacións en alta laboral por sectores (Fonte: IGE) 61
Figura 8: Afiliacións en alta laboral por sectores (Fonte: IGE) 61
Figura 9: Porcentaxes de empresas por sectores e por número de asalariados en Oleiros (Fonte: IGE) 62
Figura 10: Comparativa renda dispoñible bruta por habitante (Fonte: IGE) 63
Figura 11: Distribución por clase de vehículo (Fonte: DXT) 63
Figura 12: Número de fogares segundo o número de residentes (Datos IGE) 82
Figura 13: Vivendas en función do ano de construción e do seu estado (Elaboración Propia con datos INE) 83
Figura 14: Comparativa recadación zona azul anos 2020-2021 (Fonte: Setex Aparki) 146
Figura 15: Comparativa 2020-2021 recadación nas diferentes rúas e aparcadoiros da zona ORA (Fonte: Setex Aparki) 146
Figura 16: Denuncias por zonas nos anos 2018 a 2021 (Fonte: Informe do Departamento de Orde Pública) 147
Figura 17: Denuncias totais no concello nos anos 2018 a 2021 (Fonte: Informe do Departamento de Orde Pública) 147
Figura 18: Comparativa accidentes por rúas (Fonte: Policía Local) 161
Figura 19: Evolución da sinistralidade por titularidade da estrada no concello de Oleiros (Fonte: DXT e elaboración propia) 162
Figura 20: Evolución do número de vítimas nas vías urbanas (Fonte: DXT e elaboración propia) 163
Figura 21: Evolución do número de vítimas nas vías urbanas (Fonte: DXT e elaboración propia) 163
Figura 22: Xénero e idades dos enquisados (Elaboración Propia con datos INE) 165
Figura 23: Principais motivos de desprazamento dos enquisados (Fonte: Elaboración propia) 165
Figura 24: Orixe e destino dos desprazamento (Fonte: Elaboración propia) 165
Figura 25: Franxas horarias dos desprazamentos (Fonte: Elaboración propia) 165
Figura 26: Modo de transporte e nº de persoas que comparten o vehículo (Fonte: Elaboración propia) 166
Figura 27: Distancia e duración media dos desprazamentos (Fonte: Elaboración propia) 166
Figura 28: Problemas xerais de mobilidade en Oleiros (Fonte: Elaboración propia) 166
Figura 29: Modos de transporte a promocionar en Oleiros (Fonte: Elaboración propia) 166
Figura 30: Grado de satisfacción coa mobilidade a pé (Fonte: Elaboración propia) 166
Figura 31: Situacións nos que adoita a desprazarse unicamente a pé (Fonte: Elaboración propia) 167
Figura 32: Grado de satisfacción diversos aspectos da mobilidade peonil (Fonte: Elaboración propia) 167
Figura 33: Grado de satisfacción coa mobilidade en vehículo a motor (Fonte: Elaboración propia) 167
Figura 34: Grado de satisfacción coa mobilidade en vehículo a motor (Fonte: Elaboración propia) 168
Figura 35: Medidas para mellorar a circulación en vehículo a motor (Fonte: Elaboración Propia) 168
Figura 36: Motivos polos que non usan o transporte público como modo de desprazamento habitual (Fonte: Elaboración Propia) 169
Figura 37: Motivos polos que usan o transporte público como modo de desprazamento habitual (Fonte: Elaboración Propia) 169
Figura 38: Frecuencia con que usan o transporte público e valoración en xeral do servizo de autobús en Oleiros (Fonte: Elaboración Propia) 169
Figura 39: Grado satisfacción diversos aspectos do transporte público en autobús (Fonte: Elaboración Propia) 169
Figura 40: Frecuencia e valoración xeral do servizo de taxis (Fonte: Elaboración Propia) 170
Figura 41: Grado satisfacción diversos aspectos do servizo de taxis (Fonte: Elaboración Propia) 170
Figura 42: Valoración da mobilidade en bicicleta e motivos que os animarían ao seu uso (Fonte: Elaboración propia) 170
Figura 43: Medidas para mellorar a circulación en bicicleta (Fonte: Elaboración Propia) 170
Figura 44: Gráfica comparativa da evolución da poboación dos principais núcleos de poboacións de Oleiros segundo o INE (Fonte: INE/Elaboración Propia) 177
Figura 45: Distribución da poboación do concello de Oleiros por grupos de idade (Fonte: IGE) 179
Figura 46: Pirámide poboacional de Oleiros 2011 (Fonte: INE) 180
Figura 47: Pirámide poboacional de Oleiros 2021 (Fonte: INE) 180
Figura 48: Habitantes de Oleiros segundo lugar de nacemento (Fonte: IGE) 181

Figura 49: Mobilidade de cada sector da poboación en relación aos grandes centros de atracción (Fonte: Elaboración propia-enquisas)....181
Figura 50: Mobilidade de cada sector da poboación en relación aos grandes centros de atracción (Fonte: Elaboración propia-datos Movilia)....182
Figura 51: Metodoloxía coeficientes enerxéticos (Fonte: Elaboración propia)....190
Figura 52: Reparto de emisións contaminantes e efecto invernadoiro actuais por modos (Fonte: Elaboración propia)....191
Figura 53: Reparto de emisións contaminantes e efecto invernadoiro por modos sen a aplicación de medidas do PMUS (Fonte: Elaboración propia)....191

ÍNDICE DE IMAXES:

Imaxe 1: Núcleos de identidade do litoral (Fonte: DOT Galicia)....13
Imaxe 2: Plan de Ordenación do Litoral (Fonte: Xunta de Galicia)....13
Imaxe 3: Plan sectorial de estradas de Galicia (Fonte: Siotuga)....14
Imaxe 4: Estratexia de Mobilidade Alternativa na Comarca do Coruña (Fonte: Xunta de Galicia)....14
Imaxe 5: Vía ciclista prevista no Proxecto de Rede Ciclista da área Metropolitana da Coruña na estrada AC-173 de Perillo a Mera (cor azul)....14
Imaxe 6: Localización do municipio de Oleiros....15
Imaxe 7: Rede Hidrográfica do municipio de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....15
Imaxe 8: Relevo do municipio de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....16
Imaxe 9: Praias do municipio de Oleiros (Fonte: Ministerio para a Transición Ecolóxica)....17
Imaxe 10: ZEC Costa de Dexo (Fonte: Plan Básico Autonómico de Galicia)....17
Imaxe 11: ZEC Costa de Dexo (Fonte: Plan Director da Rede Natura 2000)....18
Imaxe 12: Rexións declaradas Reserva da Biosfera....18
Imaxe 13: Imaxes dos Bens de Interese Cultural localizados en Oleiros (Fonte: Web turismo Oleiros). 19
Imaxe 14: Outros elementos patrimoniais da arquitectura civil en Oleiros (Fonte: Web turismo Oleiros). 19
Imaxe 15: Igrexas de Sta. María de Dexo, Sta. Leocadia de Perillo e San Cosme de Maianca (Fonte: Web turismo Oleiros)....20
Imaxe 16: Portos de Dexo e Lorbé (Fonte: Web turismo Oleiros)....20
Imaxe 17: Infraestruturas viarias do municipio de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....21
Imaxe 18: Usos do solo no municipio de Oleiros (Fonte: SIOSE)....22
Imaxe 19: Núcleos principais, intermedios e parroquiais do concello de Oleiros (Fonte: PXOM e elaboración propia)....24
Imaxe 20: Clasificación do solo (Fonte: PXOM)....25
Imaxe 21: Solo urbanizable concello de Oleiros (Fonte: PXOM)....25
Imaxe 22: Solo urbanizable de uso industrial e terciario (Fonte: PXOM)....29
Imaxe 23: Equipamentos dotacionais e sistemas xerais (Fonte: PXOM)....30
Imaxe 24: Viario proposto (Fonte: PXOM)....31
Imaxe 25: Variante longa de Perillo (Fonte: PXOM e elaboración propia)....32
Imaxe 26: Viario 13 (Fonte: Plan Sectorial da rede viaria de A Coruña, Arteixo, Bergondo , Culleredo, Cambre, Oleiros e Sada)....32
Imaxe 27: Viario 19 (Fonte: Plan Sectorial da rede viaria de A Coruña, Arteixo, Bergondo , Culleredo, Cambre, Oleiros e Sada)....32
Imaxe 28: Viario proposto 11 e 17 (Fonte: Plan Sectorial da rede viaria de A Coruña, Arteixo, Bergondo , Culleredo, Cambre, Oleiros e Sada)....33
Imaxe 29: Variante de Santa Cruz (Fonte: PXOM e elaboración propia)....33
Imaxe 30: Variante de Mera (Fonte: PXOM e elaboración propia)....33
Imaxe 31: Zonas verdes parroquia de Dexo-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....34
Imaxe 32: Zonas verdes parroquia de Dorneda-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....34
Imaxe 33: Zonas verdes parroquia de Iñás-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....35
Imaxe 34: Zonas verdes parroquia de Liáns-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....36
Imaxe 35: Zonas verdes parroquia de Maianca-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....37
Imaxe 36: Zonas verdes parroquia de Oleiros-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....37
Imaxe 37: Zonas verdes parroquia de Perillo-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....39
Imaxe 38: Zonas verdes parroquia de San Pedro-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....40
Imaxe 39: Zonas verdes parroquia de Serantes-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....40
Imaxe 40: Situación principais zonas verdes concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....40
Imaxe 41: Proxecto construción novo enlace na AC-12 (Fonte: Xunta de Galicia)....41
Imaxe 42: Avenida Rosalía de Castro (Fonte: Elaboración propia)....42
Imaxe 43: Avenida Francisca Herrera (Fonte: Elaboración propia)....42
Imaxe 44: Avenida Ramón Núñez Montero (Fonte: Elaboración propia)....43
Imaxe 45: Avenida Ernesto Che Guevara (Fonte: Elaboración propia)....43
Imaxe 46: Avenida Concepción Arenal e rúa Viñas de Babilonia (Fonte: Elaboración propia)....43
Imaxe 47: Avenida República Arxentina (Fonte: Elaboración propia)....44
Imaxe 48: Avenida María Pita (Fonte: Elaboración propia)....44
Imaxe 49: Paseo da Lagoa (Fonte: Elaboración propia)....44
Imaxe 50: Avenida das Mariñas (Fonte: Elaboración propia)....45
Imaxe 51: Viario principal no concello (Fonte: Elaboración propia)....45
Imaxe 52: Rúa Cividanes e rúa Doctor Fleming (Fonte: Elaboración propia)....46
Imaxe 53: Rúa Curros Enríquez (Fonte: Elaboración propia)....46
Imaxe 54: Avenida Espoz y Mina, rúa Fonte do Ouro, Rúa Praza de Galicia, rúa Eugenio Pardo Conchado, Avenida República de Uruguay e Rúa de Abeleiras (Fonte: Elaboración propia)....47
Imaxe 55: Avenida Emilia Pardo Bazán (Fonte: Elaboración propia)....48
Imaxe 56: Avenida Isaac Díaz Pardo e rúa Maside (Fonte: Elaboración propia)....48
Imaxe 57: Rúas Areal, II República, O Castaño e O Miradoiro (Fonte: Elaboración propia)....49
Imaxe 58: Avenida Salvador Allende (Fonte: Elaboración propia)....49
Imaxe 59: Rúa do Souto, rúa de Coruxo, rúa A Ferrala e Avenida de Venezuela (Fonte: Elaboración propia)....49
Imaxe 60: Rúa Casares Quiroga (Fonte: Elaboración propia)....50
Imaxe 61: Viario secundario no concello (Fonte: Elaboración propia)....50
Imaxe 62: Urbanizacións Os Regos e Pía de Maianca, e zona escolar CEIP A Rabadeira (Fonte: Elaboración propia)....51
Imaxe 63: Rúa Celso Emilio Ferreiro (Fonte: Elaboración propia)....52
Imaxe 64: Paseo Párroco Manuel Rial (Fonte: Elaboración propia)....52
Imaxe 65: Balcón de Maianca (Fonte: Elaboración propia)....52
Imaxe 66: Paseo da Lagoa (Fonte: Elaboración propia)....52
Imaxe 67: Conexión entre rúa María Pita e a rúa Hebrón (Fonte: Elaboración propia)....52
Imaxe 68: Rúa Viñas de Babilonia, rúa do Mar e rúa da Garrucha (Fonte: Elaboración propia)....52
Imaxe 69: Paseo Marítimo de Santa Cruz (Fonte: Elaboración propia)....53
Imaxe 70: Rúa da Praia e rúa do Repicho (Fonte: Elaboración propia)....53
Imaxe 71: Rúa Sandino e rúa Antonio Maceo (Fonte: Elaboración propia)....53
Imaxe 72: Paseo As Galeras e Parque As Trece Rosas (Fonte: Elaboración propia)....53
Imaxe 73: Rúa do Saber (Fonte: Elaboración propia)....53
Imaxe 74: Parque de Bastiagueiro (Fonte: Elaboración propia)....54
Imaxe 75: Rúa Polvorín (Fonte: Elaboración propia)....54
Imaxe 76: Paseo Marítimo de Santa Cristina (Fonte: Elaboración propia)....54
Imaxe 77: Tramo ao carón do cemiterio parroquial de Santa Leocadia de Perillo, Conexión entre Ernesto Che Guevara....54
Imaxe 78: Rúas O Patín, Tras da Igrexa e O Rueiro (Fonte: Elaboración propia)....55
Imaxe 79: Zona a carón da Urbanización Icaria e zona do polígono de Iñás (Fonte: Elaboración propia)....55
Imaxe 80: Itinerarios delimitados con pintura na rúa O Pombal e na avenida Valle Inclán (Fonte: Elaboración propia)....55
Imaxe 81: Sendas no Camiño de Bastiagueiro Pequeno e na rúa do Mar (Fonte: Elaboración propia)....56
Imaxe 82: Itinerarios peonís (Fonte: Elaboración propia)....56
Imaxe 83: Rede bici metropolitano (Datos: Concello de Oleiros)....56
Imaxe 84: Carril bici nas Avenidas Ernesto Che Guevara, República Arxentina e María Pita (Fonte: Elaboración propia)....57
Imaxe 85: Tramos carril bici exclusivo ou compartido e localización de aparcabicis (Fonte: Elaboración propia)....57
Imaxe 86: Rutas Seixo Branco-Furnas e Faros de Mera (Datos: Concello de Oleiros-Turgalicia-Wikiloc)....57
Imaxe 87: Senda litoral de Mera e Costa Libre (Datos: Concello de Oleiros-Turgalicia-Wikiloc)....58
Imaxe 88: Outras rutas e sendas (Datos: Concello de Oleiros-Turgalicia-Wikiloc)....58
Imaxe 89: Localización zonas industriais e empresariais de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....64
Imaxe 90: Centros de saúde de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....64
Imaxe 91: Localización centros de saúde de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....65
Imaxe 92: Escolas infantís de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....66
Imaxe 93: Centros de educación infantil e primaria de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....67
Imaxe 94: Centros de educación secundaria de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....67
Imaxe 95: Centros concertados en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....68
Imaxe 96: Centros universitarios en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....68

Imaxe 97: Outros centros educativos en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....69
Imaxe 98: Centros Municipais de Formación en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....69
Imaxe 99: Situación dos Principais Centros Educativos de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....69
Imaxe 100: Centros administrativos e de xestión do municipio de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....70
Imaxe 101: Situación dos Principais Centros Dotacionais de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....70
Imaxe 102: Centros asistenciais de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....71
Imaxe 103: Situación dos Principais Centros Asistenciais de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....72
Imaxe 104: Auditorios e teatros en Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....72
Imaxe 105: Bibliotecas en Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....73
Imaxe 106: Situación dos Principais Centros Culturais e de lecer de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....73
Imaxe 107: Bibliotecas en Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....74
Imaxe 108: Situación dos Principais Centros Culturais e de lecer de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....75
Imaxe 109: Casas da cultura en Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....75
Imaxe 110: Centros deportivos en Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....78
Imaxe 111: Situación dos Principais Centros Deportivos de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....78
Imaxe 112: Zonas comerciais e mercados en Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....78
Imaxe 113: Principais zonas comerciais de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....79
Imaxe 114: Principais centros relixiosos de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....80
Imaxe 115: Situación dos principais centros relixiosos de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....80
Imaxe 116: Situación das principais praias e portos de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....81
Imaxe 117: Principais praias de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....82
Imaxe 118: Concellos da área da Coruña (Fonte: Páxina web do Transporte Metropolitano da Xunta de Galicia)....110
Imaxe 119: Tarifas do PTMG para a área da Coruña (Fonte: Xunta de Galicia)....111
Imaxe 120: Percorrido bus metropolitano de Oleiros (Fonte: Concello de Oleiros)....111
Imaxe 121: Liña 1A (Fonte: Elaboración propia)....111
Imaxe 122: Situación da futura estación intermodal de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)....115
Imaxe 123: Algunhas paradas no concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....117
Imaxe 124: Paradas autobús do concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....117
Imaxe 125: Situación das paradas de taxi (Salvador Allende e Eduardo Blanco Amor) (Fonte: Elaboración Propia)....118
Imaxe 126: Localización das paradas de taxi (Fonte: Elaboración Propia)....118
Imaxe 127: Imaxe desprazamentos con orixe o concello de Oleiros (Fonte: INE)....119
Imaxe 128: Imaxe desprazamentos con destino o concello de Oleiros (Fonte: INE)....119
Imaxe 129: Estacións de aforos rede estradas nacionais (Datos: Ministerio de Fomento)....123
Imaxe 130: Intensidades Medias Diarias na rede estradas nacionais (Datos: Ministerio de Fomento)....124
Imaxe 131: Estacións de aforos rede estradas autonómicas (Datos: Consellería de Infraestruturas e mobilidade)....124
Imaxe 132: Intensidades Medias Diarias de vehículos pesados na rede estradas nacionais (Datos: Ministerio de Fomento) .126
Imaxe 133: Intensidade de tráfico de vehículos pesados estradas autonómicas (Datos: consellería de Infraestruturas e Mobilidade)....127
Imaxe 134: Zonas de carga e descarga en Avda. Santa Cristina e Ché Guevara en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....128
Imaxe 135: Localización de zonas de carga e descarga (Fonte: Elaboración propia)....128
Imaxe 136: Bolsas de aparcamento da Orvaliña, Mera, rúa Lamagonda e Iñás en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....135
Imaxe 137: Outras bolsas de aparcamento en rúa Seixo e na Avda. das Mariñas en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....136
Imaxe 138: Zonas de estacionamento a carón da praia de Sta. Cistina e do Porto de Lorbé (Fonte: Elaboración propia)....136
Imaxe 139: Estacionamentos asociados aos centros educativos A Rabadeira e a Escola de Danza (Fonte: Elaboración propia)....137
Imaxe 140: Aparcadoiro anexo ao Auditorio Gabriel García Márquez (Fonte: Elaboración propia)....138
Imaxe 141: Aparcadoiros asociados ao Concello e a Correos-Perillo (Fonte: Elaboración propia)....138
Imaxe 142: Aparcadoiros piscina/ximnasio Oleiros e campo de fútbol Os Regos (Fonte: Elaboración propia)....139
Imaxe 143: Estacionamento a carón das igrexas de Iñás e Dexo (Fonte: Elaboración propia)....139
Imaxe 144: Localización zonas de aparcadoiro regulado (Fonte: Elaboración propia)....140
Imaxe 145: Zonas de aparcadoiro reguladas: zona ORA e zona exprés (Fonte: Elaboración propia)....141
Imaxe 146: Localización zonas de aparcadoiro regulado (Fonte: Elaboración propia)....141
Imaxe 147: Aparcadoiro de pago Santa Cristina (Fonte: Elaboración propia)....141
Imaxe 148: Irregularidades na sinalización PMR Rúas Saber e Casares Quiroga (Fonte: Elaboración propia)....143
Imaxe 149: Localización PMR (Fonte: Elaboración propia)....143
Imaxe 150: Localización aparcadoiros motos (Fonte: Elaboración propia)....143
Imaxe 151: Aparcadoiros motos na rúa Victor López Seoane e na Avda. Santa Cristina (Fonte: Elaboración propia)....144
Imaxe 152: Aparcadoiros bicis na contorna da praia de Bastiagueiro (Fonte: Elaboración propia)....144
Imaxe 153: Estacionamentos reservados en Avda. Sta. Cristina, rúa Fonte de Abaixo, rúa Etiopía e Avda Rosalía de Castro (Fonte: Elaboración propia)....145
Imaxe 154: Localización da área de autocaravanas (Fonte: Elaboración propia)....145
Imaxe 155: Situación da estación de calidade do aire de A Grela (Datos: Web de Meteogalicia)....148
Imaxe 156: Delimitación zonas e estacións de medida SO2 (Consellería de Medio Ambiente)....149
Imaxe 157: Delimitación zonas e estacións de medida NO2 (Consellería de Medio Ambiente)....150
Imaxe 158: Delimitación zonas e estacións de medida CO (Consellería de Medio Ambiente)....151
Imaxe 159: Delimitación zonas e estacións de medida O3 (Consellería de Medio Ambiente)....152
Imaxe 160: Delimitación zonas e estacións de medida PM10 e PM2,5 (Consellería de Medio Ambiente)....153
Imaxe 161: Obxectivos de calidade acústica en áreas urbanizadas existentes (Fonte: RD 1038/2012)....154
Imaxe 162: Mapa de Ruído Oleiros, Zonas afección (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....154
Imaxe 163: Superficies, vivendas e poboación e equipamentos afectados (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....155
Imaxe 164: Situacións tramos AC-12 (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....155
Imaxe 165: Mapa de Ruído AC-12, Zonas afección (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....155
Imaxe 166: Zonas afección (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....155
Imaxe 167: Zonas de confilcto (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....155
Imaxe 168: Tramo de estudo AC-12 ao seu paso por Oleiros (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....156
Imaxe 169: Número de persoas expostas (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....156
Imaxe 170: Situacións tramos N-6-2 (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....156
Imaxe 171: Tramo de estudo N-VI ao seu paso por Oleiros (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica) 157
Imaxe 172: Número de persoas expostas (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....157
Imaxe 173: Zonas de afección (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....157
Imaxe 174: Mapas de Ruído Oleiros, Zonas afección (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....158
Imaxe 175: Zonas de conflito (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....158
Imaxe 176: Ficha Resume AC-174 (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....159
Imaxe 177: Resultados mapa de ruído na AC-174- Fase III (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica) 159
Imaxe 178: Mapa de afeccións na AC-174- Fase III (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....160
Imaxe 179: Afeccións a estrada AC-174 (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....160
Imaxe 180: Comparativa entre fases (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)....160
Imaxe 181: Zonas de conflito Aeroporto (Fonte: AENA)....160
Imaxe 182: Delimitación das Zonas de Conflicto (Fonte: AENA)....160
Imaxe 183: Enquisa PMUS páxina web do concello de Oleiros (Fonte: Web do Concello)....164
Imaxe 184: Enquisa PMUS de Oleiros....164
Imaxe 185: Plano itinerarios peonís con anchos más reducidos (Fonte: Elaboración propia)....173
Imaxe 186: Anchos de beirarrúa/itinerario insuficientes en Avda. Venezuela, rúa Golfiño, rúa Doutor Fleming e rúa Xosé Neira Vilas (Fonte :Elaboración propia)....174
Imaxe 187: Plano beirarrúas o itinerarios peonís con elementos que interfiren no paso (Fonte: Elaboración propia)....174
Imaxe 188: Exemplo de elementos do mobiliario urbano nos itinerarios peonís na Avda. Emilia Pardo Bazán, Avda. Che Guevara, Rúa Fonte de Abaixo e Avd. Rep. Argentina de arriba abaixo de esquerda a dereita (Fonte: Elaboración propia) ..174
Imaxe 189: Exemplo dalgunha rúas sen itinerario peonil ou con descontinuidades no mesmo na Rúa Castañeira, Rúa Golfiño, Avda. Venezuela e O Carballo de arriba abaixo de esquerda a dereita (Fonte: Elaboración propia)....175
Imaxe 190: Plano rúas e zonas sen beirarrúas/itinerarios peonís ou con descontinuidades no seu percorrido (Fonte: Elaboración propia)....175
Imaxe 191: Exemplo de itinerarios peonís delimitados na plataforma nas rúas Pedreiras, Concelleiro Alfredo Novoa e Ensino (Fonte: Elaboración propia)....175
Imaxe 192: Exemplo de outras incidencias que repercuten na accesibilidade na Rúa Luis Pimentel Avda. Isaac Díaz Pardo, Avda. das Américas e Rúa Golfiño de esquerda a dereita de arriba abaixo (Fonte: Elaboración propia)....175
Imaxe 193: Plano rúas con incidencias relacionadas coa accesibilidade (Fonte: Elaboración propia)....176
Imaxe 194: Exemplos de estacionamentos de vehículos en espazos peonís situados nas rúas Castañeira e Río Ulla (Fonte: Elaboración propia)....176
Imaxe 195: Carril bici compartido en Viñas de Babilonia e carril bici delimitado en Avda. República Argentina (Fonte: Elaboración propia)....176

Imaxe 196: Poboación por parroquias anos 2011-2021 (Fonte: Elaboración propia)....178
Imaxe 197: Distribución das rutas de autobús (Fonte: Elaboración propia) 186
Imaxe 198: Cobertura paradas de autobús (Fonte: Elaboración propia)....186
Imaxe 199: Exemplo de paradas existentes nas estradas AC-173 (Av. República Argentina) e N-VI (O Carballo) (Fonte: Elaboración propia) 187
Imaxe 200: Principais rúas nas que se rexistraron accidentes entre o 2015-2021 (Fonte: Elaboración propia-policía local)....192
Imaxe 201: Principais rúas nas que se rexistraron accidentes con peóns entre o 2015-2021 (Fonte: Elaboración propia-policía local)....192
Imaxe 202: Intervención camiños rurais (Fonte: Guía de boas prácticas para a intervención en núcleos rurais, Xunta de Galicia) 203
Imaxe 202: Proposta de camiños saudables e seguros (Fonte: Elaboración propia)....205
Imaxe 204: trazado paseo fluvial e ciclista rego de San Pedro (Fonte: Proxecto construtivo) 205
Imaxe 205: Zonas verdes SUD-7 “A Pezoca” (Fonte: Siotuga)....206
Imaxe 206: Antiga escola de Dexo, Casa do Pobo de Perillo e Casa Mocidade As Pedras (Fonte: Elaboración propia)....206
Imaxe 207: Exemplo de paso de peóns con franxa de pavimento táctil (Fonte: Guía de accesibilidade nos espazos públicos urbanizados)....207
Imaxe 208: Posibles localizacións de aparcamentos de bicicletas (Fonte: Elaboración propia) 208
Imaxe 209: Localizacións propostas de aparcamentos de bicicletas (Fonte: Elaboración propia) 209
Imaxe 210: Sistema de aluguer de bicicletas existente na cidade de A Coruña (Fonte: bici Coruña)....210
Imaxe 211: Exemplo sinalización direccional (Fonte: Manual de sinalización da Xunta de Galicia) 210
Imaxe 212: Exemplo mapa metrominuto Pontevedra (Fonte: Cidades que camiñan)....211
Imaxe 213: Exemplos rúas con plataforma única (Fonte: Guía accesibilidade espazos públicos urbanos)....212
Imaxe 214: Opcións de deseño (Fonte: Borrados guía deseño infraestrutura ciclista)....213
Imaxe 215: Exemplos redutores de velocidade (Fonte: Borrador guía recomendacións deseño infraestruturas ciclistas) 214
Imaxe 216: Plan Parcial del sector SUD-4 “Santa Cruz-Coruxo” (Fonte: Concello de Oleiros)....215
Imaxe 217: Modelos marquesiñas para espazos rurais e urbanos (Fonte: Xunta de Galicia)....216
Imaxe 218: Servizo turístico pola costa de A Coruña e Oleiros (Fonte: Web de turismo) 218
Imaxe 219: Exemplo zonas delimitadas como residente (Fonte: Concello de A Coruña) 219
Imaxe 220: Posibles zonas para a implantación de aparcadoiros disuasorios (Fonte: Elaboración propia)....220
Imaxe 221: Pasos de peóns (Fonte: Guía accesibilidade espazos públicos urbanizados-Ministerio de Transportes) 221
Imaxe 222: Imaxe ampliación Ponte Pasaxe (Fonte: Ministerio de Transportes)....223
Imaxe 223: Eixo Ría do Burgo-Montrove-Santa Cruz (Fonte: PXOM Oleiros) 224
Imaxe 224: Circunvalación Santa Cruz (Fonte: PXOM Oleiros) 225
Imaxe 225: Circunvalación Mera (Fonte: PXOM Oleiros)....225
Imaxe 226: Exemplos elementos de temperado do tráfico....227
Imaxe 227: Punto de entrega de paquetes en proximidade (Fonte: Elaboración propia) 229
Imaxe 228: Punto de recarga vehículos eléctricos estación de servizo Oleiros (Fonte: Elaboración propia) 236
Imaxe 229: Camiños escolares propostos en Oleiros (Fonte: Elaboración propia) 239

ÍNDICE DE TÁBOAS

Táboa 1: Praias de Oleiros (Fonte: Ministerio para a Transición Ecolóxica) 16
Táboa 2: Estradas estatais no concello de Oleiros (Fonte: EIEL Deputación Coruña-PXOM)....20
Táboa 3: Estradas autonómicas no concello de Oleiros (Fonte: EIEL Deputación Coruña-PXOM)....20
Táboa 4: Estradas provinciais no concello de Oleiros (Fonte: EIEL Deputación Coruña-PXOM) 21
Táboa 5: Usos do solo no municipio de Oleiros (Fonte:SIOSE)....22
Táboa 6: Resumo da superficie construída residencial (Fonte: PXOM)....25
Táboa 7: Capacidade residencial do Plan Xeral nos núcleos principais e intermedios (Fonte: PXOM) 26
Táboa 8: Capacidade residencial do Plan Xeral por parroquias (Fonte: PXOM)....26
Táboa 9: Capacidade residencial do Plan Xeral (Fonte: PXOM)....27
Táboa 10: Parámetros e usos dos sectores de planeamento no Solo Urbanizable Delimitado (Fonte: PXOM) 27
Táboa 11: Parámetros e usos dos sectores de planeamento no Solo Urbanizable Non Delimitado (Fonte: PXOM)....28
Táboa 12: Aproveitamento tipo das áreas de Reparto (Fonte: PXOM) 29
Táboa 13: Evolución da poboación (Fonte: INE)....58
Táboa 14: Evolución da poboación (Fonte: INE)....59
Táboa 15: indicadores demográficos (Fonte: IGE)....60
Táboa 16: Movementos migratorios en Oleiros (Fonte: INE 2020) 60
Táboa 17: Emigracións segundo franxas de idade en Oleiros (Fonte: INE 2020)....60
Táboa 18: Inmigracións segundo franxas de idade en Oleiros (Fonte: INE 2020) 60
Táboa 19: Poboación vencellada (Datos: INE)....61
Táboa 20: Afiliados segundo o réxime no concello de Oleiros (Fonte: Seguridade Social) 62
Táboa 21: Afiliacións en alta laboral (Fonte: INE) 62
Táboa 22: Paro rexistrado por idades e segundo a actividade (Fonte: SEPE)....62
Táboa 23: Parque de vehículos (Fonte: DXT) 63
Táboa 24: Evolución do parque de vehículos (Fonte: DXT) 63
Táboa 25: Clasificación das vivendas existentes no municipio de Oleiros (Fonte: Datos INE) 82
Táboa 26: Clasificación das vivendas existentes no municipio de Oleiros (Fonte: Datos INE) 82
Táboa 27: Liñas de autobús por parroquias (Fonte: Elaboración propia)....110
Táboa 28: Demanda actual de mobilidade comarca de A Coruña -Lugo – A Mariña, con anexos (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia) 112
Táboa 29: Demanda prevista A Coruña – Lugo – A Mariña, con anexos (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia) 113
Táboa 30: Demanda actual de mobilidade comarca de A Coruña – Ferrol – Ortigueira – Viveiro – Vilalba – Lugo, con anexos (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)....113
Táboa 31: Demanda prevista A Coruña - Ferrol - Ortigueira - Viveiro - Vilalba - Lugo, con anexos (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia) 114
Táboa 32: Demanda actual de mobilidade comarca de Norte da comarca de Betanzos, sur da de Ferrol e oeste da de Eume (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)....114
Táboa 33: Demanda prevista Norte da comarca de Betanzos, sur da de Ferrol e oeste da de Eume (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia) 114
Táboa 34: Demanda actual de mobilidade comarca de Leste da comarca da Coruña (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia) 114
Táboa 35: Demanda prevista leste da comarca da Coruña (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia) 114
Táboa 36: Principais paradas parroquia de Dexo (Fonte: Elaboración propia) 115
Táboa 37: Principais paradas parroquia de Serantes (Fonte: Elaboración propia) 115
Táboa 38: Principais paradas parroquia de Maianca (Fonte: Elaboración propia) 115
Táboa 39: Principais paradas parroquia de Dorneda (Fonte: Elaboración propia)....115
Táboa 40: Principais paradas parroquia de Oleiros (Fonte: Elaboración propia) 116
Táboa 41: Principais paradas parroquia de Liáns (Fonte: Elaboración propia)....116
Táboa 42: Principais paradas parroquia de Perillo (Fonte: Elaboración propia)....116
Táboa 43: Principais paradas parroquia de Nós (Fonte: Elaboración propia) 116
Táboa 44: Principais paradas parroquia de Iñás (Fonte: Elaboración propia)....116
Táboa 45: Liñas de transporte escolar no concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia) 118
Táboa 46: Matriz orixe-destino porcentaxes de desprazamentos en vehículo privado no Concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia) 121
Táboa 47: Matriz orixe-destino porcentaxes de desprazamentos a pé no Concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....121
Táboa 48: Matriz orixe-destino porcentaxes de desprazamentos en bicicleta no Concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia) 122
Táboa 49: Matriz orixe-destino porcentaxes de desprazamentos en transporte público no Concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia) 122
Táboa 50: Estradas da deputación (Fonte: Elaboración propia) 126
Táboa 51: Intensidades Medias Diarias nas vías estatais e autonómicas (Fonte: Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana e Consellería de Infraestruturas e Mobilidade) 126
Táboa 52: % de vehículos pesados nas vías estatais e autonómicas (Fonte: Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana e Consellería de Infraestruturas e Mobilidade) 127
Táboa 53: Zonas de carga e descarga contabilizadas no concello de Oleiros (Fonte Elaboración propia) 128
Táboa 54: IMD estacionais principais estradas Oleiros (Fonte: Aforos Ministerio de Fomento e Xunta de Galicia) 134
Táboa 55: Prazas de estacionamento reguladas (Zona Azul) no concello de Oleiros (Fonte Elaboración propia) 140
Táboa 56: Prazas de estacionamento reguladas (Zona exprés) no concello de Oleiros (Fonte Elaboración propia) 141
Táboa 57: PMR no municipio de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....142
Táboa 58: Aparcadoiros reservados a motos no municipio de Oleiros (Fonte: Elaboración propia) 143
Táboa 59: Aparcadoiros bicicletas no municipio de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)....144
Táboa 60: Prazas de aparcamento reservadas (Fonte: Elaboración propia) 144

Tábua 61: Demanda de estacionamento (Fonte: Elaboración propia) 146
Tábua 62: Número de denuncias por zonas nos anos 2018 a 2021 (Fonte: Informe do Departamento de Orde Pública)....147
Tábua 63: Valores límite Óxido de Xofre (Fonte: Meteogalicia) 149
Tábua 64: Resumo dos datos de SO2 rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2021)....150
Tábua 65: Valores límite Óxidos de Nitróxeno (Fonte: Meteogalicia)....150
Tábua 66: Resumo dos datos de NOx rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2021)....150
Tábua 67: Resumo dos datos de NO rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2021)....151
Tábua 68: Resumo dos datos de NO2 rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 202....151
Tábua 69: Valores límite Monóxido de carbono (Fonte: Meteogalicia)....151
Tábua 70: Resumo dos datos de CO rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2021)....151
Tábua 71: Valores límite Ozono (Fonte: Meteogalicia)....152
Tábua 72: Resumo dos datos de O3 rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2021) 152
Tábua 73: Valores límite partículas PM10 (Fonte: Meteogalicia) 153
Tábua 74: Valores límite partículas PM2,5 (Fonte: Meteogalicia) 153
Tábua 75: Resumo dos datos de PM10 rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2021)..153
Tábua 76: Resumo dos datos de PM2,5 rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2021).153
Tábua 77: Accidentes rexistrados no concello Oleiros (Fonte: Policía Local) 161
Tábua 78: Accidentes por tipo de vía no concello Oleiros (Fonte: Policía Local)....161
Tábua 79: Comparativa de accidentes por rúas (Fonte: Policía Local) 161
Tábua 80: Sinistralidade nas estradas autonómicas e provinciais no concello de Oleiros (Fonte: Policía Local) 162
Tábua 81: Accidentes con peóns por tipo de vía (Fonte: Policía Local)....162
Tábua 82: Falecidos nos últimos anos no concello de Oleiros (Fonte: Policía Local) 162
Tábua 83: Sinistralidade concello de Oleiros por titularidade da estrada (Fonte: DXT e elaboración propia) 162
Tábua 84: Evolución do número de vítimas (Fonte: DXT e elaboración propia) 163
Tábua 85: Evolución dos tipos de accidentes (Fonte: DXT e elaboración propia)....163
Tábua 86: Evolución das sancións de puntos no municipio (Fonte: DXT e elaboración propia) 163
Tábua 87: Evolución da poboación entre os anos 2010 e 2021 (Fonte: INE) 177
Tábua 88: Distribución da poboación por parroquias (Fonte: INE)....177
Tábua 89: Evolución da poboación por parroquias (Fonte: Datos INE)....178
Tábua 90: Poboación futura estimada por parroquias (Fonte: Elaboración propia)....178
Tábua 91: Poboación futura estacional estimada (Fonte: Elaboración propia) 179
Tábua 92: Comparativa poboación 2011-2021 grandes grupos de idade e xénero (Fonte: Elaboración propia)....180
Tábua 93: Paro por idades, sexo e sector (Fonte: SEPE)....181
Tábua 94: Afiliación a Seguridade Social nos últimos anos (Fonte: Seguridade Social)....181
Tábua 95: Carga de poboación estacional no municipio de Oleiros (Fonte: IGE) 183
Tábua 96: Carga de poboación estacional por motivos (Fonte: IGE)....183
Tábua 97: Mobilidade estacional (Fonte: INE) 184
Tábua 98: Distribución por motivos de desprazamento (Fonte: Elaboración propia-Enquisas de Mobilidade) 184
Tábua 99: Distribución por motivos de desprazamento (Fonte: Elaboración propia-Plan Movilia)....184
Tábua 100: Distribución por motivos de desprazamento (Fonte: Elaboración propia-Enquisas) 184
Tábua 101: Distribución por motivos de desprazamento (Fonte: Elaboración propia-plan Movilia) 184
Tábua 102: Distribución tendencial dos desprazamentos (Fonte: Elaboración Propia)....185
Tábua 103: Distribución tendencial dos desprazamentos totais por modo (Fonte: Elaboración Propia)....185
Tábua 104: Orde ITC/2877/2008, de 9 de octubre, pola que se establece un mecanismo de fomento de uso de biocarburantes e outros combustibles renovables con fins de transporte....189
Tábua 105: Gasto enerxético asociado a medios de transporte (Fonte: Elaboración Propia)....189
Tábua 106: Resumo vehículos-quilómetro actuais por modo de transporte (Fonte: Elaboración Propia)....190
Tábua 107: Resumo vehículos-quilómetro tendencial por modo de transporte sen a aplicación de medidas do PMUS (Fonte: Elaboración Propia)....190
Tábua 108: Gasto enerxético por modo de transporte actual (Fonte: Elaboración Propia)....190
Tábua 109: Gasto enerxético por modo de transporte tendencial (Fonte: Elaboración Propia) 190
Tábua 110: Factores de emisión por modo de transporte e combustible (Fonte: COPERT)....190
Tábua 111: Factores de emisión combustible (Fonte: IDAE) 190
Tábua 112: Emisións contaminantes estimadas en Oleiros en kg/día (Fonte: Elaboración Propia)....191
Tábua 113: Emisións contaminantes totais Oleiros en kg/día sen a aplicación de medidas do PMUS (Fonte: Elaboración Propia) 191
Tábua 114: Resume dos principais retos a conseguir (Fonte: Elaboración Propia)....193
Tábua 115: Resume dos obxectivos e liñas estratéxicas. Actuacións propostas (Fonte: Elaboración Propia) 198
Tábua 116: Rúas ou tramos propostos para a súa mellora, ordenación ou ampliación do espazo peonil (Fonte: Elaboración Propia)....202
Tábua 117: Rede de camiños peonís e ciclistas saudables e seguros proposta (Fonte: Elaboración Propia)....204
Tábua 118: Rede de aparcadoiros para bicicletas proposto (Fonte: Elaboración Propia)....208
Tábua 119: Criterios para a instalación de aparcadoiros de bicicletas (Fonte: Guía de recomendacións para o deseño da infraestrutura ciclista) 209
Tábua 120: Síntese de dimensións mínimas estritas de circulación convencional (Fonte: Borrador Guía recomendacións deseño de infraestrutura ciclista) 212
Tábua 121: Xerarquización viaria (Fonte: Elaboración Propia) 226
Tábua 122: Criterios sinalización destinos (Fonte: Elaboración Propia) 226
Tábua 123: Resumo vehículos-quilómetro tendencial por modo de transporte coa aplicación de medidas do PMUS (Fonte: Elaboración Propia)....246
Tábua 124: Gasto enerxético por modo de transporte tendencial aplicando as medidas do PMUS (Fonte: Elaboración Propia) 246
Tábua 125: Emisións contaminantes totais Oleiros en kg/día coa aplicación de medidas do PMUS (Fonte: Elaboración Propia) 246
Tábua 126:Comparativa do impacto ambiental nos distintos escenarios (Fonte: Elaboración propia)....246

1. INTRODUCIÓN

Os hábitos actuais de mobilidade da poboación son o resultado dunha expansión continua, non sempre acertada, baseada nun modelo de crecemento disperso que se caracteriza por unha dependencia crecente dos medios de transporte motorizados e, en especial do vehículo privado. O resultado desta dependencia deriva nun aumento dos niveis de contaminación tanto acústica coma ambiental, que provoca un deterioro do medio ambiente e da calidade de vida dos cidadáns.

Nos últimos tempos, o desenvolvemento sostible é unha preocupación crecente das Administracións e cada vez máis dos cidadáns. O concepto de mobilidade deixou de estar ligado á idea de transporte por motivos laborais, de viaxeiros ou mercadorías para dar paso a unha nova percepción vinculada á accesibilidade de todos a calquera actividade desenvolta no territorio.

A partir da identificación destes problemas xorden os Plans de Mobilidade Urbana Sostible (PMUS) como unha iniciativa que recolle un conxunto de actuacións que teñen como obxectivo reducir os impactos negativos do transporte e establecer formas de desprazamento máis sustentables.

O Instituto para a Diversificación e Aforro da Enerxía (IDAE) establece a seguinte definición acerca do que é un PMUS:

"Un Plan de Mobilidade Urbana Sostible, é un conxunto de actuacións que teñen como obxectivo a implantación de formas de desprazamento máis sostibles (camiñar, bicicleta e transporte público) dentro dunha cidade; é dicir, dos modos de transporte que fagan compatibles crecemento económico, cohesión social e defensa do medio ambiente, garantindo, de esta forma, unha mellor calidade de vida para os cidadáns".

PMUS é, en resumo, unha ferramenta de planificación e un instrumento de concienciación e sensibilización para os cidadáns, as administracións públicas e para o resto de axentes implicados na mobilidade, que confire garantías e fundamentos técnicos ás decisións relativas ao transporte e á mobilidade, todas elas orientadas á consecución dun sistema de transportes eficiente e sustentable.

1.1. ANTECEDENTES

Os Plans de Mobilidade Urbana Sostible son instrumentos básicos para a ordenación e planificación da mobilidade das persoas e mercadorías a nivel urbano.

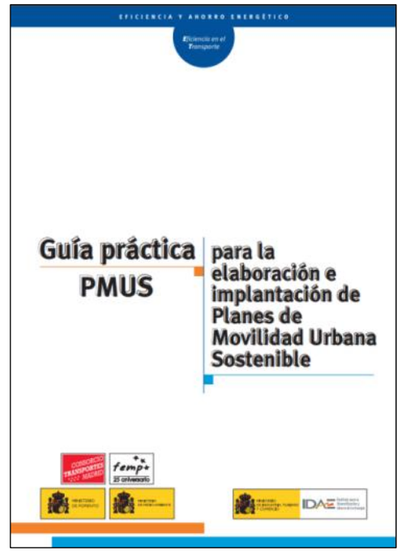
Nos últimos anos, todos os niveis da administración e do goberno veñen incorporando a sustentabilidade nas súas estratexias e políticas, tanto xerais como sectoriais.

Con esta incorporación, o concepto estendeuse a tódolos ámbitos da actividade pública e da estrutura social, chegando polo tanto ás actividades humanas vinculadas ao desprazamento de persoas, materiais e enerxía, na denominada mobilidade sostible.

A Lei 2/201, do 4 de marzo, de Economía Sostible establece que son un conxunto de actuacións que teñen por obxectivo a implantación de formas de desprazamento máis sostibles, priorizando a redución do transporte individual en beneficio de sistemas colectivos e doutros modos de transporte non motorizados (camiñar ou bicicleta) e desenvolvendo aqueles que fagan compatibles un crecemento económico, cohesión social, seguridade viaria e defensa do medio ambiente, garantindo de esta forma, unha mellor calidade de vida dos cidadáns.

Establece tamén que o contido do PMUS se axustará aos principios da propia Lei e da Estratexia de Mobilidade Sostible así como ao disposto nos instrumentos de planificación que lles afecten e, en especial ao relativos a infraestruturas, transportes, aforro e eficiencia enerxética, así como á Estratexia Española de Mobilidade Sostible.

Si existen guías e recomendacións do Instituto para a Diversificación e Aforro Enerxético (IDAE), como a "*Guía práctica para a elaboración e implantación de Plans de Mobilidade Urbana Sostible"* publicada no ano 2006 e que se terá en conta para a redacción do presente Plan.



Dentro do marco Europeo consolídase a integración do obxectivo de desenvolvemento urbano sostible dentro dos programas de desenvolvemento apoiados por FEDER

"FEDER apoyará mediante programas operativos, el desarrollo urbano sostenible a través de estrategias que incluyan medidas integradas para hacer frente a los retos económicos, ambientales, climáticos, y sociales que afectan a las zonas urbanas [...]"

Unha porcentaxe dos recursos asignados a nivel nacional do FEDER serán a entidades locais para o desenvolvemento de actuacións urbanas sostibles e para a obtención destes fondos se condiciona á existencia dunha estratexia integrada capaz de contribuír aos obxectivos xerais.

1.2. CONTEXTO DOS PMUS

A temática tratada nos PMUS é moi diversa e engloba diferentes aspectos que afectan ás accións cotiáns da poboación. Son numerosos os documentos que fan referencia aos diferentes aspectos relacionados coa mobilidade urbana. Por iso é necesario analizar as determinacións ou recomendacións recollidas nos mesmos.

Dende hai máis de 20 anos e a través de distintos organismos, programas e iniciativas estase traballando a prol dunha nova cultura da mobilidade, baseada no aproveitamento de todos os modos de transporte e desprazamento que permitan garantir a mobilidade, a calidade de vida e a protección ao medio ambiente. Así distintas iniciativas e programas como os presentados pola Unión Europea están a realizar unha forte aposta pola Mobilidade Sustentable no ámbito urbano e tamén do rural.

❖ AXENDA 2030

A Axenda 2030 para o Desenvolvemento Sustentable foi adoptada por unanimidade polos 193 Estados membros das Nacións Unidas en setembro de 2015. A nova Axenda recolle 17 obxectivos de desenvolvemento sustentable (ODS), 169 metas, 232 indicadores, centrados en 5 grandes grupos (as coñecidas como 5P): as Persoas, o Planeta, a Prosperidade, a Paz e as Alianzas (Partnerships), os medios para a súa implementación e o mecanismo de seguimento e revisión a escala nacional, rexional e global.





Co ODS 11: “Cidades e comunidades sostibles” preténdese acadar, as seguintes metas:

- 11.1 De aquí a 2030, asegurar o acceso de todas as persoas a vivendas e servicios básicos adecuados, seguros e alcanzables e mellorar os barrios marxinais.
- 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, alcanzables, accesibles e sostibles para todos e mellorar a seguridade viaria, en particular mediante a ampliación do transporte público, prestando especial atención ás necesidades das persoas en situación de vulnerabilidade, ás mulleres, nenos, persoas con discapacidade e as persoas de idade.
- 11.3 De aquí a 2030, aumentar a urbanización inclusiva e sostible e a capacidade para a planificación e a xestión participativas, integradas e sostibles dos asentamentos humanos en todos os países.
- 11.4 Redobrar os esforzos para protexer e salvagardar o patrimonio cultural e natural.
- 11.5 De aquí a 2030, reducir significativamente o número de mortes causadas polos desastres, incluídos os relacionados coa auga, e de persoas afectadas por eles, e reducir considerablemente as perdas económicas directas provocadas polos desastres en comparación con produto interno bruto mundial, facendo especial fincapé na protección dos pobres e das persoas en situacións de vulnerabilidade.
- 11.6 De aquí a 2030, reducir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, incluso prestando especial atención á calidade do aire e a xestión dos lixos municipais e doutro tipo.
- 11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes e espazos públicos seguros, inclusivos e accesibles, en particular para mulleres e nenos, persoas de idade e persoas con discapacidade.
- 11.a Apoiar os vínculos económicos, sociais e ambientais positivos entre as zonas urbanas, periurbanas e rurais fortalecendo a planificación do desenvolvemento nacional e rexional.
- 11.b De aquí a 2020, aumentar considerablemente o número de cidades e asentamentos humanos que adoptan e implementan políticas e plans integrados para promover a inclusión, o uso eficiente dos recursos, a mitigación do cambio climático, a adaptación ao mesmo e a resiliencia ante os desastres, e desenvolver e poñer en práctica, en consonancia co Marco de Sendai para a Redución do Risco de Desastres 2015-2030, a xestión integral dos riscos de desastre a todos os niveis.
- 11.c Proporcionar apoio aos países menos adiantados, incluso mediante asistencia financeira e técnica, para que poidan construír edificios sostibles e resilientes utilizando materiais locais.

En España é o Alto Comisionado para a Axenda 2030 o que asume o Plan de Acción para a Implementación da Axenda 2030 cara unha Estratexia Española de Desenvolvemento Sostible.

A Xunta de Galicia asume a Axenda 2030 como una folla de ruta ineludible e unha oportunidade única para establecer un novo enfoque e levar a cabo as transformacións necesarias para alcanzar un mundo más sostible, poñendo en marcha unha serie de iniciativas e tomando un claro liderado na difusión e no seguimento dos ODS, así como da súa implementación e localización en Galicia.

❖ PROGRAMA URBACT

URBACT é un programa europeo de intercambio e aprendizaxe que promove o desenvolvemento urbano sustentable e integrado, englobando a 550 cidades, 29 países e 7000 axentes locais activos. Financiado conxuntamente pola Comisión Europea (Fondos Europeos de Desenvolvemento Rexional) e os Estados Membros, URBACT facilita que as cidades europeas traballen de forma conxunta no desenvolvemento de solucións efectivas e sustentables para os principais desafíos aos que se enfrontan, compartindo boas prácticas e a experiencia adquirida e integrando dimensións económicas, sociais e ambientais.

URBACT utiliza os recursos e os coñecementos técnicos co obxectivo de fortalecer a capacidade das cidades para ofrecer estratexias e accións urbanas de carácter integrado de acordo aos desafíos urbanos.

O programa consegue estes obxectivos creando redes temáticas centradas en diferentes problemas urbanos, contando cada unha destas redes con entre cinco e doce membros, que inclúen profesionais,

Administracións Públicas, así como grupos de interese doutros organismos públicos, do sector privado e da sociedade civil.

Tralo éxito dos programas URBACT I, II, e URBACT III para seguir promovendo o desenvolvemento urbano integrado sostible e contribuír á execución da Estratexia Europa.

O programa URBACT III organizouse en torno a catro obxectivos principais:

- **Capacidades para o desenvolvemento de políticas**: mellorar a capacidade das cidades para xestionar políticas e prácticas urbanas sostibles de maneira integrada e participativa.
- **Deseño de políticas**: Mellorar o deseño de políticas e prácticas urbanas sostibles nas cidades.
- **Implementación de políticas:** Mellorar a implementación de estratexias e accións urbanas integradas e sostibles nas cidades.
- **Construción e intercambio de coñecemento:** Asegurar que os profesionais e responsables na toma de decisións en todos os niveles teñan acceso a coñecementos compartidos sobre todos os aspectos do desenvolvemento urbano sostible con fin de mellorar as políticas de desenvolvemento urbano sostible.

Para alcanzar estes obxectivos, URBACT III desenvolveu tres tipos de intervencións: o intercambio transnacional, a formación de capacidades e a capitalización e difusión.

Está financiado polo FEDER (cunha taxa de cofinanciación promedia do 75%, dependendo de se as cidades receptoras das subvencións están localizadas en rexións máis ou menos desenroladas, e o resto é financiado polos Estados membros e as cidades participantes.

Os grupos creados de entre 6 e 12 cidades, traballan xuntos 30 meses co obxecto de elaborar Plans de Acción Local a desenrolar posteriormente por cada cidade, e a súa vez o Secretariado URBACT encárgase de capitalizar os resultados, e difundilos en proveito de todas as cidades europeas interesadas nos mesmos.

❖ ACCIÓNS URBANAS INNOVADORAS

Accións Urbanas Innovadoras (UIA) é unha Iniciativa da Comisión Europea que proporciona ás áreas urbanas de Europa os medios necesarios para poñer a proba soluciones innovadoras, das que non existan experiencias previas, para abordar os retos urbanos.

O obxectivo principal de UIA é proporcionar recursos ás áreas urbanas para experimentar solucións innovadoras que respondan aos principais desafíos urbanos, e así contrastar o seu funcionamento na práctica, vendo como responden á complexidade da vida real. Ofrécese, por tanto, ás autoridades urbanas a posibilidade de arriscarse e probar solucións innovadoras e creativas, cuxa posta en práctica non sempre resulta viable por problemas de financiamento.

Poden acollerse a esta iniciativa núcleos urbanos ou agrupacións de núcleos urbanos de máis de 50.000 habitantes localizadas nalgún dos Estados Membro.

❖ LIBRO VERDE SOBRE A MOBILIDADE URBANA

Os Libros Verdes son documentos publicados pola Comisión Europea que teñen como obxectivo favorecer unha reflexión a nivel europeo sobre un tema concreto. Soen ser continuados por un período de consulta pública no que os actores interesados manifestan a súa opinión sobre os temas tratados de dito libro.



O Libro Verde: "Cara unha cultura da Mobilidade Urbana", recolle o resultado dunha ampla consulta pública, así como reunións en talleres técnicos e conferencias.

O público ao que se encamiñou o proceso de consulta foi moi amplo: habitantes das cidades, usuarios do transporte, empresarios e traballadores das empresas de transporte e industriais, autoridades públicas e asociacións interesadas.

Dado que a mobilidade urbana constitúe un importante factor para o crecemento e o emprego, así como un requisito imprescindible na política de desenvolvemento sustentable, a Comisión aproveitou os resultados da consulta para propor unha estratexia global, en forma dun plan de acción.

Un novo concepto de mobilidade urbana supón aproveitar ao máximo o uso de todos os modos de transporte e organizar a «comodalidade» entre os distintos modos de transporte colectivo (tren, tranvía, metro, autobús e taxi) e entre os diversos modos de transporte individual (automóbil, bicicleta e marcha a pé). Tamén supón alcanzar uns obxectivos comúns de prosperidade económica e de xestión da demanda de transporte para garantir a mobilidade, a calidade de vida e a protección do medio ambiente. Significa tamén reconciliar os intereses do transporte de mercadorías e do transporte de pasaxeiros, con independencia do modo de transporte utilizado.

❖ LIBRO BRANCO DO TRANSPORTE (2050)

O Libro Branco do Transporte, 2050, publicado o 28 de marzo de 2011 pola Comisión Europea no que se expoñen os obxectivos a alcanzar de aquí a 2050, así como as medidas a poñer en marcha no mundo do transporte. O documento inclúe unha serie de propostas cuxa intención é reducir de forma drástica a dependencia de Europa do petróleo e diminuír as emisións de carbono no transporte nun 60%.



❖ PROGRAMAS CIVITAS E PORTAL ELTIS

CIVITAS é un dos programas insignia da Comisión Europea, actuando como unha rede de cidades para cidades, dedicada á mobilidade urbana sostible a través do intercambio entre pares, a creación de redes e a formación. Dende o seu lanzamento no ano 2002, CIVITAS avanzou en investigación e innovación en mobilidade urbana sostible e permitiu as autoridades locais desenvolver, probar e por en marcha medidas a través dunha serie de proxectos baseados nas 10 áreas temáticas nas que se sustentan.

Por outro lado, o portal ELTIS facilita o intercambio de información, coñecemento e experiencia no campo da mobilidade urbana sostible en Europa. Está dirixido a persoas que traballan en transporte, así como disciplinas relacionadas, incluído o desenvolvemento urbano e rexional, a saúde, a enerxía e as ciencias ambientais.

Creado fai máis de 20 anos, Eltis é agora o principal observatorio europeo de mobilidade urbana.

❖ ESTRATEXIA EUROPEA DE MOBILIDADE SOSTIBLE E INTELIXENTE

A finais do ano 2020 a Comisión Europea aprobou a Estratexia de Mobilidade Sostible e Intelixente, instrumento de planificación co que se pretende guiar e sentar as bases da necesaria transformación cara a sustentabilidade e a dixitalización que se debe emprender no sector da mobilidade e do transporte nos próximos anos.

A estratexia contempla 82 iniciativas divididas en 10 áreas de traballo estratéxicas centradas na sustentabilidade, intelixencia e resistencia da mobilidade europea a desenvolver nos próximos catro anos.

Os compromisos adquiridos por España como país membro da Unión Europea implican un desenvolvemento das estratexias da política de Mobilidade Sostible comunitaria, de tal modo que nos últimos anos no contexto español estase a levar a cabo notables avances lexislativos, normativos e estratéxicos na materia.

❖ LEI DE ECONOMÍA SOSTIBLE

A Lei de Economía Sostible 2/2011 foi aprobada o 4 de marzo de 2011, e promove a través das Administracións Públicas a mobilidade sostible.

O principal obxectivo é crear o marco estratéxico das medidas de actuación en materia de mobilidade sostible para a mellora do medio ambiente urbano, a saúde e seguridade dos cidadáns así como a mellora da eficiencia enerxética. Para iso deberanse integrar políticas que minimicen os desprazamentos habituais promovendo unha accesibilidade eficaz cun mínimo impacto ambiental.



❖ ESTRATEXIA ESPAÑOLA DE MOBILIDADE SOSTIBLE

O Consello de Ministros aprobou o 30 de abril de 2009 o documento que recolle e establece as políticas sectoriais que fomentan a mobilidade sostible e de baixo consumo de carbono, entre as que se inclúe a elaboración e implantación dos Plans de Mobilidade Sostible compatibles co crecemento económico alcanzando unha mellor calidade de vida para os cidadáns e futuras xeracións.

Engloba 48 medidas, en cinco áreas temáticas: territorio e transportes, cambio climático e dependencia enerxética, calidade do aire e ruído, seguridade e saúde. Fomenta a substitución do vehículo privado por unha mobilidade alternativa, favorecendo outros modos de transporte máis eficientes como o transporte público.

Ademais, este documento enmárcase nun contexto moito máis amplo de estratexias orientadas a transformar o modelo de mobilidade urbano e o seu impacto sobre o medio ambiente e a poboación, como a “Estratexia Española de Medio Ambiente Urbano”, a “Estratexia Española de Cambio Climático” ou a “Estratexia Española de Desenvolvemento Sostible”.

❖ REDE DE INICIATIVAS URBANAS (RIU)

A Rede de Iniciativas Urbanas (RIU) constitúe unha das Redes Sectoriais previstas no Marco Estratéxico Nacional de Referencia de España.

A Rede constitúe un instrumento esencial para poder incorporar a necesaria dimensión urbana na xestión e programación dos fondos europeos e exponse como un foro aberto de intercambio de experiencias e boas prácticas urbanas que recibisen financiamento comunitario, que tamén servirá para analizar e dar resposta aos posibles problemas e aclarar as dúbidas suscitadas pola aplicación da normativa en materia de fondos europeos destinados ao desenvolvemento urbano.

Dentro do novo período de programación 2014-2020, a Rede de Iniciativas Urbanas configúrase como un mecanismo de coordinación, impulso e apoio á xestión e avaliación de actuacións en materia urbana cofinanciadas por Fondos Estruturais e segue sendo un instrumento necesario para compartir boas prácticas e difundir os resultados dos proxectos urbanos que reciben financiamento europeo.

❖ AXENDA URBANA ESPAÑOLA

A Axenda Urbana Española, tomada en consideración polo Consello de Ministros o 22 de febreiro de 2019, é a folla de ruta que vai marcar a estratexia e as accións para levar a cabo ata 2030, para facer dos pobos e cidades ámbitos de convivencia amables, acolledores, saudables e concienciados. Constitúe un verdadeiro "menú á carta" para que todos os actores, públicos e privados, que interveñen nas cidades e que buscan un desenvolvemento equitativo, xusto e sostible desde os seus distintos campos de actuación, poidan elaborar os seus propios Plans de Acción.

A Axenda concíbese como un documento estratéxico, sen carácter normativo, que trata de abandeirar unha nova visión do Urbanismo. Será imperfecta e requirirá versións melloradas a medida que os diferentes actores vaian incorporando procesos e mecanismos de implementación efectiva.

A Axenda Urbana española contén:

1. Un **diagnóstico** da realidade urbana e rural.
2. Un **marco estratéxico** estruturado nun Decálogo de Obxectivos con 30 obxectivos específicos e as súas posibles liñas de actuación.
3. Un **sistema de indicadores que permitirá realizar a avaliación e seguimento** do cumprimento dos obxectivos.
4. Unhas **fichas** que ilustran **como poderán elaborarse os plans de acción** para a implementación da AUE
5. Un **Plan de Acción para a Administración Xeral do Estado** con propostas concretas desde o ámbito das competencias estatais.

A Axenda Urbana Española, aparece como unha política panca no Plan de Acción para a Implementación da Axenda 2030 en España e responde o cumprimento dos compromisos internacionais adoptados de conformidade coa Axenda 2030 e a Nova Axenda Urbana de Nacións Unidas e a Axenda Urbana para a Unión Europea.

A Nova Axenda Urbana de Nacións Unidas exemplifica ben cales son as formulacións integradas que require o concepto simultáneo –ambiental, social e económico- da sustentabilidade. Tamén a Axenda Urbana da Unión Europea aposta por esta visión integrada da sustentabilidade. Os obxectivos desta Axenda, por tanto, son amplos e ambiciosos e a eles responde o seu marco estratéxico, que se compón dun Decálogo de obxectivos a conseguir e dunha lista de posibles liñas de actuación a despregar por cada un dos actores que desexe comprometerse coa Axenda.

- Objetivo Estratégico 1: Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo.
- Objetivo Estratégico 2: Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.
- Objetivo estratégico 3: Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia.
- Objetivo estratégico 4: Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular.
- Objetivo estratégico 5: Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.
- Objetivo estratégico 6: Fomentar la cohesión social y buscar la equidad.
- Objetivo estratégico 7: Impulsar y favorecer la Economía Urbana.
- Objetivo estratégico 8: Garantizar el acceso a la Vivienda.
- Objetivo estratégico 9: Liderar y fomentar la innovación digital.
- Objetivo Estratégico 10: Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza.

❖ ESTRATEXIAS DE DESENVOLVEMENTO URBANO SOSTIBLE E INTEGRADO (EDUSI)

De acordo ca previsión regulamentaria do FEDER, e tendo en conta a importancia do desenvolvemento urbano sostible e a contribución das cidades aos obxectivos da Estratexia Europa 2020 para un crecemento intelixente, sostible e integrador na UE, neste período as cidades e áreas urbanas españolas tiveron a oportunidade de recibir financiamento para o desenvolvemento das súas Estratexias de Desenvolvemento Urbano Sostible e Integrado (EDUSI) no marco do Acordo de Asociación de España 2014-2020.

Leváronse a cabo un total de 3 convocatorias abertas, a través das cales se seleccionaron as estratexias DUSI obxecto de financiación. Neste contexto, co obxecto de facilitar ás Entidades Locais a preparación das súas respectivas estratexias, elaborouse dende a RIU un documento de orientacións para a definición de estratexias DUSI, que serviu de punto de partida e referencia para as distintas convocatorias.

❖ PROXECTOS SINGULARES EBC

O Programa Operativo de Crecemento Sustentable para o período 2014-2020 recolle dentro do Eixo 4 (Economía baixa en Carbono), unha dotación de 480 millóns de euros que se destinarán a proxectos singulares en economía baixa en carbono no ámbito local.

Estas subvencións están destinadas a municipios que consigan reducir as emisións de dióxido de carbono mediante proxectos singulares de aforro e eficiencia enerxética, mobilidade urbana sustentable e uso de enerxías renovables.

A publicación das convocatorias de axudas corresponde ao IDAE (Instituto para a Diversificación e Aforro da Enerxía), que é o organismo intermedio encargado da xestión destes proxectos.

A Política sobre Mobilidade Sustentable da Xunta de Galicia, a través das súas distintas Consellerías con incidencia sobre a mesma, está a experimentar nos últimos anos unha reorientación cara os modos de desprazamento máis sustentables e non motorizados, baseados nos desprazamentos e pé e na bicicleta, ao mesmo tempo que se reorganiza o transporte público en autobús.

❖ PLAN MOVE: PLAN DE MOBILIDADE E ADECUACIÓN ESTRATÉXICA

O Plan MOVE (Mobilidade e Ordenación Viaria Estratéxica) non é un Plan de Infraestruturas. É un Plan de Mobilidade que establece as orientacións estratéxicas en materia de infraestruturas de transporte coa finalidade de facilitar a mobilidade das persoas e o acceso aos mercados, contribuíndo deste xeito á mellora da competitividade da economía e ao benestar dos cidadáns.

❖ PLAN DIRECTOR DE MOBILIDADE ALTERNATIVA DE GALICIA

A Consellería de Infraestruturas e Mobilidade, en marzo de 2012, publica o Plan Director de Mobilidade Alternativa de Galicia.

Trátase dun plan que pretende definir unha rede de vías ciclistas de ámbito interurbano e metropolitano (Rede Básica de Vías Ciclistas de Galicia) e que, ao mesmo tempo, estimula mediante outras medidas o uso da bicicleta e a marcha a pé, xa sexa en solitario ou en combinación co transporte público colectivo, pero de maneira cómoda e segura, como medios de locomoción alternativos ao automóbil.



❖ PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DA XUNTA DE GALICIA

Ao abeiro do establecido no artigo 2 da Lei 10/2016, do 19 de xullo, de Medidas Urxentes para a Actualización do Sistema de Transporte Público de Galicia, a Administración Xeral da Comunidade Autónoma de Galicia redactou o Plan de Transporte Público de Galicia para a actualización do sistema de transporte público de Comunidade Autónoma, que se configura como o instrumento mediante o que se establece a ordenación dos servizos de transporte público regular de competencia da Comunidade Autónoma, así como a coordinación do conxunto de servizos de transporte público que se desenvolvan no seu ámbito territorial.

O obxectivo xeral do Plan de Transporte Público de Galicia, que non é outro que acadar un modelo de transporte público por estrada sostible e eficiente, que se adapte mellor ás necesidades da cidadanía de Galicia. Os obxectivos específicos son os seguintes:

- Facilitar a mobilidade das persoas en termos de igualdade, seguridade, calidade, eficiencia social e sustentabilidade económico-financeira e medioambiental.
- Fomentar e potenciar o uso prioritario do transporte público en calquera dos seus modos.
- Facilitar a intermodalidade do servizo e a súa accesibilidade ás persoas, de xeito que se potencie a súa concepción como unha alternativa sostible fronte ao transporte particular e contribúa á vertebración territorial da Comunidade Autónoma.

O 29 de novembro de 2018 apróbase polo Consello da Xunta o Plan de Transporte Público de Galicia, publicándose no DOG, o 17 de xaneiro do 2019, o anuncio da citada aprobación.

A documentación completa de todos os proxectos de explotación aos que se refire este anuncio está á disposición das persoas interesadas, na web da Consellería de Infraestruturas e Mobilidade.

1.3. OBXECTO E OBXECTIVOS DO PLAN

A elaboración do PMUS ten como obxecto a definición dun conxunto de propostas para potenciar a mobilidade urbana sostible, adaptado ás características propias do concello.

Isto significa proporcionar á cidadanía alternativas ao vehículo privado que sexan cada vez máis sostibles, eficaces e confortables, e á vez, concienciar da necesidade dun uso máis eficiente do vehículo privado. Para iso establécense unha serie de obxectivos tanto globais como específicos:

Obxectivos:

- Promover os desprazamentos, en particular os urbanos, mediante modos non motorizados, incrementando así a seguridade e a comodidade dos peóns e ciclistas.
- Fomentar o uso do transporte público nas relacións metropolitanas e urbanas, mellorando a súa calidade, fiabilidade e seguridade, xunto coa súa cobertura e accesibilidade.
- Potenciar, consolidar e definir novos itinerarios peonís e en bicicleta, asegurando a seguridade e a non discriminación de persoas.
- Racionalizar o uso do vehículo privado, reducindo a súa función a determinados desprazamentos que non poidan ser satisfeitos polos modos non motorizados ou o transporte público.
- Integrar as políticas de desenvolvemento urbano, económico, e de mobilidade de modo que se minimicen os desprazamentos habituais facilitando a accesibilidade eficaz, eficiente e segura aos servizos básicos co mínimo impacto ambiental.
- Establecer políticas en materia de aparcamento que comprenderá tanto os estacionamentos disuasorios ou estacionais como o aparcamento no casco urbano.
- Recuperar o viario urbano como soporte da mobilidade cotiá. Evitar a invasión do vehículo privado fronte as persoas, recuperando espazos públicos.
- Regular o fluxo de mercadoría e as operacións de carga e descarga.
- Reordenación do tráfico e xerarquización viaria en base a funcionalidade e capacidade das vías. Redución e calmado do tráfico nas zonas residenciais e céntricas.
- Mellorar as condicións ambientais tanto do aire como da contaminación acústica. Diminuír o uso de enerxías non renovables e combustibles fósiles.
- Xestionar a mobilidade nos diferentes centros de atracción satisfacendo a demanda existente.
- Establecer estratexias de fomento dos lugares de interese turístico ou zonas de ocio dunha forma sostible.
- Mellora da seguridade viaria e da accesibilidade.

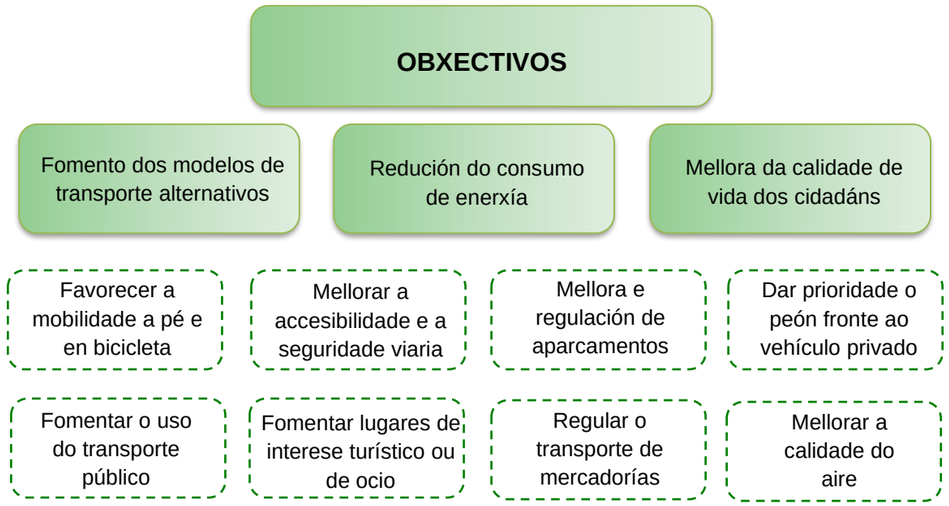


Figura 1: Obxectivos do PMUS (Elaboración propia)

1.4. METODOLOXÍA DO PLAN

A metodoloxía do Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Oleiros desenvólvese nas seguintes fases:

- **FASE I: Toma de datos e análise**

Nesta fase levarase a cabo a recompilación da información relacionada coa mobilidade actual en Oleiros, así como os traballos de campo que inclúen:

- Enquisas de mobilidade tanto dende a propia web do concello como a pé de rúa, con fin de obter información de todos os grupos de poboación (homes, mulleres, anciáns, persoas con mobilidade reducida, etc.).

Realizarase unha análise e diagnóstico da información recompilada, así como dos datos xerados, para o coñecemento da situación de partida no contexto territorial, socio-económico e demográfico, do transporte e circulación, da seguranza viaria e de aspectos medioambientais.

- **FASE II: Identificación de problemas e retos:** Identificaranse os retos a levar a cabo para cada aspecto analizado que servirán de base para definir as liñas estratéxicas de planificación en concordancia cos responsables do Concello.
- **FASE III: Definición de liñas estratéxicas:** Identificados os problemas e retos da fase anterior, fixaranse as liñas estratéxicas de planificación e os obxectivos prioritarios ou específicos de cada liña.
- **FASE IV: Delimitación de propostas e obxectivos específicos**

Realizarase unha proposta de medidas específicas para establecer o modelo de mobilidade do Concello, en coordinación co persoal do mesmo, coa suficiente claridade e acompañadas dun orzamento de implantación estimado, co fin de que se poidan planificar as futuras actuacións segundo as posibilidades de financiamento.

Ademais de ir acompañadas dun orzamento de implantación, as medidas propostas definiranse dentro dunha programación a curto, medio e longo prazo, en función da necesidade de aprobación por parte das distintas administracións, o investimento, ou a súa dependencia entre si.

Definiranse unha serie de indicadores de seguimento do Plan, que permitan a avaliación da eficacia e resultados do mesmo no seu marco temporal.

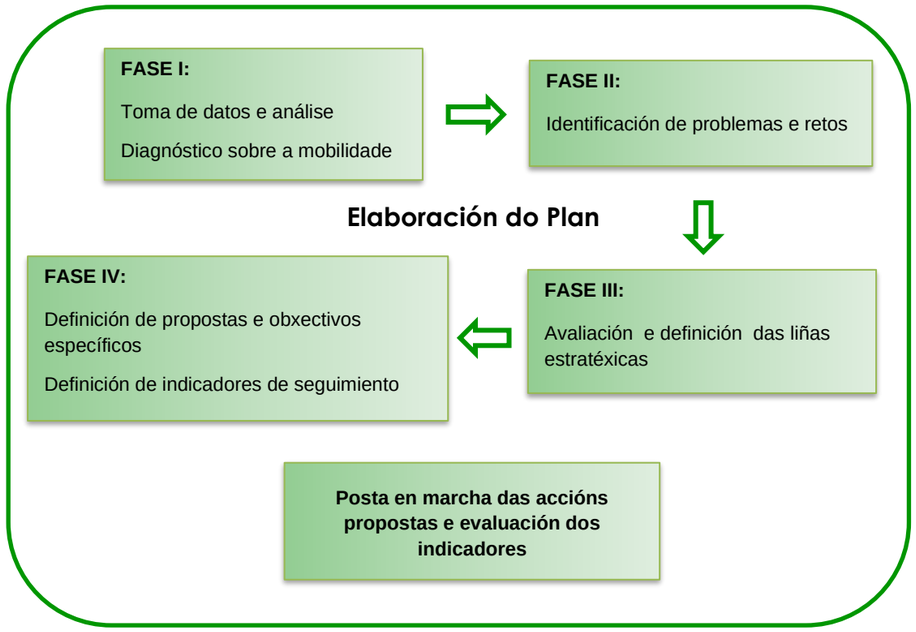


Figura 2: Esquema fases de elaboración do PMUS (Elaboración propia)

1.5. CONCLUSIÓN PRINCIPAL DO PLAN

O PMUS do Concello de Oleiros está orientado a conseguir un cambio no modelo de mobilidade actual do concello, coa finalidade de aumentar a súa sustentabilidade. Deste xeito, e a través da actuación nas diferentes dimensións territoriais e urbanas con incidencia na mobilidade, o PMUS ten por obxectivo reorientar o modelo actual a través do fomento dos modos de desprazamento non motorizados, a potenciación do transporte público e a racionalización do uso do automóbil, tanto respecto dos residentes como dos visitantes e turistas, conxuntamente cunha mellor xestión da demanda de mobilidade, da coordinación administrativa e a difusión da información.

2. FASE I. TOMA DE DATOS E ANÁLISE

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

2.1. RECOMPILACIÓN DE PLANS E NORMAS URBANÍSTICAS EXISTENTES

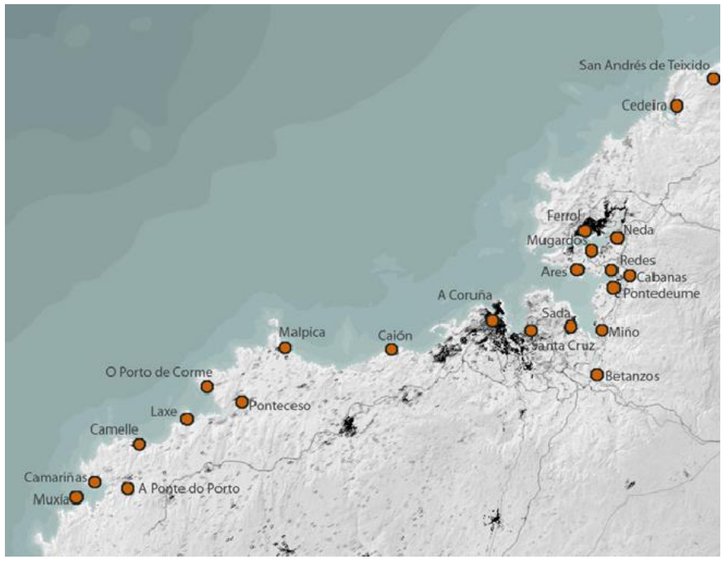
A continuación recóllense os plans e normas urbanísticas existentes, así como outros plans que deberán terse en conta na redacción do presente PMUS:

- **Directrices de ordenación do territorio.**

Neste caso, as Directrices de Ordenación do territorio de Galicia identifica a Oleiros como un dos núcleos que forman parte do sistema intermedio entre as cidades de A Coruña e Ferrol cunha localización estratéxica de cara a integración do mesmo na dinámica do espazo da rexión urbana de A Coruña.

Conforma un agregado urbano, que segundo as DOT, é a base da integración do territorio da rexión urbana, fortalecendo os seus sinais de identidade e a súa oferta urbana como elementos chave do artellamento territorial e de xeración de áreas de centralidade que reduzan as necesidades de desprazamento.

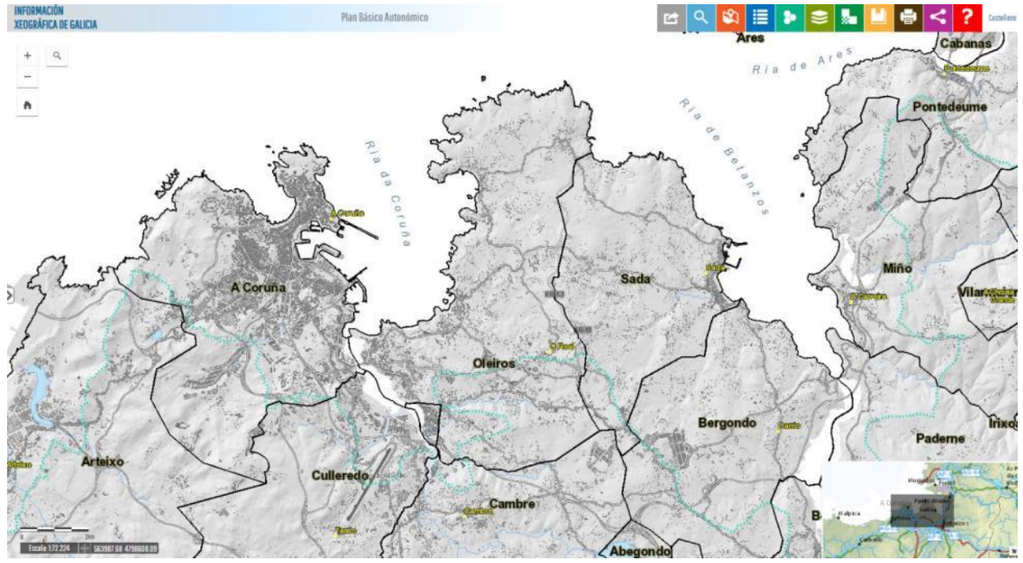
Dentro do concello de Oleiros, as DOT sinalan a Santa Cruz como un dos núcleos de identidade do litoral, cuxa localización estratéxica lle confire unha singularidade que o fai merecedor dun tratamento específico. Son elementos fundamentais na articulación costa-interior actuando como pezas clave na difusión cara zonas menos dinámicas do territorio.



Imaxe 1: Núcleos de identidade do litoral (Fonte: DOT Galicia)

- **Plan de ordenación do litoral de Galicia.**

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



Imaxe 2: Plan de Ordenación do Litoral (Fonte: Xunta de Galicia)

- **PXOM Concello de Oleiros (Aprobación 11/12/2014).**

O documento básico de desenvolvemento urbanístico no concello de Oleiros é o Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM), que adoptou a estratexia de recoñecemento, consolidación e potenciación do sistema de núcleos existentes no municipio, optando por un modelo de desenvolvemento e complexión fronte ó de dispersión, privilexiando o solo urbano mediante actuacións unitarias, recoñecendo a diversidade morfolóxica mediante ordenanzas acordes con ámbitos homoxéneos, esforzándose en crear espazos urbanos recoñecibles e administrando o crecemento mediante solo urbanizable inmediato.

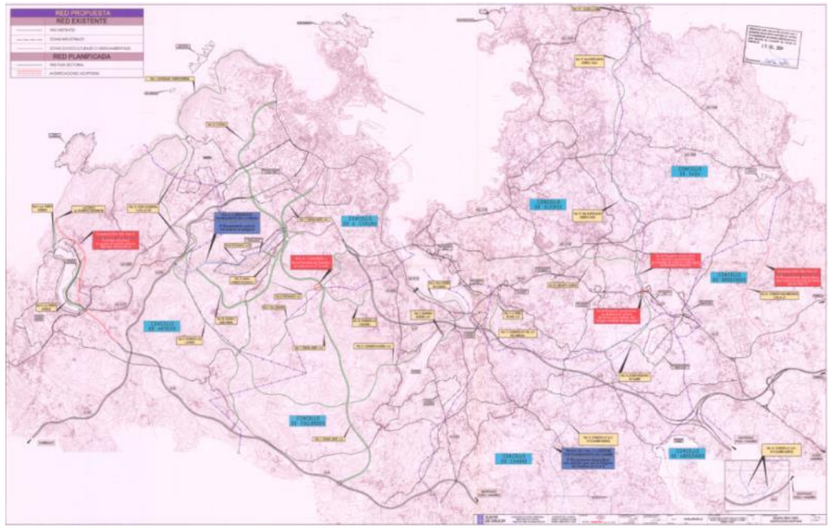
Do conxunto de núcleos definíronse como principais os de Perillo, Oleiros, Santa Cruz, Mera e Vilar-O Seixal, e como intermedios os de Lorbé, Montrove, O Carballo e Iñás, mentres os núcleos territoriais de orixe rural foron recoñecidos e delimitados, optándose por unha clasificación como solo urbano fronte a outras categorías que abría a lexislación urbanística, e en coherencia como modelo territorial continuo proposto.

Existen un total de 11 modificacións puntuais do PXOM, así como planeamento de desenvolvemento composto por plans de sectorización, plans parciais, plans especiais e estudios de detalle.

- **Plans sectoriais de Estradas de Galicia (Rede viaria de A Coruña, Arteixo, Culleredo, Cambre e Oleiros).**

As principais transformacións da rede viaria do concello están relacionadas principalmente coa planificación de estradas da Axencia Galega de Infraestruturas.

O Plan recolle novos trazados como a conexión das estradas A-6, AP-9 e N-VI; Vía Ártabra (N-VI-Lorbé), accesos as autoestradas AP-9-N-VI (Nós) e AP-9-CP-1706 (A Barcala), ou a variante de Oleiros.



Imaxe 3: Plan sectorial de estradas de Galicia (Fonte: Siotuga)

- **Plan de Transporte Público de Galicia.**

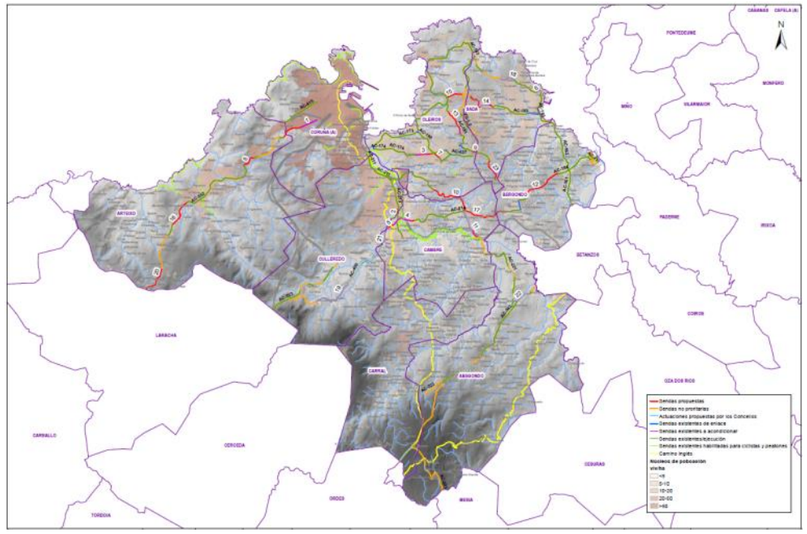
O Plan de Transporte Público de Galicia é o documento que define as liñas de transporte público en autobús e recolle as frecuencias e percorridos para a explotación das distintas concesións existentes. Este plan aprobado recentemente, foi sometido a diversas modificacións é a base sobre a que analizar o transporte público no concello de Oleiros.

- **Estratexia de Mobilidade Alternativa na Comarca do Coruña**

Nos últimos anos, a maior importancia dos modos de desprazamento non motorizados (a pé e en bicicleta), orixinou a necesidade de crear unha Estratexia de Mobilidade Alternativa na Comarca da Coruña e concellos limítrofes, que ten como obxectivo a orientación e planificación de itinerarios peonís e ciclistas nas estradas autonómicas.

Para o Concello de Oleiros, as propostas prantexadas son:

- Senda peonil entre Montrove e As Pedreiras na AC-174.
- Senda peonil entre As Pedreiras e O Carballo na AC-190.
- Senda peonil entre Mandín e As Torres no entorno da Vía Ártabra na AC-182 (concellos de Oleiros e Sada).
- A Seara- cruce Cuatro Caminos na AC-221 (concellos de Oleiros e Cambre).
- Arillo-Pousada na AC-181.
- Vía Ártabra-Arillo na AC-183.

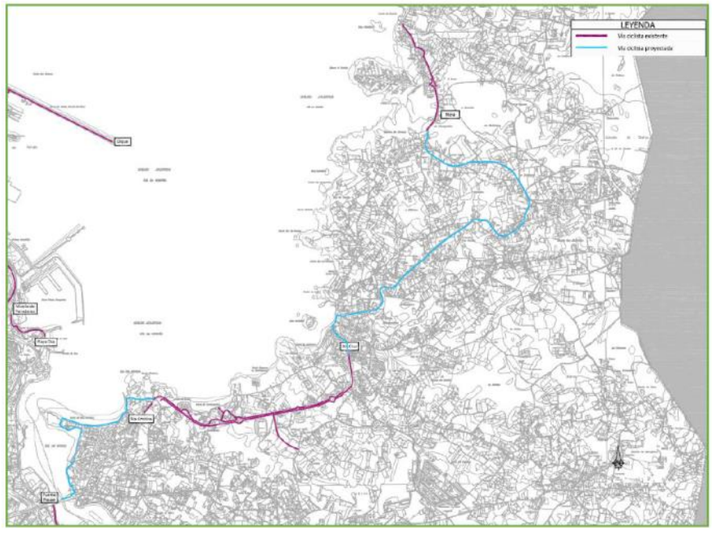


Imaxe 4: Estratexia de Mobilidade Alternativa na Comarca do Coruña (Fonte: Xunta de Galicia)

- **Proxecto de Rede Ciclista da Área Metropolitana da Coruña**

O proxecto de Rede Ciclista da área Metropolitana da Coruña, promovido pola Deputación da Coruña en 2014, contempla as vías ciclistas existentes e propostas na comarca.

Neste proxecto proponse unha vía ciclista na estrada AC-173, de Perillo a Mera, cuxo titular é a Xunta de Galicia. A día de hoxe este tramo está en funcionamento xa sexa de xeito exclusivo ou compartido.



Imaxe 5: Vía ciclista prevista no Proxecto de Rede Ciclista da área Metropolitana da Coruña na estrada AC-173 de Perillo a Mera (cor azul)

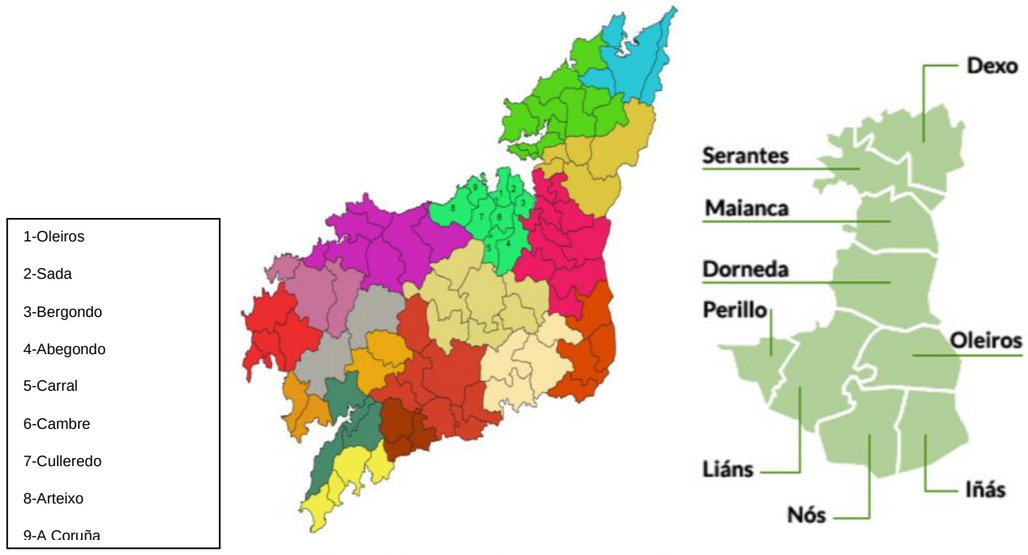
2.2. ANÁLISE FÍSICO E CONTEXTO TERRITORIAL

2.2.1. LOCALIZACIÓN E SUPERFICIE

O Concello de Oleiros localízase na comarca de A Coruña formando parte da área metropolitana da cidade, conta cunha superficie de 43,7 km² e encádrase na subrexión das Mariñas do Arco Ártabro, en concreto na península Oleiros-Sada con proxección cara a ría da Coruña na súa parte occidental.

Limita ao norte co Océano Atlántico, ao oeste coa ría da Coruña e os termos municipais da Coruña e Culleredo, ao SO e S con Cambre e ao leste con Sada.

Segundo os últimos datos publicados polo INE, o municipio de Oleiros conta con 36.534 habitantes distribuídos nas 9 parroquias que compoñen o concello: Dexo, Dorneda, Iñás, Liáns, Maianca, Nós, Oleiros, Perillo e Serantes.



Imaxe 6: Localización do municipio de Oleiros

2.2.2. ANÁLISE XEOGRÁFICO DO TERRITORIO

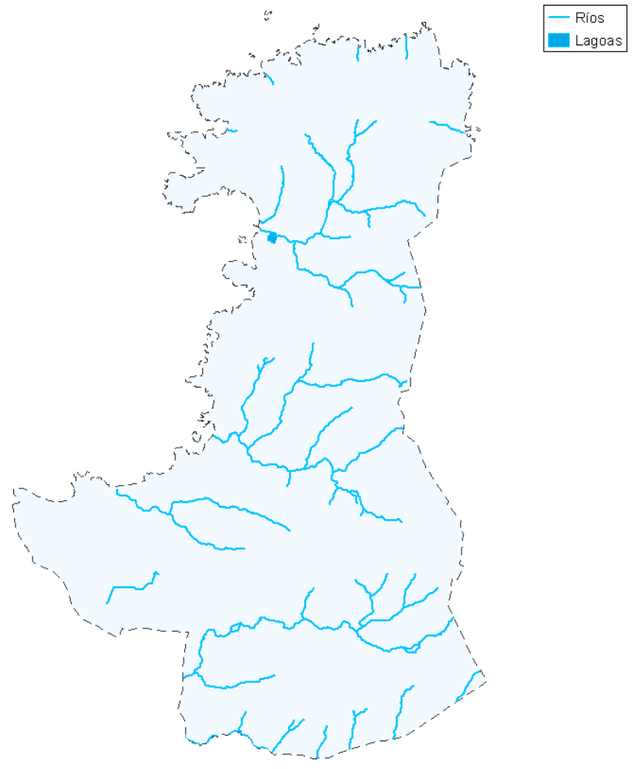
2.2.2.1. Relevo e hidroloxía

A península de Oleiros-Sada estruturase topográficamente como un conxunto de concas con dúas direccións de avenida divididas por unha espiña central. En xeral, toda a península ten un relevo suave debido á súa posición de avanzada no mar con respecto ás cotas 400 e 200 que marcan a transición do zócolo galego coa costa de rías. Os vales son curtos, os ríos son de pouca importancia e os sistemas hidrográficos son amplos e de forma radiante entorno á conca máis que subsistemas dun río principal.

De norte a sur distínguense as seguintes concas:

- A formada pola confluencia dos arroios de Punxeiro, Agra, O Couto, Xentiña, Louro, Salgueiral e Broño que reúnen augas dun amplo val desaugando na praia de Mera, ocupando as parroquias de Maianca e Serantes e parte de Dexo.
- Entorno ó Porto de Santa Cruz confluén os arroios da Proba, Regueira, Xaz, Arillo e Ponte do Bosque.
- Na praia de Bastiageiro concorren un conxunto de arroios menores que sen embargo forman unha extensa valgada e zona húmida na traseira da praia, hoxe transformada.
- No Temple desemboca na ría do Burgo o arroio de San Pedro, recollendo augas desde Iñás e formando unha valgada estreita e profunda entre a estrada N-VI e os altos de Coroto.
- Finalmente, como divisoria do Termo Municipal con Cambre e con saída na Barcala á ría do Burgo, o arroio da Gándara e as súas augas confluén na valgada do de S. Pedro formando as terras baixas máis interiores do Termo Municipal.

Oleiros estruturase territorialmente sobre estas cinco concas delimitándose no sentido da altitude unha fronteira entorno á cota 50 m, distinguíndose por debaixo dela as terras litorais en planalto e costa de menor pendente, e a partir da cota 50 ata a 100 a transición do terrazo ó monte con maiores pendentes. Por riba da cota 100 sitúase o monte e as divisorias coa valgada cara a ría de Sada.



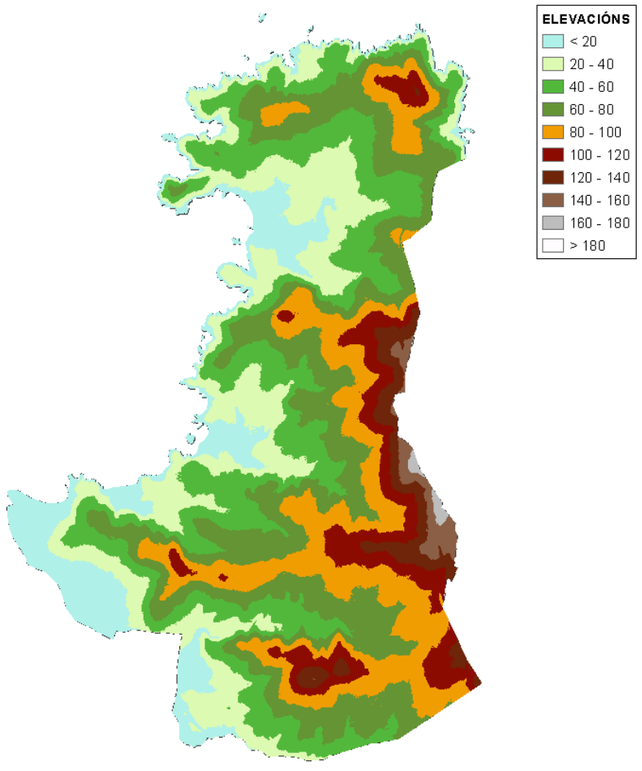
Imaxe 7: Rede Hidrográfica do municipio de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

O relevo de Oleiros non se caracteriza por ser brusco nin por presentar altitudes significativas, que quedan reducidas a puntos prominentes, outeiros, castros..., entre os que se distinguen:

Medoña, no monte do Corvo sobre Lorbé (120 m.), Castro de Suviña xunto a Buínde (95 m), Monte Castelo (171 m.), Maianca (108 m), outeiro de Lamastelle (100 m), xunto a Montrove, Monte Sino (112 m) xunto a Liáns, e Monte do Castro (148 m) en Iñás.

Así mesmo, de interese para a urbanización do territorio é a caracterización das pendentes, nas que destaca:

- Sistema continuo de pendentes entorno á liña costeira ao norte do termo municipal (entre punta Bufadoiro e Lorbé), que delimita o val de Serantes-Mera-Lorbé, por debaixo da cota 50 m.
- A liña de división entre o anterior e o de Santa Cruz, que recolle a fronte de Aguieira a Canide e prolongándose cara o interior por Maianca ata o Monte da Costa.
- O sistema situado ao norte de Coruxo e Oleiros ata o límite co termo municipal de Sada.
- O eixo Perillo-Monte Sino-Lamastelle con prolongacións cara a ría do Burgo.



Imaxe 8: Relevo do municipio de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

O Litoral

A costa de Oleiros preséntase moi diversificada, alternando zonas de cantís batidos polo mar con praias de fondo de ría con trazado en arco e praias ligadas a saíntes rochosos formando enseadas e esteiros.

A fronte norte constitúe a transición atlántica das rías da Coruña e Betanzos con costa alta e cantís desbordados por illotes ou superficies rochosas como son os da Marola e O Marolete, situándose na zona do termo municipal que avanza na ría de Betanzos a enseada e fondeadoiro de Lorbé.

En Seixo Branco e Mera a costa é escarpada con entrantes profundos como as enseadas de Canaval, Fontenla e Mera, e un importante desenvolvemento de praias apoiadas en saíntes de costa que a partir dese punto se fai máis suave. Xa no fondo da ría de A Coruña a formación dunha barra da orixe ao esteiro de Santa Cristina.

En canto as praias de tipo máis característico, ligadas a un saínte do litoral, fórmase unha cadea continua composta polas praias de Bastiagueiro, Bastiagueiro Pequeno e Porto Naval onde os aportes fluviais dun arroio orixinaron a concentración de areais en puntas próximas a acantilados. Estas puntas están relacionadas no caso de Mera e Santa Cruz con enseadas naturais posibilitando a formación de abrigos e calas naturais para a navegación.

NOME	LONXITUDE	ANCHURA	COMPOSICIÓN	GRAO OCUPACIÓN	GRAO URBANIZACIÓN
Atalaia	32 m.	17 m.	Arena/Grava	Baixo	Illada
Bastiagueiro	580 m.	77 m.	Arena	Alto	Urbana
Bastiagueiro Pequeno	200 m.	20 m.	Arena/Bolos/Grava	Baixo	Illada
Camposa	120 m.	25 m.	Area/Rocha	Baixo	Illada
Canaval	80 m.	40 m.	Area/Rocha	Medio	Illada
Canide	95 m.	26 m.	Area/Rocha	Baixo	Illada
Do Portelo	35 m.	35 m.	Area/Rocha	Baixo	Illada
Espiñeiro	310 m.	40 m.	Area	Alto	Semiurbana
Mera	520 m.	80 m.	Area/Rocha	Alto	Urbana
Naval	180 m.	80 m.	Area/Grava	Medio	Semiurbana
Portelo	60 m.	27 m.	Area	Baixo	Semiurbana
Santa Ana	100 m.	34 m.	Area/Rocha/Grava	Baixo	Urbana
Santa Cristina	1.520 m.	80 m.	Area/Rocha	Alta	Urbana
Santa Cruz	280 m.	22 m.	Area/Grava	Medio	Urbana

Táboa 1: Praias de Oleiros (Fonte: Ministerio para a Transición Ecolóxica)



Imaxe 9: Praias do municipio de Oleiros (Fonte: Ministerio para a Transición Ecolóxica)

2.2.2.2. Climatoloxía

Pola súa situación xeográfica, en Oleiros predomina o clima oceánico húmido, caracterizado por unha escasa oscilación térmica e por unhas precipitacións moderadas que se reparten durante todo o ano.

Ao tratarse dun municipio costeiro, o mar actúa como termorregulador impedindo que exista unha gran diferenza de temperaturas entre as distintas estacións do ano.

En Oleiros os invernos son suaves e os veráns temperados, roldando a temperatura media anual os 13º-14º. En canto as precipitacións, a primavera e o outono son as estacións máis chuviosas.

As temperaturas mínimas presentan unha media anual de 6,3 ºC, cun valor de 1,3 ºC para o mes máis frío e 10,2 ºC para o mes máis cálido, mentres que a media anual das temperaturas máximas sitúase en 24,5 ºC cuns valores nos extremos de 16,7 ºC e 34,9 ºC.

Segundo os datos obtidos das estacións meteorolóxicas de A Coruña-Dique e Guísamo (Bergondo), as máis próximas ao Concello de Oleiros, o período de baixas precipitacións céntrase nos meses de maio a xullo, incluso agosto. Dende os meses de setembro a abril recóllese a maior parte da precipitación anual acumulada no concello.

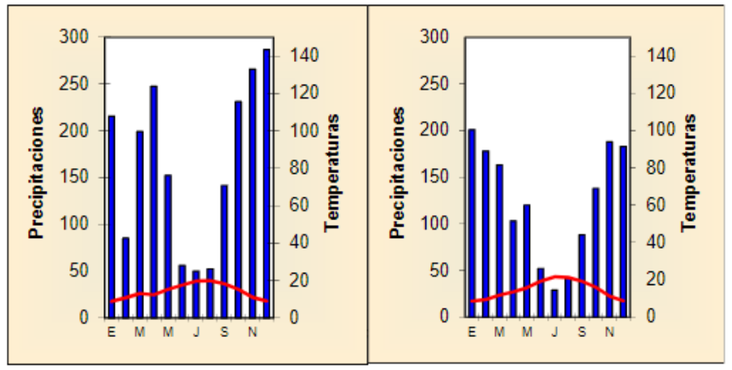
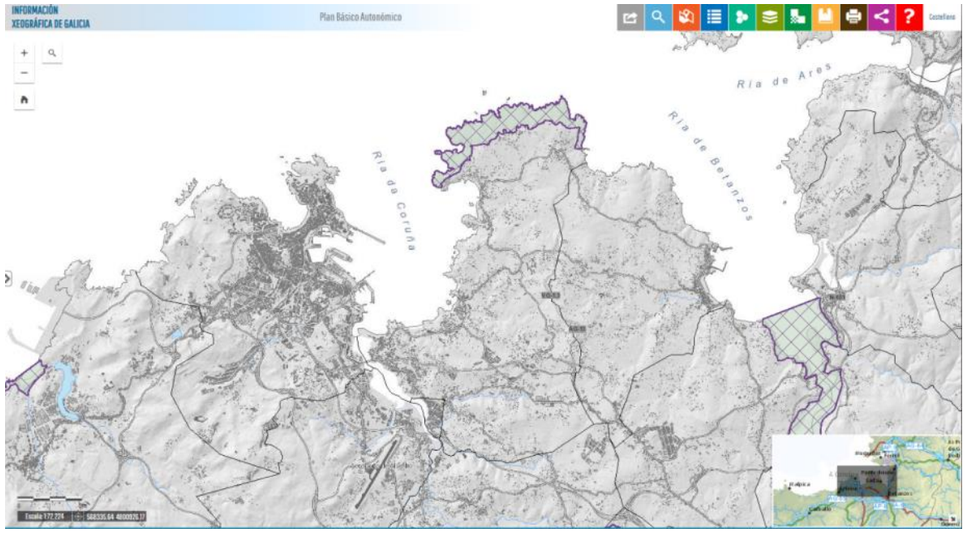


Figura 3: Rexistros climáticos (Fonte: Elaboración propia)

2.2.2.3. Áreas de Interese Ambiental

No termo municipal de Oleiros atópanse un espazo natural en réxime de protección dentro do ámbito Rede Natura 2000, clasificadas como Zonas de Especial Conservación (ZEC). Este espazo foi promulgado como espazos naturais protexidos en réxime de protección xeral baixo a figura de "Zonas de especial protección dos valores naturais" polo Decreto 72/2004.

A zona de especial protección dos valores naturais e ZEC situado no concello de Oleiros denomínase ZEC "Costa de Dexo" e sitúase ao norte do concello, na zona de costa.



Imaxe 10: ZEC Costa de Dexo (Fonte: Plan Básico Autonómico de Galicia)

REDE NATURA E ZEPVN

- **Costa de Dexo**

O LIC Costa de Dexo, situado no municipio coruñés de Oleiros, ocupa unha extensión de 347 ha, na que se inclúe, ademais da figura de ZEPVN, o Monumento Natural da Costa de Dexo, de 266 ha. A delimitación deste Lugar de Importancia Comunitaria cínguese á franxa litoral do tramo costeiro entre Punta de Mera e o peirao do porto de Lorbé.

Xunto coa singularidade dos seus ecosistemas e hábitats, e a súa xeomorfoloxía e paisaxe foron as razóns polas que no ano 2000, foi declarado monumento natural. A zona costeira está formada por acantilados nos que aniñan varias especies de aves mariñas.



Imaxe 11: ZEC Costa de Dexo (Fonte: Plan Director da Rede Natura 2000)

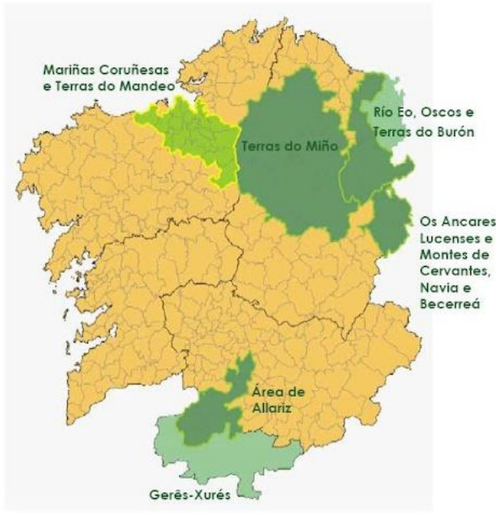
A Lei 9/2001, de Conservación da Natureza, regula no seu Art. 16 as Zonas de Especial Protección dos Valores Naturais como aqueles espazos que, polos seus valores ou intereses naturais, científicos, culturais, educativos ou paisaxísticos, sexa necesario asegurar para a súa conservación, e que non teñan outra protección específica. O mesmo Artigo dispón tamén que nestas zonas deberán incluírse as zonas especiais de conservación que conforman a Rede Natura 2000, que non teñan outra figura de protección das contempladas na citada lei.

Tendo en conta estas consideracións mediante o Decreto 72/2004, do 2 de abril, a Xunta de Galicia declarou as zonas propostas como ZEC para formar parte da Rede Natura 2000 entre as que se atopan o "Costa de Dexo" e Zonas de Especial Protección dos Valores Naturais.

Así mesmo, a Costa do Dexo-Serantes foi declarada Monumento Natural no ano 2000 polo que está integrada na rede Galega de Espazos Protexidos. Constitúe un valioso tramo de costa que se estende entre os faros de Mera e do porto de Lorbé ao longo de 11 km. Existen varios roteiros que discorren por este espazo natural e que permiten desfrutar da paisaxe así como da observación de aves e flora autóctona.

RESERVAS DA BIOSFERA

Neste caso, o concello de Oleiros pertence á Reserva da Biosfera "Mariñas Coruñesas e Terras do Mandeo", declarada pola UNESCO no 2013.



Imaxe 12: Rexións declaradas Reserva da Biosfera

A Reserva da Biosfera ""Mariñas Coruñesas e Terras do Mandeo" abarca un total de 116.724 ha, que representan o 14,33% da superficie da provincia da Coruña, repartidas en 17 concellos. É a segunda Reserva da Biosfera galega por orde de superficie e trátase dun territorio sublitoral de 300 m. de altitude media, onde predominan as súas costas, vales e serras enmarcadas polas concas dos ríos Mandeo e Mero.

2.2.2.4. Patrimonio histórico-cultural

O concello de Oleiros conta cun extenso patrimonio histórico-cultural entre os que destacan:

➢ **Bens de Interese Cultural (BIC):**

- Castelo de Santa Cruz

O Castelo de Santa Cruz, é una fortaleza situada no Porto de Santa Cruz (pertencente á parroquia de Liáns) declarada BIC no ano 1994. Está situado no illote de Santa Cruz, na ría da Coruña ao que se accede a través dunha pasarela peonil de madeira.

A súa construción iníciase a finais do S.XVI baixo as directrices do xeneral Diego das Mariñas e termina no ano 1640 para reforzar o sistema defensivo da cidade da Coruña. Co cese das invasións navais no século XVIII o Castelo quedou abandonado e non é ata o século XIX cando Xosé Quiroga (esposo de Emilia Pardo Bazán) compra en poxa pública a illa de Santa Cruz e manda construír un pequeno pazo no que pasarán o verán toda a familia. O edificio principal estaba formado por dous torreóns unidos por unha banda central, que en etapas posteriores foi ampliado.

No ano 1989, o concello adquiriu o Castelo de Santa Cruz co obxectivo de que toda a cidadanía puidera desfrutar dese lugar emblemático e se convertese nun Centro de Referencia da Educación Ambiental de Galicia. Na actualidade é sede do CEIDA (Centro de Extensión Universitaria e Divulgación Ambiental de Galicia) froito do convenio de colaboración entre a Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio da Xunta de Galicia, a Universidade de A Coruña e o Concello de Oleiros para coordinar, dinamizar e promover a Educación Ambiental en Galicia.

Así mesmo, cabe destacar a presenza dun Piñeiro insigne do Castelo de Santa Cruz catalogado como árbore senlleira.

- Torre de Lorbé

Localízase na parroquia de Dexo, no núcleo de Lodeira e foi declarada BIC no ano 1994. A torre de Lorbé data do ano 1703 e está integrada na casa-torre de Lorbé. Consta de tres corpos alongados, flanqueados por una torre de planta circular. No lateral anexo á estrada consérvase un escudo heráldico, enmarcado por molduras barrocas.

- Torres de Coruxo

Situadas na parroquia de Liáns, as torres de Coruxo datan do século XVII e foron declaradas BIC no ano 1949. O edificio componse de varios corpos anexos ao edificio principal coa torre. Para a súa construción utilizáronse perpiaños de granito recebado e pintado, quedando a cantería á vista de balcóns ou esquinas.

Foron construídas co obxectivo de completar o sistema defensivo da baía coruñesa. No século XIX procédese a reconstrución das dependencias do castelo, outorgándolle un aspecto de pazo.

Na actualidade localízase o museo Os Oleiros dedicado á olería tradicional.



Imaxe 13: Imaxes dos Bens de Interese Cultural localizados en Oleiros (Fonte: Web turismo Oleiros).

➢ **Outros elementos patrimoniais de interese:**

O concello de Oleiros conta cun rico patrimonio cultural formado por igrexas, pazos, vilas e portos, etc. dos que moitos foron adquiridos polo goberno local coa intención de consérvalos e destinalos a usos públicos.

- **Arquitectura civil**

Casa do Arxentino: vivenda de estilo historicista realizada no século XIX e situada en Mera. Trátase dunha construción de planta rectangular con fachada dividida en tres corpos, na que destaca o patio porticado de pedra e a decoración floral dos azulexos da cornixa, elementos típicos do historicismo.

Pazo de Xaz: situado en Dorneda, o pazo de Xaz pertence á época neoclásica do século XIX. Trátase dunha construción exenta de planta en forma de L cunha capela gótica realizada en cantería e granito. O xardín está decorado ao estilo francés con trazados xeométricos e un reloxo solar de pedra. Actualmente alberga a sede do campo de golf.

Riadela: casa señorial da época modernista construída no século XX e situada en Perillo. Edificio de planta rectangular de dúas alturas decoradas con elementos secesionistas. Un fermoso xardín con gran diversidade de árbores, entre as que destacan un cedro do Himalaya e frondosos tilos, rodean a vivenda. Dende o ano 1998 ata a actualidade alberga a Biblioteca Central, sede da rede de bibliotecas municipais do concello.



Imaxe 14: Outros elementos patrimoniais da arquitectura civil en Oleiros (Fonte: Web turismo Oleiros).

- **Arquitectura relixiosa**

Sta. María de Dexo: a súa orixe remóntase ao ano 1108. Componse dunha única nave rectangular cunha capela maior e unha ábsida semicircular. A fachada principal segue a estrutura típica do románico e no exterior destaca una colección composta por catorce canecillos, nos que se aprecian unha variada decoración integrada por animais, cabezas humanas e figuras xeométricas.

San Pedro de Nós: esta freguesía foi feudo dos templarios ata 1312, ano no que a orde extinguiuse. Foi reconstruída en varias ocasións, a primeira vez en 1897 (aproveitando as pezas orixinais), e a segunda en 1934 tras un incendio. Na súa fachada destaca a espadana dobre do campanario, rematada por un frontón semicircular, e tamén son destacables as ventas de arco de medio punto por riba da portada principal do templo.

San Cosme de Maianca: igrexa de estilo románico do século XII realizada en granito. Na actualidade consta de dúas naves aínda que inicialmente só contaba con unha. No seu interior conserva unha ábsida á que se accede a través dun arco semicircular suxeito por columnas prerrománicas. No exterior, a fachada destaca a presenza dun pequeno nártice porticado.

Sta. Eulalia de Liáns: construída no século XVII, é un dos escasos exemplos do barroco rural na comarca mariñana. Ten planta de cruz latina cunha pequena cúpula no cruceiro a modo de lucernario. A fachada da igrexa, xunto co cruceiro de granito que data do século XVIII, concentra a maior parte da súa riqueza ornamental e valor histórico.

Sta. Leocadia de Perillo: igrexa do século XII de estilo neoclásico. Ten unha planta de cruz latina cunha capela de época posterior. O interior está cuberto por unha bóveda de aresta na nave principal con arcos apoiados en semicolumnas. Destaca a campá maior que data do século XVIII e as portas de madeira decoradas con relevos.



Imaxe 15: Igrexas de Sta. María de Dexo, Sta. Leocadia de Perillo e San Cosme de Maianca (Fonte: Web turismo Oleiros).

- **Arquitectura portuaria e faros**

Porto de Dexo: porto natural de pequenas dimensións e difícil acceso situado fronte a illa da Marola. nas inmediacións consérvase un guindastre utilizado para elevar as cargas dende as embarcacións. No ano 2005 o goberno local levou a cabo o acondicionamento do porto como área recreativa coa rehabilitación dos accesos peonís ao areal, a instalación dun merendeiro, a mellora das sendas, etc.

Porto de Lorbé: próximo ao pobo de Lorbé localízase o seu porto, epicentro da actividade económica do lugar, e onde se continúa coa pesca tradicional. É destacable o cultivo do mexillón, que xera un importante número de empregos directos. Arredor dun cento de bateas se estenden por toda a ría formando parte da paisaxe.



Imaxe 16: Portos de Dexo e Lorbé (Fonte: Web turismo Oleiros)

2.2.2.5. Infraestruturas lineais

➢ **Infraestruturas viarias:**

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

Dentro deste sistema de infraestruturas é posible distinguir unha serie de eixos ou corredores, os cales condicionan tanto a estrutura espacial como a urbanización do territorio.

O nivel superior da rede viaria metropolitana no concello está constituído por vías de longo percorrido que á súa vez desenvolven función de relación metropolitana dentro da estrutura arterial urbana e periurbana. Esta rede está composta pola autoestrada AP-9, á que se une a N-VI e a AC-12 como principal eixo de acceso á cidade de A Coruña e particularmente nas relación do ámbito metropolitano da península Oleiros-Sada.

A estas tres grandes vías de enlace engádense a autoestrada autonómica AG-13 e a vía rápida VG-1.3 (Vía Ártabra) que atravesan o concello de sur a norte conectando a N-VI co núcleo de Lorbé.

As principais vías de comunicación que dan servizo ao concello son:

ESTRADAS ESTATAIS	CARRÍS POR SENTIDO	VELOCIDADE MÁX.	IMD	LONXITUDE NO CONCELLO (KM)
AP-9 (Autoestrada do Atlántico)	2	120 km/hora	33.130	1,45
N-VI (Madrid-A Coruña)	1	90 km/hora	23,913	4,62
AC-12 (Porto Coruña-San Pedro de Nós)	2	70 km/hora	32.275	2,35

Táboa 2: Estradas estatais no concello de Oleiros (Fonte: EIEL Deputación Coruña-PXOM)

ESTRADAS AUTONÓMICAS	CARRÍS POR SENTIDO	VELOCIDADE MÁX.	IMD	LONXITUDE NO CONCELLO (KM)
AG-13 (Castelo-Sta. María de Vigo)	2	80 km/h	4.491	1,55
AC-527 (Variante Oleiros)	1	80 km/hora	3.679	1,76
AC-526 (Veigue-Puerto de Lorbé)	1	80 km/hora		1,1
VG-1.3 (Veigue-O Castelo)	1	80 km/hora	3.446	3,94
AC-221 (San Pedro de Nós- A Pasaxe)	1	70 km/hora	-	4,01
AC-190 (O Carballo-Santa Cruz)	1	70 km/hora	-	2,45
AC-183 (Sada-Arillo)	1	60 km/hora	-	1,33
AC-182 (Espíritu Santo-Oleiros)	1	70 km/hora	-	0,96
AC-181 (Arillo-Oleiros)	1	70 km/hora	-	3,26
AC-180 (O Carballo-Oleiros)	1	70 km/hora	-	0,81
AC-175 (Perillo-Perillo)_ Transferida	1	50 km/hora	-	0,663
AC-174 (Perillo-Oleiros)	1	70 km/hora	-	4,04
AC-173 (Porto de Sta. Cruz-Mera)	1	50 km/hora	-	4,89
AC-163 (Sada-Mera)	1	50 km/hora	-	3,95

Táboa 3: Estradas autonómicas no concello de Oleiros (Fonte: EIEL Deputación Coruña-PXOM)

ESTRADAS PROVINCIAIS	CARRÍS POR SENTIDO	VELOCIDADE MÁX.	IMD	LONXITUDE NO CONCELLO (KM)
CP-5813 (Oleiros-Sada)	1	70 km/h	-	5,804
CP-5811 (Oleiros-Coruxo de Arriba)	1	50 km/h	-	2,721
CP-5811R (Ramal Oleiros-Coruxo de Arriba)	1	50 km/h	-	0,545
CP-5810 (Coruxo de Arriba-Montrove)	1	50 km/h	-	1,847
CP-5812 (Meirás-Porto de Santa Cruz)	1	70 km/h	-	4,139
CP-5815 (Mera-Veigue)	1	50 km/h	-	3,441
CP-5807 (A Barreira-A Pezoca)	1	50 km/h	-	1,739
CP-5808 (Pousada-Edreira)	1	40 km/h	-	1,229
CP-5814 (Mandín-Iñás)	1	50 km/h	-	1,349
CP-1707 (Oleiros-Pravío)	1	50 km/h	-	5,243
CP-5801 (Mera- Maianca)	1	50 km/h	-	0,968
CP-5803 (Ponte Pasaxe-Perillo)	1	50 km/h		0,641
CP-5802 (Acceso porto de Lorbé)	1	70 km/h	-	1,100
CP-5804 (Acceso á Praia de Sta. Cristina)	1	30 km/h	-	0,789
CP-5805 (Acceso á Praia de Bastiagueiro)	1	30 km/h	-	0,226
CP-5806 (Prolongación cara o mar da AC-190)	1	40 km/h	-	0,426
CP-5809- (Oleiros-Edreira)	1	30 km/h	-	0,534

Táboa 4: Estradas provinciais no concello de Oleiros (Fonte: EIEL Deputación Coruña-PXOM)

Os principais eixos viarios no concello de Oleiros que concentran as maiores intensidades de tráfico son a estradas N-VI, AC-174 e AC-173 (transferida ao concello dende Sta Cruz ata Perillo) que en todos os casos conflúen na Ponte Pasaxe o que dá lugar importantes problemas de conxestión e embotellamento.

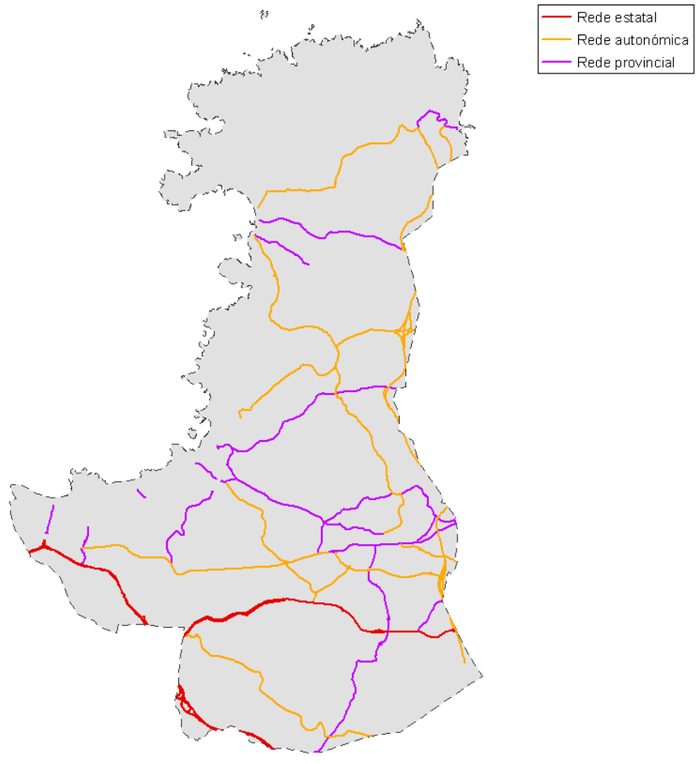
A estrada N-VI desenvolve o papel de eixo vertebrador da accesibilidade municipal como soporte da maior parte dos movementos de accesibilidade á cidade e dos de acceso ás distintas zonas do concello de Oleiros.

Por outro lado, as estradas AC-173 e AC-174, convertéronse progresivamente en importantes travesías urbanas capaces de servir aos novos crecementos municipais e soporte de gran parte das relación internas, apoiándose para iso no entramado, cada vez máis estruturado, de vías secundarias para as relacións entre os núcleos de cabeceira (AC-181, AC-180, AC-190, CP-5810 ou CP-5811).

No conxunto do sistema viario principal e distribuidor de Oleiros, tense que incluír ademais á rede de camiños e estradas municipais como elemento complementario na formación de estruturas de accesibilidade territorial e de conectividade entre os distintos núcleos, repartindo o tráfico interno.

Os elementos principais desta rede, excluídos os tramos incorporados a travesías urbanas son:

- Camiño de Cividás a Dexo por Suviña e Buínte.
- Camiño de Dexo a Lorbé.
- Camiño de Dexo a Cubo (AC-163).
- Camiño de Maianca a Broño e Os Galgos (AC-184).
- Camiño de Breixo a Couto (AC-172).
- Camiño de Maianca a Lourido Pequeno (AC-172).
- Camiño das Pedreiras.
- Camiño do Vieiro.
- Camiño de Coroto.
- Camiño de O Vilar a Mesón da Auga.
- Camiño de O Vilar a Coroto.
- Camiño de O Carballo a Vilanova polo Valiño.
- Camiño de Campo da Vila a Espírito Santo (T.M. de Sada).
- Camiño de Vilanova al Temple (T.M. de Cambre) por S. Marcos.
- Camiño de S. Marcos á Barcala.
- Camiño de Vilanova a Morzán por Sarro.
- Camiño de Fontes a los Vilares.
- Camiño de A Barcala a Gándara (AC-221).



Imaxe 17: Infraestruturas viarias do municipio de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

2.2.3. USOS DO SOLO

Tal e como se mostra na seguinte imaxe, a maior parte da superficie do termo municipal de Oleiros correspondese con zonas urbanas, reflexo da estabilidade en política urbanística e da súa situación no urdido comarcal da Coruña.

Trátase dun modelo territorial baseado nunha estrutura polinuclear que se organiza entorno ao sistema primoxénito. Apostouse por un desenvolvemento urbanístico a través de actuacións integradas de nova urbanización, que se caracteriza pola formación dunha estrutura urbana por adición e continuidade, baseado na relación entre núcleos e na súa comunicación interna. Por iso pódese clasificar este territorio como urbano, xa que non existe unha intensa utilización do solo agrícola ou forestal.

Dous grandes bloques agrarios mantéñense no territorio municipal, o primeiro no norte do termo municipal entre Dexo e Lorbé e a parroquia de Maianca, e o segundo na zona sur en torno á parroquia de Iñás e, en menor medida a de Nós. Un terceiro bloque, aínda que máis atomizado pódese delimitar no interior da parroquia de Dorneda.

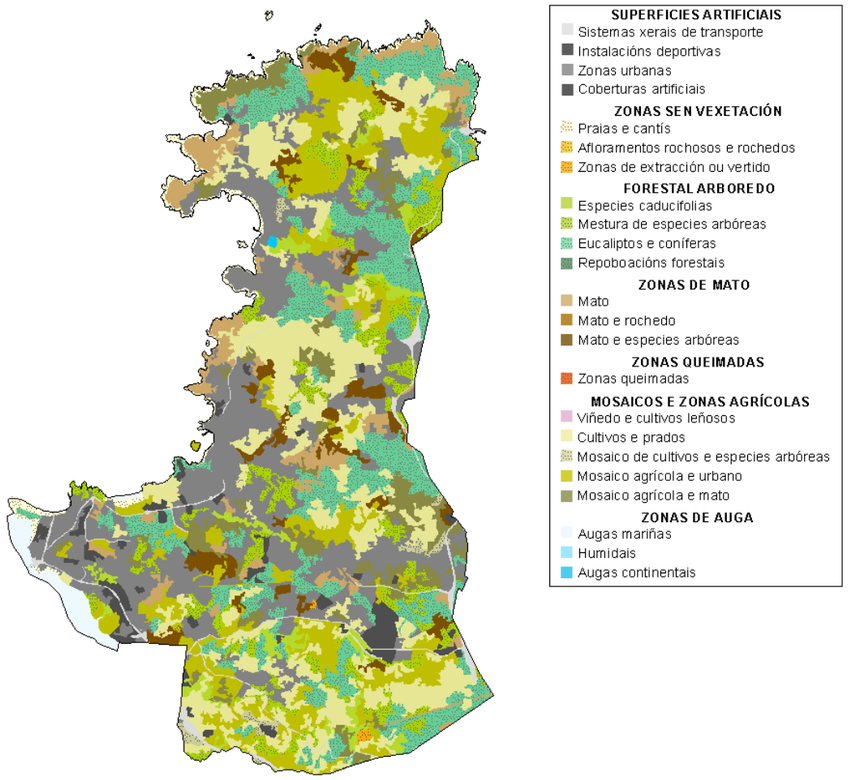
No que atinxe ós usos forestais, representan a maior extensión superficial dentro dos diferentes usos, xunto con aqueles de vocación residencial. Nos últimos anos interrompeuse o proceso de atomización das masas pola presión da edificación diseminada en solo rústico, recuperando a súa continuidade e importancia estruturante.

Pola súa extensión destacan as masas situadas no norte ó longo da Costa de Dexo, a que ocupa a espiña dorsal da península Oleiros-Sada, con importantes ramificacións cara a costa nos altos de Maianca, a masa de carácter local que acompaña ó Parque Metropolitano de Liáns, estre Perillo e Os Regos e paralelo á costa de Bastiagueiro, e, por último, na zona sur a masa arbórea que se dispón entre Nós e Iñás nos altos do Coroto e Sarro.

No espazo ocupado polo monte baixo, como formación característica de acompañamento do bordo litoral, destaca pola súa extensión aqueles que ocupa o espazo entre Santa Cruz e Breixo, e a que conforma o espazo de interese natural da Costa de Dexo.

TIPO DE USO DO SOLO	SUPERFICIE (m^2)	SUPERFICIE (ha)	%
Augas continentais	20093,89365	2,00938937	0,05%
Augas mariñas	645501,4279	64,5501428	1,47%
Coberturas artificiais	1063502,34	106,350234	2,42%
Cultivos e prados	7803570,824	780,357082	17,77%
Especies caducifolias	1113028,784	111,302878	2,53%
Eucaliptos e coníferas	6878596,004	687,8596	15,66%
Instalacións deportivas	166596,8119	16,6596812	0,38%
Mato	2264196,218	226,419622	5,16%
Mato e especies arbóreas	1592903,39	159,290339	3,63%
Mestura de especies arbóreas	2941535,312	294,153531	6,70%
Mosaico agrícola e mato	2674882,81	267,488281	6,09%
Mosaico agrícola e urbano	5232929,074	523,292907	11,92%
Mosaico de cultivos e especies arbóreas	279251,7833	27,9251783	0,64%
Praias e cantís	788097,6591	78,8097659	1,79%
Sistemas xerais de transporte	757811,1551	75,7811155	1,73%
Zonas de extracción ou vertido	45290,13643	4,52901364	0,10%
Zonas urbanas	9646205,722	964,620572	21,97%

Táboa 5: Usos do solo no municipio de Oleiros (Fonte:SIOSE)



Imaxe 18: Usos do solo no municipio de Oleiros (Fonte: SIOSE)

2.2.3.1. A Malla Urbana

A política urbanística do concello de Oleiros baséase na consolidación e potenciación do sistema de núcleos existentes no termo municipal, apoiado na rede de estradas e na comunicación e relación dos mesmos.

Do conxunto de núcleos, o PXOM de Oleiros define como principais os de Perillo, Oleiros, Santa Cruz, Mera e Vilar-O Seixal, como intermedios os de Lorbé, Montrove, O Carballo e o agregado de núcleos de Iñás, mentres que o resto do sistema foi caracterizado como núcleos territoriais ou parroquiais.

Dentro dos núcleos principais establécese unha nova diferenciación, entre os núcleos de Serantes-Mera, Perillo e Santa Cruz que presentan un desenvolvemento urbano maior que o resto (en especial Perillo) e os outros catro, Oleiros, Montrove, Seixal e Lorbé nos que xunto a un forte desenvolvemento urbano perviven, aínda que en retroceso, estruturas urbanas de orixe rural.

O resto da poboación habita en núcleos urbanos de moi diferentes características segundo á súa localización. Forman unha rede de pequenos asentamentos apoiados nunha tupida rede de camiños e estradas que cubre todo o territorio, servindo esta rede como base para o crecemento.

ZONA NORTE

Mera

Formado orixinalmente polos núcleos de Mera, Cividás e Xoez, cunha posición costeira estratéxica na enseada de Mera, que representa un abrigo natural importante. A diferencia cos núcleos de Cividás e Mera con desenvolvementos lineais, Xoez presenta unha estrutura tradicional e vivendas ligadas a un rueiro.

En liña de influencia directa sitúase a estrutura polinuclear de Punxeiro-Agra-Serantes con crecemento lineal sobre a AC-163 e o núcleo de Cabreira. Máis independente, pero tamén vinculado a Mera, coexiste o núcleo de Maianca.

Lorbé

Núcleo tradicional moi compacto con prolongacións lineais de vivendas ó longo da estrada AC-163. Debe terse en conta o carácter limitado de Lorbé como foco de actividades, agás aqueles que se refiren ás relacionadas coa pesca e os cultivos mariños.

Como núcleo fronteirizo debe sinalizarse Aba, se ben na actualidade conserva aínda o carácter e estrutura de núcleo orixinario exento.

Santa Cruz

O núcleo de Santa Cruz está formado pola prolongación de catro núcleos orixinarios tradicionais: Porto de Santa Cruz, Coruxo de Arriba, Coruxo de Abaixo e Aguieira. Estes catro asentamentos manteñen en parte o seu carácter tradicional, nos que os espazos entre asentamentos é ocupado con actuacións de tipoloxías diversas de vivenda plurifamiliar.

Núcleos fronteirizos de Sta. Cruz e directamente influenciados son entre outros: Augarrío, Franzomel, Talagra-O Couto e o Bañil.

Debe sinalarse tamén a existencia de dúas estruturas polinucleares: Subiña-Dexo-Buinte-A Torre (entre Mera e Lorbé pero con certa independencia respecto a eles), e Lourido-Arillo-Xaz-Abeleiras con crecemento lineal sobre a estrada Santa Cruz-Mera reforzada pola consolidación da urbanización Rialta.

ZONA SUR

Perillo-Santa Cristina

Por un lado, o núcleo tradicional de Perillo localízase a carón da igrexa parroquial con edificacións entre medianeiras formando un conxunto compacto que se estende a carón das vías. Por outro lado, o asentamento de Santa Cristina xurdido a raíz da urbanización Sancrisa con edificacións de carácter plurifamiliar alternando con vivendas unifamiliares exentas. Nos últimos anos levouse a cabo un proceso de expansión cara o núcleo de Montrove e sobre a estrada N-VI, aproveitando a súa situación sobre a ría do Burgo.

Oleiros

O actual núcleo de Oleiros é o resultado do crecemento de varios asentamentos tradicionais sobre rueiros ou encrucillada de camiños. O espazo entre estes asentamentos tradicionais é ocupado por vivendas familiares exentas e vivendas plurifamiliares pero sen alterar os espazos tradicionais. Núcleos fronteirizos son Xubín ou Pedreiras e Pezoca apoiados sobre a AC-174.

Montrove

Con orixe nun caso, o seu crecemento prodúcese ao longo da estrada AC-174 que conecta Perillo con Oleiros, con pequenas promocións inmobiliarias de tipoloxía familiar.

Vilar-O Seixal

Asentamento tradicional lineal con vivenda unifamiliar adosada mesturada con vivendas plurifamiliares. Nos últimos anos o seu desenvolvemento urbanístico leva aparellado unha exposición cara ó núcleo de Vilanova.

Á marxe destes elementos focais debe destacarse o asentamento lineal ó longo da N-VI cos núcleos de O Mesón da Auga-O Carballo-O Campamento-O Campo da Vila, cunha importante mestura de usos e tipoloxía edificatoria. O corredor da N-VI trátase dun eixo que conforma un continuo urbano, cada vez máis colmatado por actuacións integradas de nova urbanización, independentes dos ámbitos tradicionais das parroquias de Perillo, Liáns, Nos e Iñás.

Por outro lado, o comportamento dos distintos núcleos parroquiais é diferente en función da súa situación e da relación cos núcleos principais máis dinámicos. Os núcleos parroquiais identificados no PXOM son os seguintes:

PARROQUIA DE DEXO

- Dexo-Buínte-Torre-Suviña
- Aba
- O Cubo

PARROQUIA DE SERANTES

- Punxeiro-Agra-A Gándara
- Fornos

PARROQUIA DE MAIANCA

- Maianca
- Broño
- Cabreira

PARROQUIA DE DORNEDA

- Breixo
- Arillo-Lourido
- Aguarrío-Sisaldo
- Abeleiras-Xaz
- O Couto
- O Bosque
- Os Tornos

PARROQUIA DE LIÁNS

- Pazos
- Vista Alegre

- O Espiño-Lóngora

PARROQUIA DE OLEIROS

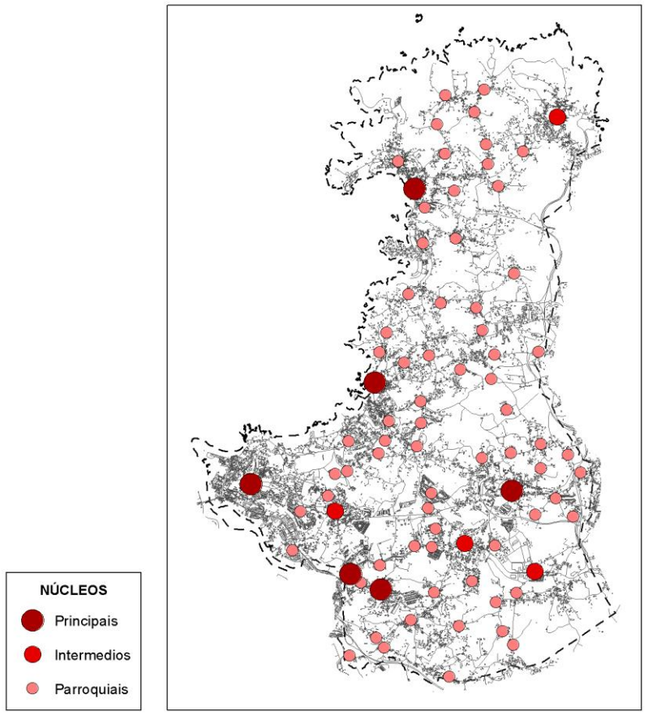
- Pousada-Cobo
- Xubín
- As Pedreiras
- A Cova

PARROQUIA DE IÑÁS

- Campo da Vila-Campo do Souto-Campamento
- Os Vilares
- A Raposeira
- Morzán-Fontes

PARROQUIA DE NÓS

- O Batán-Mesón da Auga
- O Coroto-Vilanova
- A Gándara
- San Marcos
- Sarro
- A Seara



Imaxe 19: Núcleos principais, intermedios e parroquiais do concello de Oleiros (Fonte: PXOM e elaboración propia)

2.2.3.2. Usos urbanos e novas zonas de desenvolvemento

O Plan Xeral de Ordenación Municipal de Oleiros conta cunha aprobación definitiva parcial en marzo de 2009. En decembro de 2014 lévase a cabo a aprobación definitiva da revisión e adaptación do PXOM de Oleiros.

Tal e como xa se recolle na revisión e adaptación do PXOM no concello de Oleiros, os marxes de decisión para a clasificación do solo urbano foron pequenos, unha vez que os criterios de consolidación como de existencia efectiva e axeitada dos servizos urbanísticos quedaron validados pola lexislación, tivéronse en conta os seguintes criterios:

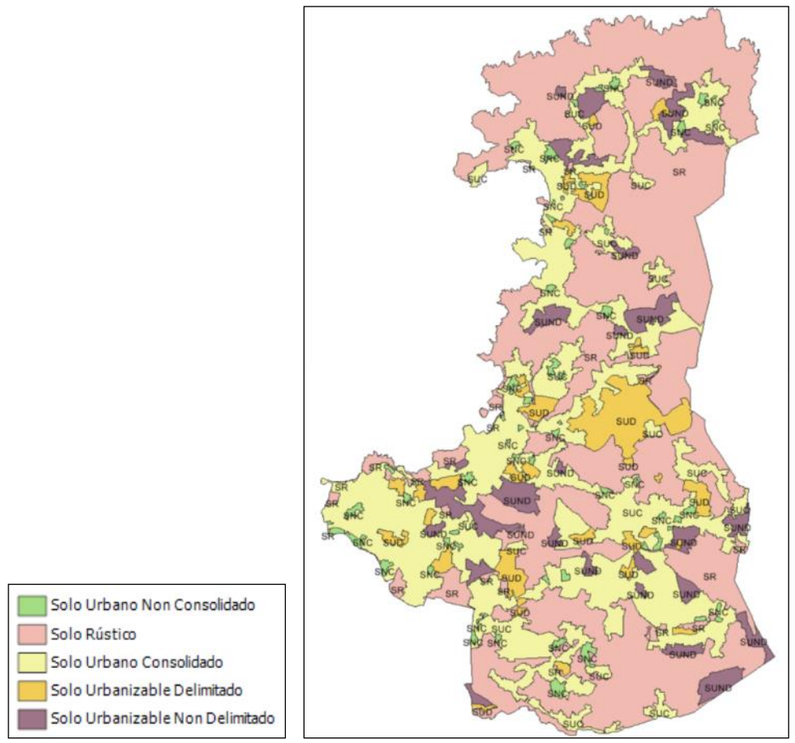
- Mantemento dos ámbitos de solo urbano delimitados polo Plan Xeral de 1997, producindo a súa corrección puntual por ampliación alí onde da análise realizada danse as condicións de consolidación e soporte infraestrutura esixidas.
- Incorporación ó solo urbano daquelas pezas que acadaron un nivel de urbanización en desenvolvemento das determinacións do planeamento urbanístico, e que no caso de Oleiros é de significativa importancia.
- Delimitación dentro da categoría de solo urbano non consolidado, daquelas pezas no interior das mallas urbanas ou lindeiras con elas que, reunindo condicións obxectivas para a súa consideración como solo urbano, deben someterse a procesos de execución integral, ben mediante actuacións de planeamento (PERIs) ou a través do desenvolvemento da ordenación detallada no Plan Xeral.

No que atinxe ao solo urbanizable, as grandes pezas mantéñense na súa configuración actual, incorporando efectivamente aqueles espazos cunha clara vocación para a nova urbanización. A fase de desenvolvemento en curso esixe a revisión nalgún dos ámbitos delimitados, producindo axustes na súa delimitación por mor do maior acento na protección medioambiental posto pola nova lexislación urbanística.

A incorporación de novas pezas, resultado do proceso de concertación entre o Concello de Oleiros e os promotores particulares, relaciónanse coa nova proposta de estrutura, tanto de novas accesibilidades, implantación de grandes espazos dotacionais ou da recalificación ou novo papel dado a elementos do sistema viario municipal (Avenida Rosalía de Castro).

Dentro do solo urbanizable, na categoría de delimitado ou inmediato, incorpóranse aqueles sectores onde o planeamento xeral dispón a súa posta en marcha e establece as súas condicións de desenvolvemento, e sempre cun carácter contiguo ó solo urbano, mantendo o resto do solo clasificado dentro da categoría do solo urbanizable non delimitado ou diferido, e todo isto tal e como se detalla no documento de Estratexia de Actuación do PXOM.

Por último, na clasificación de solo rústico, o Plan delimita aqueles terreos que deben ser preservados do proceso urbanístico, baixo a denominación de solo non urbanizable, adaptando a súa categorización ás novas determinacións de lexislación autonómica.



Imaxe 20: Clasificación do solo (Fonte: PXOM)

- **USOS RESIDENCIAIS:**

O PXOM de Oleiros adoptou a estratexia do recoñecemento, consolidación e potenciación do sistema de núcleos existentes no municipio, optando por un modelo de desenvolvemento e compleción fronte ó de dispersión, privilexiando o solo urbano mediante actuacións unitarias, recoñecendo a diversidade morfolóxica mediante ordenanzas acordes con ámbitos homoxéneos, esforzándose en crear espazos urbanos recoñecibles e administrando o crecemento mediante solo urbanizable inmediato e gradándose a clasificación de solo urbanizable semidenso na periferia inmediata dos núcleos principais.

Á súa vez os núcleos territoriais de base rural son recoñecidos e delimitados optándose pola súa clasificación como solo urbano, en atención á súa realidade actual e desenvolvemento, obviando aqueloutra de núcleo rural de carácter máis estático.

A ordenación do tecido residencial dirixida á consolidación e compleción dos núcleos principais e intermedios, combínase no Plan cun recoñecemento e regularización das urbanizacións existentes e coa ordenación, pola vía de solos urbanizables non programados, de novas áreas extensivas de cidade-xardín. O dimensionamento do solo de crecemento, a súa gradación de densidade e a diversidade de ordenanzas atenderon a reforzar a capacidade do sistema de núcleos e tecidos consolidados para absorber de forma importante e diversa, os novos desenvolvementos integrados e acción edificatorias puntuais, o que efectivamente produciuse cun saldo importante en actuacións unitarias.

Igualmente vinculado ós núcleos foron propostas áreas de solo urbanizable con densidade gradual, maior en contacto cos principais e de cidade xardín no resto do territorio.

Ademais formúlase unha proposta residencial máis integrada, homoxénea e voluntarista, que introduciu a complexidade de usos, a continuidade espacial e os limiares de demanda que un tecido urbano complexo esixe para superar a mera especialización residencial. Debe sinalarse que no Plan Xeral de Oleiros a ordenación do tecido residencial optou na súa configuración por criterios cualitativos de calidade ambiental que superan a simple proporción de equipamentos/edificación privada e expoñen a esixencia derivada da densidade razoable e a proporción ponderada.

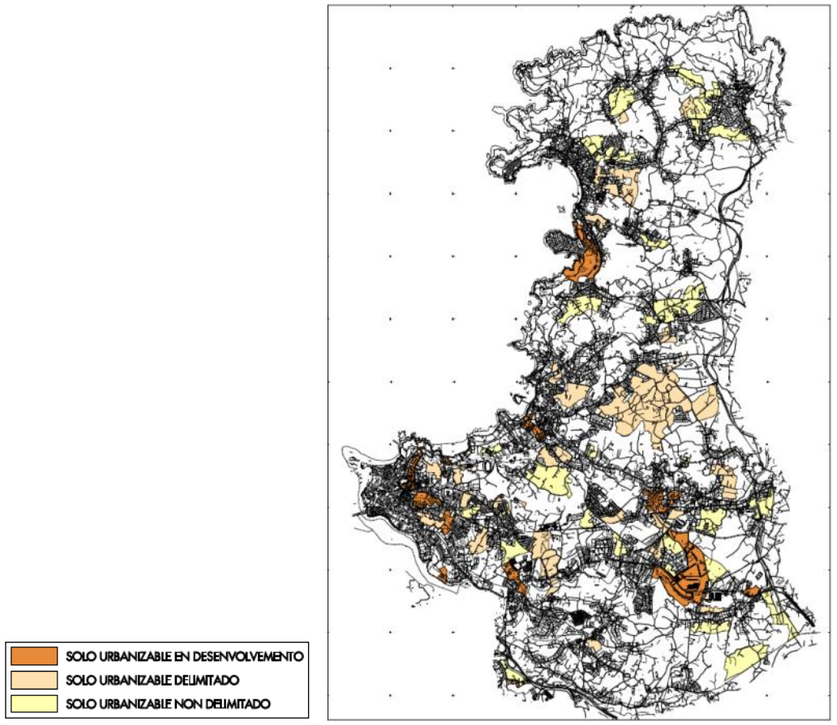
O PXOM de Oleiros recolle a continuación as superficies resultantes da ordenación proposta:

	SUPERFICIE (m^2)
Superficie construída existente	1.888.560*
Superficie prevista no solo urbano consolidado	385.271
Superficie prevista no solo urbano non consolidado	306.704
Superficie prevista no solo urbanizable delimitado	594.344
Superficie prevista no solo urbanizable non delimitado	433.874
TOTAL superficie construída residencial	**3.608.753**

Táboa 6: Resumo da superficie construída residencial (Fonte: PXOM)

* *Revisión marzo 2006 a través das licencias concedidas*

Na seguinte imaxe recóllese o solo clasificado como solo urbanizable (en desenvolvemento, delimitado e non delimitado) segundo a planificación do PXOM:



Imaxe 21: Solo urbanizable concello de Oleiros (Fonte: PXOM)

CAPACIDADE DE VIVENDA E VIVENDAS CONCEDIDAS. NÚCLEOS PRINCIPAIS.

NÚCLEOS	TIPO DE NÚCLEOS	PLANEAMENTO EN DESENVOLVEMENTO. CAPACIDADE RESTANTE	VIVENDAS CONCEDIDAS	PLANEAMENTO POR DESENVOLVER. CAPACIDADE
Mera-Xoez-Cividás-Pinar del Río	PRINCIPAIS	103	131	100
Perillo-Santa Cristina- Agramar-Canteira-Bastiagueiro-Lucín-Carballido-Caavamontes-A Solana-O Ribeiro- O Seixo	PRINCIPAIS	292	947	234
Santa Cruz- Coruxo de Abaixo-Coruxo de Arriba-O Bañil-Romardeiro-Meixonfrío-Porto de Santa Cruz	PRINCIPAIS	120	517	228
Oleiros-Rabuñeiro-A Cruz	PRINCIPAIS		79	225
O Seixal- Vilar-Fortaleza-A Veiga	PRINCIPAIS	37	83	27
TOTAL NÚCLEOS PRINCIPAIS		**552**	**1.757**	**814**
Lorbé	INTERMEDIOS		40	65
O Carballo-A Xesta	INTERMEDIOS		49	
A Choupana-Montrove-Pazo do Río	INTERMEDIOS		110	5
TOTAL NÚCLEOS INTERMEDIOS			**199**	**135**

Táboa 7: Capacidade residencial do Plan Xeral nos núcleos principais e intermedios (Fonte: PXOM)

DESENVOLVEMENTO DO PLAN XERAL 93-02. RESUMO POR PARROQUIAS

	Nº VIVENDAS. LICENCIAS 93-02	Nº VIVENDAS CAPACIDADE DESENVOLVIDA RESTANTE	Nº VIVENDAS CAPACIDADE SEN DESENVOLVER
1 SANTA MARÍA DE DEXO			
total ord. núcleos parroquiais	47		
Lorbé-total ord. núcleos principais e intermedios	40		
total UE,UA			16
total PERI			49
total SUNP			106
Total parroquia	**87**		**171**
2 SAN XIAO DE SERANTES			
total ord. núcleos parroquiais	23		
Mera-total ord. núcleos principais e intermedios	66		
total UE,UA	62	103	18
total PERI			81
total SUNP			766
Total parroquia	**151**	**103**	**865**
3 SAN COSME DE MAIANCA			
total ord. núcleos parroquiais	39		
Mera-total ord. núcleos principais e intermedios	3		
total SUNP			304
total SUNP(ant.Revisión 97)	8		
total PP(ant.Revisión 97)	0	240	
total UE,UA	0	28	27
Total parroquia	**50**	**268**	**331**
4 SAN MARTIÑO DE DORNEDA			
total ord. núcleos parroquiais	151		
total UE,UA			9
total PERI			62
total SUNP			644
Total parroquia	**151**		**715**
5 PERILLO			
Perillo-total ord. núcleos principais e intermedios	117		
total PERI	0	59	51
total UE,UA	359	157	183
total SUP	0	488	
total SUNP			130
total SUNP(ant.Revisión 97)	84	22	
total PP(ant.Revisión 97)	387	0	
Total parroquia	**947**	**726**	**364**
6 SANTA EULALIA DE LIÁNS			
total ord. núcleos parroquiais	68		
Montrove, Sta.Cruz-total ord. núcleos principais e intermedios	284		
total UE,UA	82	120	233
total PERI			31
total SUNP	640	212	1.185
total SUNP(ant.Revisión 97)	265	288	
total PP(ant.Revisión 97)	261	0	
total SUP			289
Total parroquia	**1.600**	**620**	**1.738**
7 SANTA MARÍA DE OLEIROS			
total ord. núcleos parroquiais	42		
Oleiros-total ord. núcleos principais e intermedios	79		
total UE,UA			93
total PERI	1	4	
total PP(ant.Revisión 97)			132
total SUNP	191	224	375
total SUP			239
Total parroquia	**313**	**228**	**839**
8 SAN PEDRO DE NÓS			
total ord. núcleos parroquiais	65		
O Carballo, O Seixal- ord. núcleos principais e intermedios	125		
total SUNP	0	197	411
total PERI	0	168	25
total UE,UA	7	37	27
total SUNP(ant.Revisión 97)	163	24	
Total parroquia	**360**	**426**	**463**
9 SAN XURXO DE IÑÁS			
total ord. núcleos parroquiais	74		
total PEPRI			25
total SUNP			62
total SUNP(ant.Revisión 97)	98	48	
Total parroquia	**172**	**48**	**87**

Táboa 8: Capacidade residencial do Plan Xeral por parroquias (Fonte: PXOM)

O cadro seguinte expresa a capacidade do planeamento en termos de produción de vivenda, estimada en 1993, e a capacidade remanente no 2002, unha vez avaliadas as licencias concedidas neste intervalo.

CAPACIDADE RESIDENCIAL DO PLAN XERAL

	LICENCIAS 93-02 CONCEDIDAS NºVIV.	CAPACIDADE Nº VIV. 1993	CAPACIDADE NºVIV. 2002
solo núcleos principais (ordenanzas)	714	1.400	686
solo núcleos parroquiais (ordenanzas)	509	896	387
total	1.223	2.296	1.073
UE,UA	510	1.561	1.051
PERI	1	556	555
total	511	2.117	1.606
total núcleos	**1.734**	**4.413**	**2.679**
SUP	0	987	987
PP (plan anterior á Revisión)	648	1.020	372
SUNP	831	5.503	4.672
SUNP (plan anterior á Revisión)	618	1.000	382
total urbanizacións	**2.097**	**8.510**	**6.413**
TOTAL	**3.831**	**12.923**	**9.092**

Táboa 9: Capacidade residencial do Plan Xeral (Fonte: PXOM)

A capacidade remanente estimada de solo urbano dos núcleos principais, aplicando as ordenanzas establecidas no Plan Xeral, é de 686 vivendas, que corresponden tanto a solares baleiros coma ás renovacións xeradas pola maior edificabilidade permitida por ordenanzas cando o diferencial en relación á edificación existente o xustifica.

A capacidade remanente estimada no solo urbano de núcleos parroquiais ascende a 387 vivendas, suposta a ocupación da totalidade de parcelas cualificadas.

As unidades de execución en solo urbano correspondentes a ordenacións especiais (UE, UA) engaden unha capacidade de 1.051 vivendas e os Plans Especiais de Reforma Interior teñen unha capacidade adicional de 555 vivendas.

Polo tanto, o conxunto de solo urbano presenta aínda unha capacidade para 2.679 novas vivendas, incluíndo nelas a capacidade dos núcleos parroquiais que resulta ser un marco aínda amplo para o desenvolvemento de actuacións edificatorias de pequena escala.

As actuacións de nova urbanización en curso de execución por desenvolvemento de solo urbanizable programado anterior ó Plan do 97 e o proposto neste presenta, en conxunto, unha capacidade remanente de 1.359 vivendas. O solo urbanizable non programado presenta unha capacidade de 5.054 vivendas, sen ter en conta a posibilidade de construír un maior número de vivendas de protección oficial. O conxunto do solo urbanizable, programado ou non, presenta aínda unha capacidade para 6.413 novas vivendas.

O teito conxunto de capacidade remanente residencial cualificada polo Plan Xeral do 97 sitúase na actualidade nas 9.092 vivendas. Delas, o planeamento compromete, ben por estar xa urbanizado ou en curso de urbanización ou porque se programa a súa urbanización, a preparación de solo para 2.678 vivendas.

Adicionalmente resta un amplo campo de reserva no solo urbanizable non programado para 3.735 novas vivendas, que se poderá ir incorporando paulatinamente á programación reforzando e complementando as accións programadas mediante mecanismos de urbanismo concertado, que se mostraron cada vez máis eficaces, ou mediante mecanismos de intervención pública para os efectos de crear unha oferta estable de vivenda pública.

Sectores de solo urbanizable delimitados

No Solo Urbanizable Delimitado no Plan Xeral establécense vinte e tres sectores de planeamento contiguo ó solo urbano cos parámetros e usos que a continuación se especifican:

Código	Nome	Edificabilidade Bruta da Zona	Densidade Residencial de referencia	Uso Global
SUD-1	Cividás	0,50 m^2/m^2	40 Viv/Ha	Residencial
SUD-2	Xentiña	0,50 m^2/m^2	40 Viv/Ha	Residencial
SUD-3	Arillo	0,63 m^2/m^2	50 Viv/Ha	Residencial
SUD-4	Santa Cruz. Coruxo	0,65 m^2/m^2	45 Viv/Ha	Residencial-terciario
SUD-5	ICARIA IV	0,63 m^2/m^2	45 Viv/Ha	Residencial-terciario
SUD-6	Alsina	0,50 m^2/m^2	40 Viv/Ha	Residencial-terciario
SUD-7	A Pezoca	0,48 m^2/m^2	45 Viv/Ha	Residencial
SUD-8	O Carballo	0,44 m^2/m^2	40 Viv/Ha	Residencial
SUD-9	A Covada	0,48 m^2/m^2	45 Viv/Ha	Residencial
SUD-10	Viñas de Babilonia	0,63 m^2/m^2	50 Viv/Ha	Residencial-teciario
SUD-11	Dorneda. Campo de Golf	0,111 m^2/m^2	6 Viv/Ha	Residencial-terciario
SUD-12	A Gándara	0,40 m^2/m^2	35 Viv/Ha	Residencial
SUD-13	Santa Ana	0,40 m^2/m^2	35 Viv/Ha	Residencial
SUD-14	Aguieira	0,40 m^2/m^2	35 Viv/Ha	Residencial
SUD-15	O Río Montrove	0,40 m^2/m^2	30 Viv/Ha	Residencial-terciario
SUD-16	Iñás	0,30 m^2/m^2	30 Viv/Ha	Residencial
SUD-17	Monte Sino	0,30 m^2/m^2	30 Viv/Ha	Residencial
SUD-18	O Río Rabuñeiro	0,44 m^2/m^2	40 Viv/Ha	Residencial
SUD-19	Os Regos	0,40 m^2/m^2	-	Terciario
SUD-20	O Real	0,20 m^2/m^2	5,5 Viv/Ha (30 viv.)	Residencial
SUD-21	Finca Alsina	0,15 m^2/m^2	-	Terciario
SUD-22	O Río-Oleiros	0,40 m^2/m^2	11,4 Viv/Ha (12 viv.)	Residencial
SUD-23	A Barcala	0,40 m^2/m^2	11,7 Viv/Ha (30 viv.)	Residencial

Táboa 10: Parámetros e usos dos sectores de planeamento no Solo Urbanizable Delimitado (Fonte: PXOM)

Sectores de solo urbanizable non delimitado

No Plan Xeral establécense varias áreas de solo urbanizable non delimitado a desenvolver mediante os correspondentes plans de sectorización.

Para os efectos da definición dos elementos determinantes da estratexia do Plan establécense os tipos de ordenación que serán aplicables ás distintas áreas atendendo á ordenación prevista no Plan Xeral. Nos planos de ordenación identifícanse as áreas de solo urbanizable non delimitado sinalándose o tipo a que pertencen.

Os tipos establecidos son os seguintes:

- Área de tipo A. Cidade Xardín.
- Área de tipo B. Residencia de baixa densidade.

- Área de tipo C. Mixto residencial-servicios.
- Área de tipo D. Industrial-servicios.

A superficie clasificada divídese a efectos da ordenación nas seguintes áreas:

	SUPERFICIE Has	TIPO	LOCALIZACIÓN
SUND-1	14,29	A	Agra de Suviña
SUND-2	8,22	A	Dexo 1
SUND-3	15,80	A	Carballos
SUND-5	9,60	A	Lorbé
SUND-7	6,82	B	O Xabrón
SUND-9	3,93	A	Maianca
SUND-11	14,32	A	Breixo
SUND-12	22,50	A	Arillo
SUND-15	2,96	C	Bastiagueiro
SUND-16	25,62	B	O Catasol
SUND-18	4,66	A	O Pinar-A Pedreira
SUND-19	6,13	A	O Carballo
SUND-21	10,20	B	A Cova
SUND-22	12,87	B	Condús
SUND-23	6,20	A	O Vieiro
SUND-26	4,70	D	A Barcala
SUND-28	11,99	D	Iñas-Os Vilares
SUND-30	2,00	A	A Ferrala
SUND-34	8,24	A	Cividás
SUND-35	4,33	A	Montrove
SUND-37	4,24	C	As Pedreiras
SUND-38	8,87	A	Iñás 4
SUND-40	21,30	D	Os Vilares
SUND-41	8,80	A	Pazo de Miranda
SUND-43	2,00	C	A Xesta
SUND-46	2,29	A	Lourido 1

Táboa 11: Parámetros e usos dos sectores de planeamento no Solo Urbanizable Non Delimitado (Fonte: PXOM)

De acordo coa estrutura xeral da ordenación urbanística, establécense tres bloques de usos nestas áreas:

a) Bloque de usos residenciais. Comprende o uso de vivenda coas condicións e magnitudes que se fixan e todos aqueles usos compatibles coa mesma, que se determinarán no correspondente Plan de Sectorización.

b) Bloque de usos industriais. Comprende o uso industrial exclusivo nas condicións definidas nestas Normas; así como oficinas, comercial e garaxe-aparcamento.

c) Bloque de usos terciarios. Comprende o uso terciario exclusivo compatible co residencial na forma que se determine nas condicións particulares de cada unha das actuacións.

Para as áreas tipo A e B establécese como uso global o residencial. Para as áreas tipo C establécense como usos globais o residencial e o terciario. Para as áreas tipo D establécense como usos globais o industrial e o terciario.

Ámbitos suxeitos ó desenvolvemento de Plans Especiais

Ordenarase, de forma pormenorizada e mediante Plans Especiais temáticos os seguintes ámbitos definidos nos planos de ordenación:

- PE-1.R. Plan Especial de Protección e Acondicionamento da Ría do Burgo en O Seixo.
- PE-2.R. Plan Especial de Protección e Acondicionamento do Río de San Pedro.
- PE-3.R. Plan Especial de Ordenación da Área Dotacional de Bastiagueiro.
- PE-4.R. Plan Especial de Acondicionamento Territorial e Paisaxístico do Parque Forestal de Liáns II Fase.
- PE-5.R. Plan Especial de Protección e Acondicionamento do Río Xentiña.
- PE-6.R. Plan Especial de Protección e Acondicionamento do Espazo Natural da Costa de Dexo.

Así mesmo resolverase mediante Plan Especial de Reforma Interior para a ordenación pormenorizada da seguinte área:

- PERI-1.R. Dexo.
- PERI-3.R. Lorbé.
- PERI-4.R. Aba-Lorbé.
- PERI-5.R. Mera.
- PERI-6.R. O Couto I.
- PERI-7.R. O Couto II.
- PERI-8.R. Xoez.
- PERI-9.R. Mesón da Auga.
- PERI-10.R. O Carballo.
- PERI-11.R. Vilanova-Nós.
- PERI-12.R. O Coroto.
- PERI-13.R. Vilanova.
- PERI-14.R. Ponte da Pasaxe.
- PERI-16.R. Montrove.

O aproveitamento tipo de cada área de reparto que constitúe cada un dos sectores de solo urbanizable delimitado é o seguinte:

	SUP. ÁREA (m^2)	SUP. SECTOR (m^2)	SUP. S.X. ADSCRITO (m^2)	USO CARACTERÍSTICO	APROVEITAMENTO TIPO (m^2/m^2)
ZONA NORTE					
SUD-1	38.072	31.578	6.494	Residencial colectiva	0,325
SUD-2	62.597	49.859	12.738	Residencial colectiva	0,303
SUD-12	120.833	109.337	11.496	Residencial colectiva	0,277
SUD-13	51.011	42.511	8.500	Residencial colectiva	0,255
SUD-20	54.700	54.700	0	Residencial unifamiliar	0,200
ZONA SANTA CRUZ					
SUD-3	52.019	40.999	11.020	Residencial colectiva	0,459
SUD-4	123.077	99.677	23.400	Residencial colectiva	0,425
SUD-10	164.451	129.581	34.870	Residencial colectiva	0,434
SUD-11	1.173.882	1.158.932	14.950	Residencial colectiva	0,094
SUD-14	45.797	38.177	7.620	Residencial colectiva	0,274
ZONA PERILLO					
SUD-5	76.344	62.874	13.470	Residencial colectiva.	0,485
SUD-15	104.348	83.966	20.382	Residencial colectiva.	0,313
SUD-17	31.284	27.500	3.784	Residencial colectiva.	0,271
ZONA NÓS					
SUD-6	126.106	104.826	21.280	Residencial colectiva	0,402
SUD-8	44.266	36.206	8.060	Residencial unifamiliar	0,353
SUD-21	90.859	90.859	9.620	Terciario	0,150
SUD-23	25.643	25.643	0	Residencial unifamiliar	0,400
ZONA OLEIROS					
SUD-7	58.192	48.892	9.300	Residencial colectiva	0,369
SUD-9	74.125	59.655	14.470	Residencial colectiva	0,340
SUD-16	33.990	29.869	4.130	Residencial colectiva	0,236
SUD-18	134.144	112.863	21.281	Residencial colectiva	0,312
SUD-19	49.742	42.155	7.587	Terciario	0,339
SUD-22	9.936	9.936	0	Residencial unifamiliar	0,400

Táboa 12: Aproveitamento tipo das áreas de Reparto (Fonte: PXOM)

- **USO INDUSTRIAL E TERCIARIO:**

A actividade industrial en Oleiros localizase fundamentalmente no polígono de Iñás. Este polígono ten unha superficie total de 396.916 m^2, e desenvolveuse a través do Plan de Sectorización SUNP I-3.

O polígono industrial de Iñás está en funcionamento dende o ano 2010, e acolle un centro comercial cunha superficie de aproximadamente 22.000 m^2 divididos en tres plantas, no que hai instalados operadores de bricolaxe, mobles, téxtil, etc. Así mesmo, no parque tamén se localizan outros establecementos comerciais como Carrefour, Lidl, Jardiland ou Decathlon.

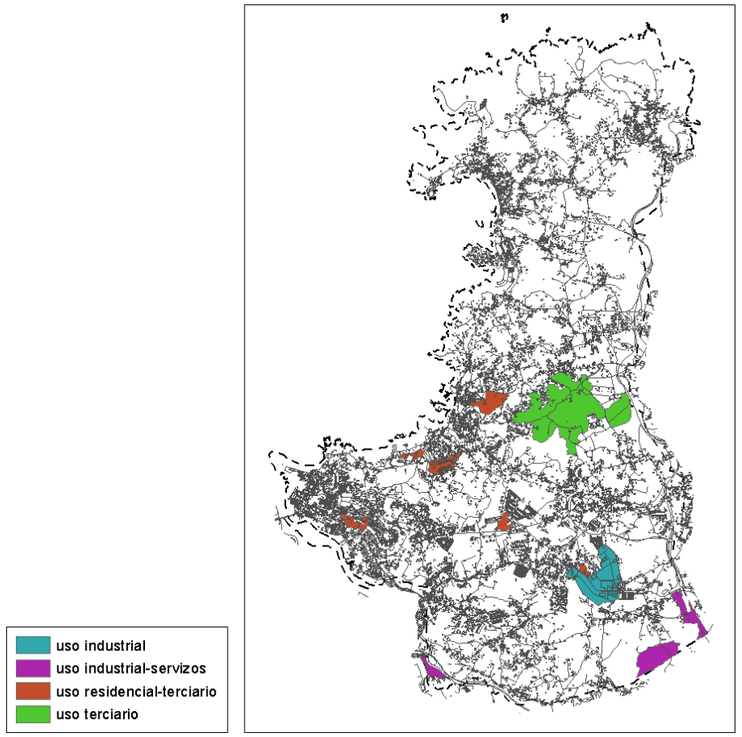
O acceso ao mesmo realízase a través da estrada N-VI aínda que en breve disporá dun enlace dende a Vía Ártabra.

Segundo o PXOM, o desenvolvemento das actividades industriais e as determinacións sobre o solo, por unha banda consolidan os usos e actividades actualmente existentes, ligadas á estabilidade de determinados ámbitos da estrutura territorial municipal, e que basicamente se dispoñen sobre o corredor de accesibilidade da estrada N-VI.

As determinacións de ordenación pasan por seguir dando estabilidade ás mesmas, ampliando alí onde é o caso a extensión dun solo urbanizado cada vez más trabado co propio desenvolvemento urbano. E por outra banda, a delimitación de novas pezas aproveitando as sinerxías creadas tanto por enclaves existentes no contorno inmediato (relación Iñás- Espírito Santo) ou polas novas infraestruturas viarias.

O solo delimitado a este tipo de usos supón unha extensión superficial de 51,80 ha, ós que se engaden os en desenvolvemento con planeamento aprobado en Iñás, acadando un total de 101 ha, e polo tanto un supoñen un gran potencial de emprego.

Dende o punto de vista das actividades terciarias, recóllense actuacións de carácter mixto terciario-residencial, ocupando enclaves estratéxicos do modelo de ordenación, por unha banda consolidando a cabeza terciaria de Coruxo de Arriba, e por outra reforzando o novo papel da Avenida Rosalía de Castro tanto no nó de accesibilidade da rotonda de Os Regos coma entorno ao espazo da Finca Alsina.



Imaxe 22: Solo urbanizable de uso industrial e terciario (Fonte: PXOM)

- **USOS DOTACIONAIS E SISTEMAS XERAIS:**

A situación dos equipamentos de Oleiros cando se revisou no ano 1997 o Plan Xeral do 1984, caracterizábase pola suficiencia dotacional, presentando un alto nivel de equipamento comunitario e un servicio ordenado na súa meirande parte.

Aínda así adoecía dun déficit importante das dotacións sanitarias. Ademais detectábanse fallas na posición de dotacións asistenciais (infantís e para a terceira idade), na educación preescolar e primaria, na distribución das infraestruturas deportivas e na dotación de cemiterios.

Estes déficit puideron ser resoltos coa construción de novas dotacións das reservas de solo previstas para tal fin no desenvolvemento do Plan Xeral e xa cedidas ó Concello.

Partindo desta sólida base, o obxectivo de curto prazo no ano 1997 era facer corresponde-lo nivel medio de equipamento municipal coa completa cobertura dotacional dos núcleos máis poboados por unha banda, e das parroquias unha a unha, por outra, mantendo en todo caso a flexibilidade das reservas de equipamento para adecúalos ás necesidades que o desenvolvemento urbanístico demanda.

Despois de pasados sete anos desta primeira revisión, a presente diagnose pretende realizar unha aproximación ós tipos de equipamento, tratados globalmente e respecto do conxunto da demanda, núcleo a núcleo e parroquia a parroquia.

Como característica singular de Oleiros destaca un nivel de equipamento comunitario elevado respecto da media dotacional nos municipios cun limiar demográfico semellante ou maior no territorio galego.

Nestes últimos anos cubriuse amplamente o déficit de equipamentos sanitarios existentes no ano 1997, co que hoxe en día o termo municipal no seu conxunto non presenta déficit importantes, pero demanda prever un futuro de crecemento sostido para incorporar unha oferta ambulatoria.

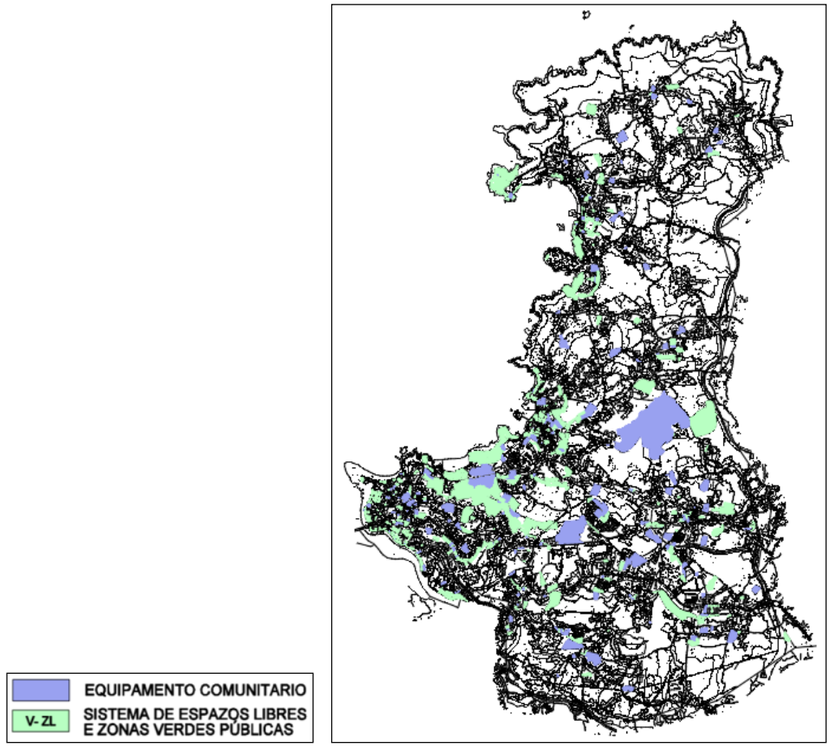
Ademais dun grao de dotacións suficientes, Oleiros presenta un servicio en condicións adecuadas na meirande parte dos equipamentos.

Os problemas que persisten, e deben resolverse para acadar un correcto nivel dotacional para o conxunto das parroquias e dos núcleos máis poboados, son certos desequilibrios espaciais que afectan sobre todo a parroquia de Nós nos planos educativo, asistencial e sociocultural e cemiterios, e dos núcleos de Santa Cruz e Perillo, no que atinxe ós cemiterios.

Ademais o déficit é xeneralizado no que respecta á asistencia ós maiores, xa que o municipio só conta cun centro específico en Iñás, e tódalas novas prazas previstas pertencen á iniciativa privada. Non se solucionou a falla de diversificación dos equipamentos deportivos, respecto do que existía en 1997.

Nunha situación dotacional relativamente axeitada á poboación actual do termo municipal, as liñas de actuación futuras deben centrarse en amplia-la oferta de servicios públicos municipais máis aló do servicio local, potenciando o equipamento universitario e as funcións singulares asociadas á súa calidade territorial dentro do seu marco territorial de referencia.

- EQUIPAMENTO DOCENTE
- EQUIPAMENTO SANITARIO
- EQUIPAMENTO SOCIOCULTURAL
- EQUIPAMENTO ASISTENCIAL
- EQUIPAMENTO DEPORTIVO
- EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO, COMERCIAL E DE ABASTECEMENTO
- EQUIPAMENTO DE CEMITERIOS E DOTACIÓNS RELIXIOSAS
- OUTROS EQUIPAMENTOS E RESERVAS NON ESPECÍFICAS
- ESPAZOS LIBRES E ZONAS VERDES DE USO PÚBLICO



Imaxe 23: Equipamentos dotacionais e sistemas xerais (Fonte: PXOM)

INFRAESTRUTURAS: SISTEMA VIARIO

O vixente Plan Xeral de Ordenación Municipal na súa Normativa Urbanística establece unha clasificación da rede do Sistema Xeral Viario en tres tipos de vías:

I. Rede de estradas e infraestruturas interrexionais:

II. Rede viaria comarcal.

III. Estradas municipais.

As vías tipo I están incluídas na actualidade na rede de Interese Xeral do Estado e se caracterizan polo seu carácter interrexional servindo ás relacións de alcance supramunicipal e mesmo máis aló do ámbito metropolitano.

As vías tipo II constitúen un conxunto de estradas que, aínda podendo enclavarse integramente no municipio de Oleiros, dan servicio ás relacións de carácter metropolitano constituíndo un entramado sistema de comunicación do municipio de Oleiros con municipios veciños (Culleredo, Cambre e Sada); maioritariamente forman parte da rede de estradas de competencia autonómica.

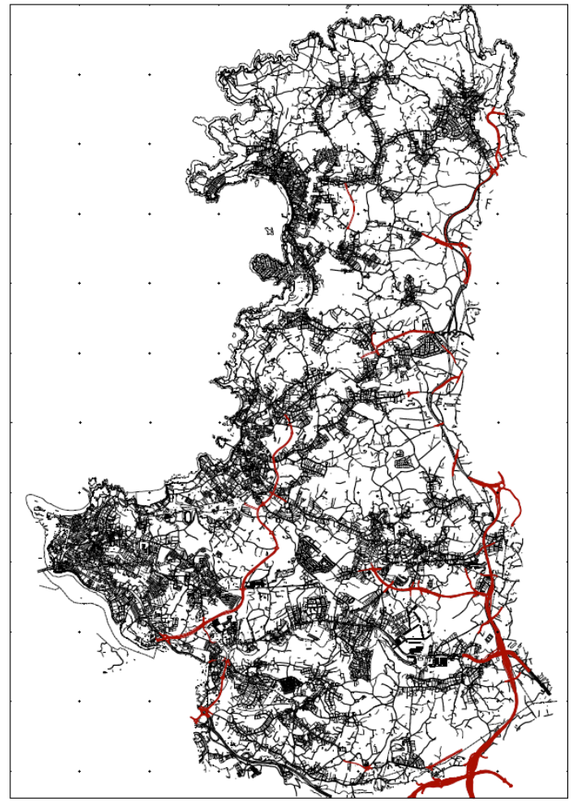
As vías tipo III constitúen a rede local do municipio de Oleiros, soporte básico para as comunicacións de carácter local e intermunicipal, aínda que á súa vez desenvolven funcións de reparto do tráfico comarcal e metropolitano; incorporan maioritariamente ás estradas competencia da Deputación Provincial e as estradas veciñais.

Dado que as novas propostas estruturais referentes a accesibilidade territorial afectan igualmente ós municipios limítrofes (Cambre, Culleredo, A Coruña) e foron obxecto do Plan Sectorial da Rede Viaria Comarcal redactado pola Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda (CPTOPV), o Plan Xeral incorpora as súas propostas introducindo os matices, correccións e complementos necesarios de cara a garantir a súa mellor integración territorial, a súa áxil execución, ó tempo que propón as actuacións de desenvolvemento urbano de acompañamento. Igualmente, o Plan Xeral ten en consideración as determinacións establecidas no Plan Director de Estradas de Galicia.

A proposta viaria do Plan Xeral incorpora, acompañando a execución das novas actuacións, a reordenación e rectificación do viario existente (no momento da súa redacción); igualmente, a previsión de execución ou finalización de variantes de circunvalación -á vez que garantan o mantemento ou mellora das condicións funcionais das estradas principais- permiten o destino da densa e miúda rede de estradas de acceso ós núcleos a funcións netamente urbanas e a súa formalización como travesías, cunha clara función integradora que permita favorecer as relacións de carácter peonil e a súa recuperación urbana.

Da lectura da clasificación proposta para o sistema xeral viario que se indicou anteriormente poden concluírse as principais liñas das que se deu conta ó falar da Estrutura Xeral de Ordenación Urbanística proposta polo Plan:

- A aposta pola diversificación de accesos da Autoestrada A-9; opción contemplada (xunto coa liberación da peaxe e a ampliación da súa capacidade) como imprescindible no Plan Sectorial da Rede Viaria Comarcal. Aposta que deberá ser acompañada pola execución de novos viarios de acceso que permeabilicen e desconxestionen a estrada nacional N-VI.
- A execución de dúas novas pontes entre as marxes da ría do Burgo, a primeira á altura do Graxal, que se mostra como a única opción realista de cara a facilitar o desconxestionamento do tráfico no fondo da ría do Burgo, a segunda de desdobramento da Ponte da Pasaxe (en fase de redacción) coa diversificación de accesos á cidade de A Coruña.
- O reforzamento do sistema viario que encadra o espazo urbano central do Concello de Oleiros (Perillo-Santa Cruz-Oleiros-O Temple) coa definición do novo eixe viario ría do Burgo-Santa Cruz, o reforzo das funcións urbanas das vías de bordo (AC-173, AC-174, CP-5811 e N-VI) e a previsión de execución de novas variantes de circunvalación.
- O papel do novo eixe troncal vertebrador e de distribución da Vía Ártabra no interior da Península Oleiros-Sada, ben conectado co sistema rexional viario de forma que garante a difusión ramificada do tráfico a través das vías transversais coas que conecta.



Imaxe 24: Viario proposto (Fonte: PXOM)

No Plan Xeral propóñense os seguintes trazados viarios:

Eixo Ría do Burgo-Montrove-Santa Cruz

Constitúe unha das principais actuacións de estrutura viaria propostas polo Plan tendente á diversificación de alternativas de acceso e distribución no municipio.

Desde o enlace no Graxal coa estrada nacional N-VI, que se modifica para admitir a realización de tódolos movementos sobre o trazado previsto o novo trazado discorre cara a Montrove proxectándose dous novos enlaces: no camiño veciñal Montrove-Nós e na estrada AC-174 en Montrove, onde se proxecta un enlace a distinto nivel que se formaliza cunha glorieta na estrada actual de forma que se contribúa a conformar un novo espazo urbano e se permitan tódalas incorporacións ó novo sistema.

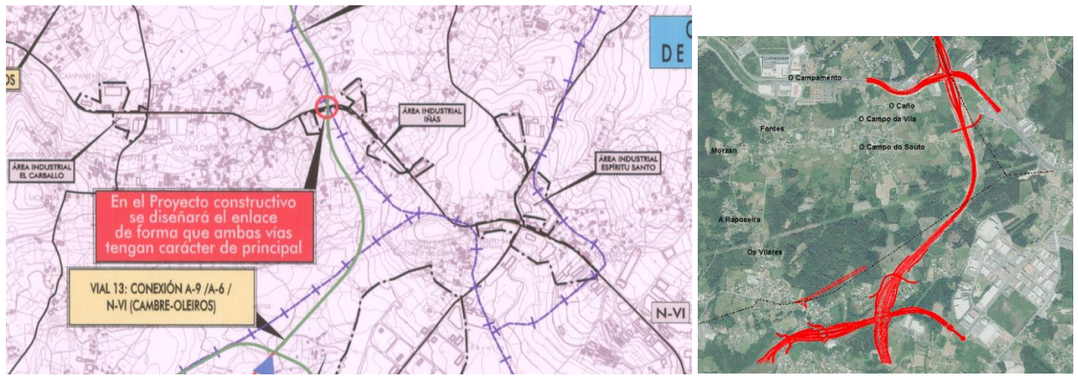
Traspasada a estrada en Montrove o novo viario diríxese cara o Catasol recosendo a estrada AC-190 (Coruxo-Oleiros) e a CP-5811 (Santa Cruz-Oleiros) a través dunha nova variante longa para os movementos Perillo e Bastiagueiro-Oleiros, ata enlazar en Coruxo coa variante curta de Santa Cruz.



Imaxe 25: Variante longa de Perillo (Fonte: PXOM e elaboración propia)

Conexión A-6; AP-9; N-VI

O Plan incorpora o trazado do novo viario 13 proposto polo Plan Sectorial da Rede Viaria Comarcal de interconexión das tres grandes infraestruturas de carácter interrexional, mantendo o trazado previsto (que na súa maior parte percorre os municipios veciños) agás no seu encontro coa estrada nacional N-VI en Iñás, onde se corrixe o trazado co obxecto de incorporalo á solución xa prevista e proxectada polo Ministerio de Fomento de *Construción de enlace y reordenación de accesos en la carretera N-VI* que aborda o desdobramento da calzada, implantación de vías de servicio e execución dun enlace na estrada nacional no treito do Espírito Santo.



Imaxe 26: Viario 13 (Fonte: Plan Sectorial da rede viaria de A Coruña, Arteixo, Bergondo , Culleredo, Cambre, Oleiros e Sada)

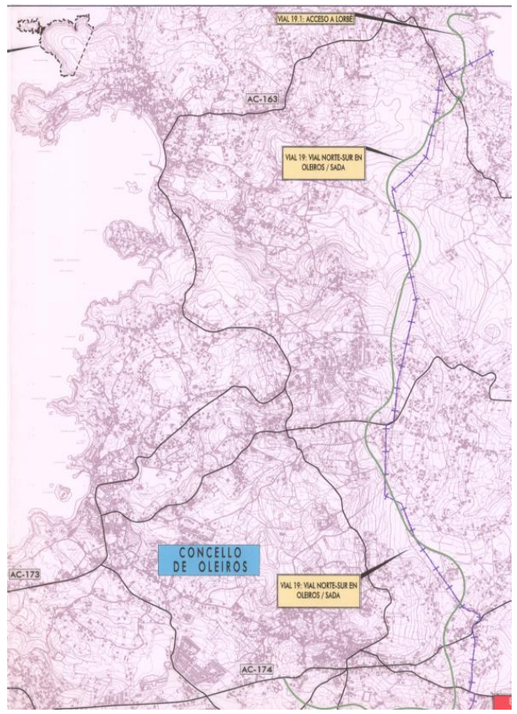
Vía Ártabra (N-VI-Lorbé)

O Plan incorpora o trazado estudiado polos servicios técnicos municipais (e recollido no Documento Complementario presentado á Consellería para a súa consideración), do Viario 19 contemplado no Plan Sectorial da Rede Viaria Comarcal.

Co obxecto de aproximar o trazado proposto incorpora ademais o trazado e formalización dos encontros e enlaces coas estradas municipais; o que permite, logo do estudio topográfico das rasantes, acoutar a ocupación do viario e establecer a tipoloxía dos futuros enlaces.

Neste sentido, nun primeiro treito entre o enlace coa nova circunvalación de Oleiros e o encontro coa estrada provincial CP-5813 Oleiros-Sada -que se formaliza como unha glorieta a nivel- a proposta do Plan incorpora a delimitación e formalización dos seus bordos, de forma que se garanta a correcta integración das actuacións desenvolvidas ou en desenvolvemento (Plan Parcial As Torres) ó tempo que se posibilite o mantemento das comunicacións actuais (paso baixo rasante da estrada AC-182 Oleiros-Iñás) e a integración urbana do novo viario proposto.

No treito norte (entre a estrada AC-184 Arillo-Meirás e a estrada AC-163 Mera-Fontán) o trazado da Vía Ártabra debe dar resposta a unha mellor integración territorial aínda que isto leve aparellado a diminución das súas condicións funcionais. Neste sentido considerouse máis adecuado o trazado proposto polos servicios técnicos municipais -que se incorpora ó planeamento definindo en todo caso os encontros a nivel coas estradas CP-5815 (Mera-Veigue) e AC-163 (Mera-Fontán)- pola súa mellor integración topográfica.



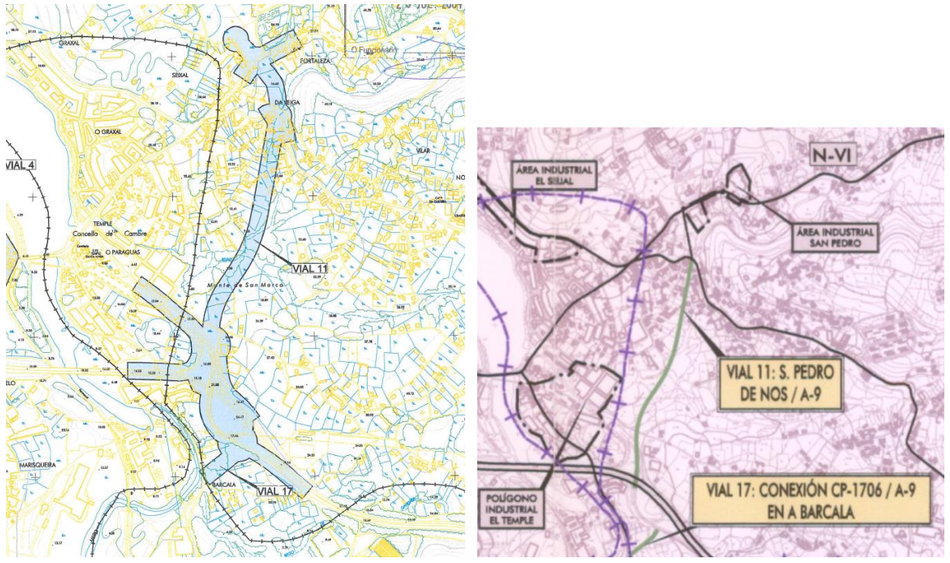
Imaxe 27: Viario 19 (Fonte: Plan Sectorial da rede viaria de A Coruña, Arteixo, Bergondo , Culleredo, Cambre, Oleiros e Sada)

Accesos Autoestrada AP-9 N-VI (Nós) e AP-9 CP-1706 (A Barcala)

O Plan incorpora o trazado dos viais 11 e 17 do Plan Sectorial Viario destinados a diversificar o único acceso existente na actualidade na Autoestrada na Costa da Tapia. Neste sentido o planeamento, ó tempo que formaliza estas dúas propostas viarias aposta polas actuacións tendentes á permeabilización de accesos á Autoestrada e pola conseguinte supresión da peaxe no treito Cecebre-A Coruña, contemplada como imprescindible no Plan Sectorial.

O trazado do novo Vial 11 (A-9- Nós) obriga a prever as necesarias actuacións de recosido ó seu paso polo núcleo de San Pedro de Nós debendo garantir a integración topográfica e a menor afección sobre a zona húmida do rego de San Pedro. Neste sentido o Plan incorpora a definición de novas aliñacións nos bordos da vía delimitando unha ampla zona de valor ambiental ás súas beiras, de forma que permita concibila nun futuro como unha vía-parque integrada na valgada.

A prolongación de dita vía cara ó norte, aproveitando a reserva viaria prevista no Plan Parcial do SUNP-B29R de O Seixal, ata a conexión coa glorieta da rúa da Gaita e Pascual Veiga baixo a N-VI, e a súa prolongación cara ó norte pola estrada veciñal Montrove-Nós, garantirá a incorporación ó sistema do novo viario e a súa conexión con dúas importantes infraestruturas: a estrada nacional N-VI e o novo eixe viario Ría do Burgo-Santa Cruz.



Imaxe 28: Viario proposto 11 e 17 (Fonte: Plan Sectorial da rede viaria de A Coruña, Arteixo, Bergondo , Culleredo, Cambre, Oleiros e Sada)

Circunvalación curta de Santa Cruz

O Plan incorpora, apoiado en trazados viarios xa en parte iniciados, o trazado dunha variante de circunvalación do núcleo de Santa Cruz, entre Coruxo e Camposeiras, de modo que permita o cosido do viario radial de acceso ó núcleo (AC-173, CP-5810, AC-190, CP-5811, CP-5812 e AC-172). O novo viario permite así concibirse cunha clara función circunvalatoria, de modo que, ó tempo que permite a conexión das estradas radiais de acceso favorece a realización de movementos entre elas sen utilizar o eixe costeiro.



Imaxe 29: Variante de Santa Cruz (Fonte: PXOM e elaboración propia)

Variantes de Mera

Incorporarase ó Plan o trazado dunha variante curta do núcleo de Mera entre as estradas AC-173 (Perillo-Mera) e AC-163 (Mera-Fontán), actuación que permite presentar unha alternativa parcial de circunvalación ó núcleo na zona máis conxestionada da estrada AC-163 e facilitar a aproximación dos movementos do norte municipal en Mera á Vía Ártabra, optándose en treitos determinados por solución brandas de complemento dos actuais viais, tendo presente o elevado impacto ambiental e topográfico que puidera comportar ó atravesar un espazo natural de tanta fraxilidade como a Lagoa de Mera, complementado cunha variante longa seguindo as determinacións do Plan Director de Estradas de Galicia.



Imaxe 30: Variante de Mera (Fonte: PXOM e elaboración propia)

2.2.4. ZONAS VERDES

Segundo a Enquisa de Infraestruturas e Equipamentos Locais (EIEL) publicada pola Deputación de A Coruña e o PXOM de Oleiros, o municipio presenta zonas verdes en cada unha das súas parroquias, sendo as parroquias de Liáns (Santaia) e Perillo (Santa Locaia), as que contan con maior superficie de zonas verdes.

A continuación recóllense as zonas verdes máis significativas do concello en cada parroquia:

PARROQUIA DE DEXO (SANTA MARÍA)

- **Parque infantil Casa do pobo de Dexo**

A carón da Casa do Pobo de Dexo e doutros equipamentos deportivos localízase este parque infantil dotado de xogos infantís, mobiliario urbano e iluminación.

- **Xardín A Granxa**

Situado a carón da Casa do Pobo de Lorbé e da pista polideportiva e de tenis existente, localízase esta zona verde que conta con merendeiro e zona de arboredo.

- **Monumento Natural Costa Dexo-Serantes**

Este inmenso espazo costeiro vai dende o faro de Mera ata o porto de Lorbé e ocupa 411 ha. Consta cunha paisaxe natural costeira de abruptos cantís, monte raso e bosques de gran beleza. Os terreos son de propiedade privada e catalogados como espazo protexido no PXOM. Toda a zona é transitable a través de diversos camiños, sendo moitas as persoas as que os utilizan para pasear, realizar rutas de sendeirismo e andar en bicicleta.




Imaxe 31: Zonas verdes parroquia de Dexo-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

PARROQUIA DE DORNEDA (SAN MARTIÑO)

- **Parques Marcelino Camacho e Nicolás Redondo**

Parque situado na urbanización Arillo-Rialta, onde se localiza a biblioteca municipal de Dorneda. Conta cunha superficie de 34.709 m^2, con zona de xogos infantís, zonas verdes e de arboredo e sendeiros que percorren o mesmo con mobiliario urbano.

- **Parque Casa do Pobo de Dorneda**

A carón da Casa do Pobo de Dorneda e doutros equipamentos deportivos localízase este parque dotado de xogos infantís e zonas verdes e de arboredo.

- **Bosque de Xaz**

O bosque de Xaz ocupa unha extensión de 160.138 m^2 e atópase entre as estradas de Oleiros a Dorneda, a vía Ártabra e o concello de Sada. Trátase dun espazo natural con especies como piñeiros, carballos ou castiñeiros, con itinerarios interiores que discorren polo mesmo e a carón dos que se dispoñen elementos de mobiliario urbano.

- **Castro de Xaz**

Este castro situado na parroquia de Dorneda ocupa unha superficie de 41.000 m^2 e no seu interior existen árbores centenarias que constitúen un fermoso bosque.




Imaxe 32: Zonas verdes parroquia de Dorneda-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

PARROQUIA DE IÑAS (SAN XURXO)

- **Parque Arenaza**

Co desenvolvemento da urbanización pazo de Arenaza, creáronse tres áreas verdes nesta zona. Unha atópase no contorno do río, outra lindando ca N-VI e unha terceira nos xardíns do pazo que contan con árbores bicentenarias. O total deste solo verde alcanza os 16.042 m^2.

- **Parque Natural de Iñás- Paseo Fluvial Iñás-O Seixal**

A execución do polígono industrial de Iñás, dotou o concello dun gran parque natural de 57.271 m^2 que separa a zona industrial do núcleo urbano de Iñás. Este gran espazo verde inclúe o leito do rio que desemboca en Cambre. A maiores desta zona protexida existen 24.000 m^2 de bosque autóctono distribuídos polo ámbito da urbanización.

Está prevista a execución dun paseo fluvial entre Iñás e O Seixal a carón do rego de San Pedro con unha lonxitude de máis de 4 km e composto por unha senda peonil e ciclista.

- **Parque Casa do Pobo de Iñás**

A carón da Casa do Pobo de Iñás e doutros equipamentos deportivos localízase este parque de 7.356 m^2 dotado de zonas verdes, arboredo e área de xogos infantís.

- **Parque Pazo de Abella**

Os terreos deste parque de Iñás formaban parte da finca amurallada da Abella e ocupa unha superficie de 8.222 m^2. Chopos e salgueiros conviven nesta gran área verde que exerce de barreira ante o ruído e o tráfico da estrada N-VI.



Imaxe 33: Zonas verdes parroquia de Iñás-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

PARROQUIA DE LIÁNS (SANTAIA)

- **Parque de O Seixo (Graxal)**

Situado a carón da ría do Burgo, entre O Seixo e O Graxal (rúa Cormonán), o parque de O Seixo ten 30.298 m^2 e componse principalmente dun arboredo a través do que discorren diversos sendeiros peonís dotados de mobiliario, zonas de descanso e un parque con xogos infantís. Conectado co paseo marítimo paralelo á ría, trátase por tanto dun lugar moi concorrido por veciños e visitantes.

- **Parques Icaria (I e II)**

Situado ao longo da rúa Ícaro (urbanización Icaria-Perillo), é un espazo verde que conta con diversas especies de arborado, sendeiros peonís con bancos e papeleiras e zona de xogos infantís.

- **Xardín Romántico de Montrove**

Situado no lugar de Capela (Montrove), a carón das ruínas do antigo pazo de Ibarrola e da capela de Montrove, este xardín conta cunha superficie de 7.858 m^2, con diversas especies como bojs, camelios, magnolios ou abetos, xunto con outros elementos de especial interese como unha fonte pola que o pazo era coñecido. Todo isto convérteo nun lugar singular con unha atmosfera moi apracible e romántica.

- **Parque da Choupana**

Situado na urbanización da Choupana, esta zona verde ocupa unha superficie de 2.600 m^2. Dispón de parque infantil e unha praza central cunha pequena pista deportiva, así como de especies de tamaño medio que manteñen a proporcionalidade coa contorna.

- **Parque urbanización Valle Inclán**

Na urbanización Valle Inclán (Rúa Enxido) emprázase este parque municipal que conta cunha pequena pista de baloncesto e zona de xogos infantís.

- **Parque forestal de Liáns (Bosque dos Veciños)**

Este inmenso parque natural, que linda coa Avda. Che Guevara, esténdese ata zonas do alto de Perillo, ladeiras de Montrove, o contorno da igrexa de Liáns e o fondo da urbanización de Lamastelle.

Trátase dun parque forestal de 400.000 m^2, pulmón verde do concello, onde é posible pasear entre frondosos castiñeiros, carballos... así como desfrutar do patrimonio cultural do municipio (Igrexa de Santa Eulalia de Liáns, o Pazo de Lóngora). Dispón de paseos elevados construídos en madeira, zona de lectura, merendeiros e zonas para a práctica deportiva.

- **Parque Romardeiro**

Zona verde acondicionada a carón do Rego de Bastiagueiro, con paseos peonís e dotados de mobiliario urbano, no que se localizan equipamentos deportivos como o pavillón de Bastiagueiro e educativos como o IES María Casares. A extensión total desta zona verde é de 27.303 m^2, e a maior parte consérvase como espazo natural.

- **Parque infantil Uxío Novoneyra**

A carón da zona verde de Romardeiro e da rúa Uxío Novoneyra localízase este parque dotado de xogos infantís e mobiliario.

- **Parque de Bastiagueiro**

Entre a Avda. Ernesto Che Guevara e a praia de Bastiagueiro á que dá acceso, localízase esta zona verde con paseos, zona de merendeiro e na que se empraza unha das pistas de tenis municipais. En total, e incluído o paseo este parque ocupa 26.392 m^2.

- **Parque das 13 Rosas e Parque As Galeras**

Ambos parques constitúen unha das zonas verdes do municipio de maior interese e máis concorridas. Conectados entre si, emprázanse no enclave costeiro que separa Santa Cruz da praia pequena de Bastiagueiro e que destaca polas súas extraordinarias vistas. A zona verde discorre en paralelo á liña de costa e conta con varios camiños e sendas adaptadas, numerosos exemplares de árbores autóctonas, mobiliario, e o miradoiro do eco. Ideal para pasear ou practicar deporte fronte ao mar é posible chegar ao paseo marítimo de Santa Cruz a través do sendeiro que o percorre.

- **Parque Bastiagueiro Pequeno**

Esta zona verde esténdese dende o parque das 13 rosas ata a praia de Bastiagueiro e dispón de zonas axardinadas, árbores e diversas sendas peonís que discorren polo ámbito.

- **Paseo marítimo Santa Cruz e parque de Luís Seoane**

En pleno centro de Santa Cruz, a carón da praia, do Castelo, así como da zona máis comercial e hostaleira, localízase este espazo verde que ofrece zonas de descanso e lecer, un parque infantil ou un estanque de patos. No mes de agosto celébrase a mostra de olería tradicional “Alfaroleiros” na que participan artesáns de diversos puntos do país. Incluíndo a praza de Esther Pita, ocupa unha extensión de 14.106 m^2.

Ademais, nas proximidades do anterior sitúase a Praza do Exilio, dotada de zona axardinada e de descanso e rodeada de establecementos hostaleiros e terrazas, o que a converte nun espazo moi concorrido sobre todo nos meses de verán.

- **Parque das Torres**

Esta finca de 6.000 m^2 na que se empraza o Pazo das Torres conta cun xardín aberto ao público no que destaca un exemplar de ombú centenario.

- **Parque Praza de Liáns**

Outra das prazas de Santa Cruz que dispoñen de zonas verdes, de estancia e descanso, xunto con un parque infantil é a praza de Liáns á que se accede dende a Avda. Emil ia Pardo Bazán.

- **Xardíns do castelo de Santa Cruz**

A illa do castelo de Santa Cruz ocupa unha superficie de 10.345 m^2 e conta cun recinto amurallado e un xardín botánico con especies centenarias e exóticas.

- **Zonas verdes de Meixonfrío**

Coa execución da urbanización de Meixonfrío obtivéronse diversas áreas verdes espalladas por todo o ámbito que suman 14.502 m^2 aos que hai que engadirlle os 9.219 m^2 do parque metropolitano de Liáns.

Por exemplo, preto do polideportivo de Meixonfrío e a carón da rúa Antonio J. de Sucre, dispóñense varias zonas axardinadas, área de xogos infantís con mobiliario urbano.

- **Parque urbanización Os Regos**

Na urbanización Os Regos, a carón da pista polideportiva e da escola infantil Pardela, emprázase este parque composto por un amplo arboredo percorrido por sendeiros peonís, zonas de descanso e pérgolas, área de xogos infantís cunha extensión de 22.910 m^2. A maiores, esta urbanización ten outras áreas verdes públicas que acadan os 10.426 m^2.

- **Zona verde O Paraíso**

Trátase dun novo espazo público situado entre as parroquias de Perillo e Liáns, na zona do Paraíso, na primeira liña marítima. Cunha superficie de 7.000 m^2, está dotada de sendas, zonas arboradas e de xogos infantís. Dende este parque o paseo da ría terá continuidade ata Cambre.

- **Parque praia de Naval**

Zona verde existente entre o Porto de Santa Cruz e a praia de Naval, que ocupa unha extensión de 23.765 m^2. A zona é un espazo natural no que se ordenaron os servizos da praia e no que tamén se creou un aparcadoiro e un fermoso mirador.



Imaxe 34: Zonas verdes parroquia de Liáns-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

PARROQUIA DE MAIANCA (SAN COSME)

- **Parque de San Cosme de Maianca**

A carón da igrexa parroquial de Maianca localízase esta zona verde que ocupa 4.325 m^2, rodeada por árbores con bancos, merendeiro e área infantil e que se utiliza como campo da festa dos lugares de Regacho e Broño.

- **Paseo Costeiro de Mera**

Dende a urbanización de Canide e ata a praia de Espiñeiro (xa pertence á parroquia de Serantes) discorre este paseo que conta con fermosos miradoiros, conservando a vexetación marítima de ribeira entre a que destacan piñeiros de gran porte

- **Parque da Lagoa de Mera**

Fronte á praia de Mera, a carón da praza onde se mantén a cheminea símbolo dunha antiga fábrica de ladrillos, atopamos esta área verde situada a carón da lagoa de Mera en cuxos marxes crecen xuncos e plantas acuáticas que serven de refuxio a patos, gansos e cisnes.

Conta ademais cunha praza central cuberta e un parque infantil ao que se accede a través dunha pasarela. Todo o ámbito do parque, incluída a lagoa, abarca unha superficie de 46.612 m^2.

- **Parques costeiros de Canide**

Situados na urbanización de Canide, os dous parques costeiros e a zona verde lindeira coa Avda. de María Pita ocupan unha superficie de 100.775 m^2. Ademais das zonas verdes, existe unha zona pública de bosque na parte superior da cala de Canide.



Imaxe 35: Zonas verdes parroquia de Maianca-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

OLEIROS (SANTA MARÍA)

- **Parque José Luis Sampedro**

Situado na urbanización Obelisco, entre as rúas Francisco Llorens e Camilo Díaz Baliño, o parque José Luis Sampedro de 4.130 m^2 componse de zonas axardinadas e un espazo dedicado a xogos infantís.

- **Parque Rigoberta Menchú- Praza de Galicia**

No centro urbano de Oleiros, a carón da casa Charry e do Concello, sitúase o Parque Rigoberta Menchú, cunha extensión total de 2.508 m^2, ademais dos 3.553 m^2 de zona verde do antigo campo da feira onde se localizan diversas especies de árbores, un área de xogos infantís e un campo de chave.

- **Parque Víctor Jara**

Fronte á casa do concello localízase esta zona verde de 2.042 m^2 no que se emprazan exemplares de magnolios, camelios ou loureiros e que se pode percorrer a través dun sendeiro peonil.

- **Parque As Pardelas**

A carón da piscina municipal de Oleiros executouse esta zona verde de 8.000 m^2 con arborado, zonas de descanso e área de xogos infantís conectadas mediante sendeiros peonís.

A súa proximidade a outros solos de protección como un bosque municipal de carballos, e as futuras zonas verdes de cesión obrigatoria no desenvolvemento urbanístico do contorno da piscina consolidarán unha importante área verde.

- **Parque Santiago Carrillo**

Situado na urbanización da Pezoca, disponse esta zona verde de 14.157 m^2, composta por zonas axardinadas, áreas de xogos infantís e zonas de estancia ou faladoiros cubertos mediante pérgolas ou con arboredo. Todo isto unido a través de sendeiros e itinerarios peonís.

- **Parque da urbanización As Torres**

O parque desta urbanización consta de dúas áreas: unha de 1.857 m^2 e outra de 8.000 m^2. Conta cunha zona de xogos infantís na parte central da urbanización, sendeiros peonís, zonas axardinadas e de arboredo.

- **Parque Fonte do Ouro**

Esta zona verde abarca unha superficie de 5.140 m^2 e localízase na urbanización Fonte do Ouro. Dispón de zonas arboradas e axardinadas e parque de xogos infantís.



Imaxe 36: Zonas verdes parroquia de Oleiros-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

PARROQUIA DE PERILLO (SANTA LOCAIA)

- **Parque José Martí:**

En Santa Cristina, á beira da praia e da Avda. Santa Cristina, encontramos este parque dotado de zona de xogos, un estanque de peixes e tartarugas, amplos paseos axardinados e zonas de descanso. Trátase dunha das zonas verdes máis recoñecidas e concorridas do concello, tanto pola súa localización como polas súas características.

- **Paseo marítimo Santa Cristina-Beiramar:**

Zonas axardinadas situadas ao longo do paseo marítimo de Santa Cristina (Avenida das Américas) e arboredo situado na parte final da praia, utilizado como zona de merendero sobre todo durante a época estival.

O paseo de Santa Cristina-Beiramar ten unha lonxitude total de 3,19 m, e dentro das actuacións de dragado da ría da Pasaxe está previsto a súa prolongación dende Beiramar ata o linde con Cambre.

- **Parque de Beiramar**

O parque de Beiramar en Perillo abrangue unha extensión de 9.751 m^2 e componse de arboredo, zonas axardinadas e de descanso e un parque infantil.

- **Parque de Agramar**

Entre a ría e a Avda. das Mariñas, localízase a urbanización de Agramar onde se empraza esta zona verde de 5.227 m^2. Nela sitúase a casa de Agramar, unha das vivendas municipais en préstamo para os veciños.

Na creación deste parque conserváronse as árbores existentes e a parte máis próxima á ría integrouse no paseo. Ademais, na súa zona central disponse un parque infantil e zonas de estancia.

- **Xardíns do Hábitat**

Zona verde situada a carón do paseo da ría e da urbanización Hábitat, onde se localizan tamén unha das pistas municipais de tenis. Trátase dunha zona axardinada con árbores e mobiliario urbano.

- **Praza do Inglés**

Pequena zona axardinada con bancos, situada entre as rúas do Inglés e da Ribeira, no núcleo urbano de Santa Cristina.

- **Praza de Charles Darwin e de Chico Mendes**

Tamén no núcleo de Santa Cristina, a carón da rúa Charles Darwin, localízanse ambas prazas axardinadas con árbores e zonas de estancia.

- **Parque de O Carballido**

Parque situado na Avda. Valle Inclán, con zonas axardinadas e de descanso, pista descuberta e zona de xogos infantís.

- **Parque Fonte Leocadia:**

Situado en Santa Cristina conta cunha extensión de 3.708 m^2 e conta con zonas axardinadas, arboredo e un manancial da antiga Fonte Leocadia que discorre canalizado ao longo do parque.

- **Parque Nirvana:**

No paseo costeiro entre Perillo e Santa Cruz, pegado aos cantís do faro de Perillo, localízase este parque de 10.243 m^2. Malia súa proximidade á Avda. Che Guevara a inclinación natural do terreo convirte este parque nun espazo de descanso, illado do tráfico e con espectaculares vistas ao mar.

- **Zonas verdes de Cavamontes**

Zonas verdes situadas na contorna do centro de saúde e do mercado municipal de Perillo, entre as que se encontra o piñeiral a carón da rúa do Pondal ou o Parque Nelson Mandela con unha fonte central e varios itinerarios peonís e zonas de descanso con pérgolas. A superficie total destes espazos alcanza os 8.862 m^2.

- **Parque José Couso**

Este parque localízase nas proximidades do centro escolar IES. Neira Vilas, da escola infantil da Canteira ou da piscina municipal de Perillo. Dispón de zonas axardinadas e árbores, área de xogos infantís e un fermoso miradoiro moi soleado cara a baía da Coruña.

- **Parque infantil rúa Kenia**

Preto do anterior, a carón da rúa Kenia, localízase esta zona verde composta por un piñeiral, zonas axardinadas e de descanso e un parque con xogos infantís.

- **Parque infantil Dona Emilia**

Dende a rúa Dona Emilia, tomamos a primeira intersección a man dereita cara unha rúa sen saída onde se empraza esta nova área infantil.

- **Parque da Barreira (II República)**

Na Avda. II República, fronte á pista polideportiva, localízase esta zona verde de 10.988 m^2. Baixo este parque atópase un manancial de auga que abastece á fonte da Barreira e que foi conservado nas obras de creación desta zona verde. Ademais este parque conta con área de xogos infantís, zonas axardinadas, arboredo autóctono e merendeiro.

- **Parque da Rialeda**

Xardín que rodea a biblioteca central Rialeda (Avda. Rosalía de Castro), e que conta con gran diversidade de árbores, entre as que destaca un cedro do Himalaia e os frondosos tilos. O parque e a zon verde situada fóra da muralla suman unha superficie de 8.835 m^2.

- **Parque de O Areal**

Coa ordenación da urbanización Areal, dotouse ao ámbito de dúas áreas verdes de 10.190 m^2 nos que se dispoñen xogos infantís, zonas de estancia e axardinadas.



Imaxe 37: Zonas verdes parroquia de Perillo-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

PARROQUIA DE SAN PEDRO DE NÓS (SAN PEDRO)

- **Parque A Carballeira**

Este parque de 25.000 m² localízase no pazo de Juana de Vega en Nós, unha parte é público e outra é un viveiro de plantas que nutre gran parte dos xardíns municipais. Serve tamén de espazo educativo e formativo para o alumnado dos centros escolares ou para cursos dirixidos a persoas desempregadas. Existe unha zona nobre, outro espazo de xardín floral, céspede libre e horta. Ademais hai especies como nogueiras, cerdeiras, carballos e pradaríos espallados por todo o terreo.

- **Parque de O Vieiro**

Na localidade de Nós, a carón da rúa Perdiz, localízase esta zona verde con arboredo, parque infantil e varios sendeiros peonís con bancos e zonas de descanso.

- **Parque de O Seixal**

A carón das pistas deportivas municipais e do campo de chave de O Seixal, localízase este parque que dispón de xogos infantís, áreas axardinadas e unha zona de descanso con pérgola.

- **Parque da Liberdade**

A redor da pista polideportiva e da casa do pobo de Nós, sitúase esta zona verde que conta con zonas axardinadas, arboredo, un parque infantil e varios sendeiros peonís que conectan os distintos equipamentos.

- **Parque deportivo Urb. Mesón da Auga**

A zona verde da urbanización Mesón da Auga, distribúese en tres áreas que suman 21.500 m². O espazo máis grande linda co río de San Pedro, preservando desta maneira unha área máis natural. A existencia de piñeiros levou a crear un espazo verde central. Conta ademais cunha área de xogos infantís.

- **Parque Xardín de Nós**

Este espazo verde de 10.600 m² consolidado como bosque, dotado de árbores de gran porte, con especies como carballos, piñeiros ou eucaliptos ademais doutras especies propias da xardinería, conta con sendeiros peonís, mobiliario e zona de merendeiro.

- **Parque infantil e xuvenil O Valiño**

A carón da rúa Finadeiras (O Valiño), sitúase esta zona verde que conta con zonas axardinadas, unha pequena pista deportiva e un parque infantil.

- **Parque Finca Tenreiro**

Esta finca de 32.496 m² adquirida entre os anos 2010 e 2012 á Fundación Tenreiro segregouse nunha parte destinada á construción do CEIP Juana de Vega e noutra máis extensa a parque municipal.

Estes terreos, pechados na súa totalidade por una muralla, inclúen unha antiga mansión, un estanque, rosaleda, árbores centenarias e plantas exóticas.

- **Bosque do Vilar**

Este bosque de álamos, castiñeiros e carballos de gran porte ocupa unha extensión de 35.077 m² e está atravesado polo rio de San Pedro. Esta área verde está situada entre o alto do núcleo de o Vilar e a rúa do Traballo e a N-VI no lugar do Batán. No seu interior alberga un antigo muíño e un batán, así como unha fonte e un lavadoiro. Este bosque formará parte do paseo fluvial entre Iñás e O Seixal.





Imaxe 38: Zonas verdes parroquia de San Pedro-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

PARROQUIA DE SERANTES (SAN XIÁN)

- **Praza da Bahía-Ana Kiro**

No centro urbano de Mera esta zona verde situada na Praza da Bahía, a carón da rúa Lamalonga ocupa arredor de 7.677 m^2. Está composto por unha zona axardinada na que localiza un pequeno piñeiral e un parque infantil e biosaudable na súa zona central.

- **Parque infantil Espiñeiro**

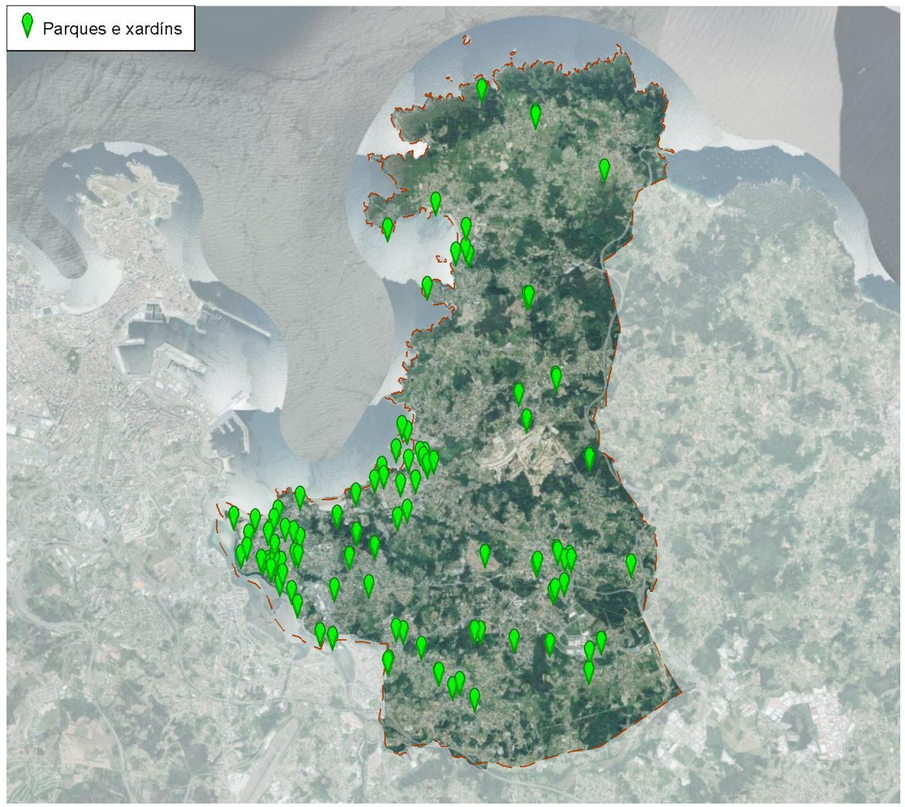
Situado a carón da praia de Espiñeiro (Mera), este parque dispón de xogos infantís, zona arborada e unhas fermosas vistas dende o seu miradoiro.

- **Parque Pinar del Rio**

Recentemente executouse o sector SUD-1 Cividás, situado en Mera e que conta con un paseo fluvial a carón do rego Serantes, con zonas de paseo e descanso e no que se conservaron árbores de gran porte e vexetación de ribeira.



Imaxe 39: Zonas verdes parroquia de Serantes-Oleiros (Fonte: Elaboración propia)



Imaxe 40: Situación principais zonas verdes concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

2.2.5. VIARIO

A xerarquía funcional das vías actuais definiuse de acordo cos seguintes criterios:

Viario de acceso: son os grandes eixos de acceso ao concello de Oleiros, en moitos casos cunha gran compoñente de tráfico de paso.

Variantes: correspóndese con aquelas vías exteriores a un núcleo de poboación destinadas a absorber o tráfico de paso.

Viario principal: considéranse as vías que pola súa situación e características acollen os maiores fluxos de entrada e saída aos principais núcleos do municipio.

Viario secundario ou distribuidor: son as vías que comunican as vías principais e se encargan do reparto do tráfico urbano.

Viario local: son as vías que recollen sobre todo un tráfico máis residencial nos diferentes núcleos urbanos.

Zonas a 20 e a 10: vías que teñen limitada a súa velocidade a un máximo de 20 e 10 km/h.

De seguido, resúmense as características principais do viario de acordo coa clasificación descrita:

2.2.5.1. Viario de acceso

A rede viaria do casco urbano clasifícase de acordo coas características xeométricas e funcionais e do ámbito de estudio: velocidade, sección transversal, número de carrís, aparcamentos e intersecciónes, etc.

- **AP-9:** denominada Autopista do Atlántico, comunica o noroeste co sueste de Galicia dende Ferrol ata Tui. O seu indicador de carreteira europea en todo o recorrido é de E-01 e dende o enlace coa A-6 ata a cidade da Coruña o E-70. Con saída cara O Seixal/San Pedro de Nós (Zona sur Oleiros).
- **N-VI (Madrid-A Coruña):** coñecida como a estrada de A Coruña. Estrada nacional que atravesa as parroquias de Perillo, Liáns, San Pedro de Nós e Iñás, ao sur do concello e desenvolve o papel de eixo vertebrador da accesibilidade ao municipio como soporte da maior parte dos movementos de acceso ás distintas áreas do concello.
- **AC-12 (De Puerto de A Coruña a San Pedro de Nós):** Autovía urbana que conecta a cidade de A Coruña e o nodo de O Burgo onde interconecta coa autovía urbana AC-11 e continúa pola estrada N-VI.

  Na actualidade estanse executando as obras de construción do novo enlace no P.Q. 5+190, onde o tronco da AC-12 discorrerá soterrado con calzadas de dous carrís para cada sentido de circulación, separadas por un sistema de contención de vehículos ríxido. En ambas marxes da nova rasante da AC-12 situaranse os ramais del enlace, que á súa vez actuarán como vías de servicio para acceso ás propiedades lindeiras.

  No nivel superior do enlace situarase unha glorieta que resolverá os movementos coa Avenida das Mariñas e a AC-174 (Rúa Real).

  O procedemento construtivo da infraestrutura foi deseñado para que sexa posible manter en todo momento a circulación de tráfico rodado a través da estrada AC-12, minimizando as afeccións ao mesmo.



Imaxe 41: Proxecto construción novo enlace na AC-12 (Fonte: Xunta de Galicia)

  Esta actuación mellorará notablemente a funcionalidade da estrada AC-12 e o nivel de servizo dos tráficos de acceso á cidade da Coruña e a súa área metropolitana de curto, medio e longo percorrido.

  Adicionalmente, tamén se mellorará a permeabilidade peonil na contorna da estrada, que contará no nivel superior da ligazón cun semáforo de pulsador, minimizando os impactos do tráfico (contaminación acústica e ambiental) sobre o medio urbano adxacente.

- **AG-13 (Castelo-Santa María de Vigo):** Coñecida como **Vía Ártabra**, esta autovía transcorre actualmente no tramo entre Iñás e Vilar, onde conecta coa vía rápida V.G-1.3 coa AC-526 (Veigue-Porto de Lorbé). Así mesmo conecta coa variante de Oleiros (AC-527).

  Na actualidade estase a executar o novo nodo de conexión coa N-VI, mentres que o tramo entre a N-VI e esta estrada autonómica AC-221 está paralizado, así como a prolongación ata a AP-9. Trátase da construción dun novo treito de autovía máis a conexión ao polígono do Espírito Santo que permitiría unha mellora nas comunicacións entre Oleiros e A Coruña. Así mesmo, o trazado da Vía Ártabra, contemplaba a conexión ca autovía do Noroeste A-6, execución dun novo corredor que conecte a mesma co núcleo de Sada.

  O proxecto da Vía Ártabra esta deseñado para mellorar a conexión de poboacións como Santa Cruz, Oleiros, Lorbé, Sada, Mera, Meirás, Veigue, etc., e desconxestionar as estradas autonómicas AC-163, AC-173 e AC-174 que presentan importantes intensidades de tráfico.

- **V.G-1.3 (Veigue-Castelo):** formando parte da vía Ártabra, é un corredor que discorre entre a poboación de Vilar e Porto do Lorbé onde conecta ca estrada AC-526.
- **AC-221 (San Pedro de Nós-Mabegondo):** esta estrada pertencente á rede secundaria conecta as localidades de San Pedro de Nós (Oleiros) e Marcés (Mabegondo). Está previsto o enlace coa Vía Ártabra, no tramo que se está a executar.
- **AC-182 (Espírito Santo-Oleiros):** estrada que conecta o polígono do Espírito Santo e a estrada da DP-5813 ao seu paso polo núcleo de Oleiros.
- **AC-163 (Sada-Mera):** estrada que conecta os núcleos de Sada e Mera (paseo marítimo) e presenta un tráfico principalmente de ámbito local.

2.2.5.2. Variantes

- **AC-527 (Variante de Oleiros).** Este viario da rede primaria básica conecta a Vía Ártabra coa estrada de Oleiros (DP-5813), aliviando o tráfico que circula polo núcleo de Oleiros dando acceso ao centro urbano e canalizando o tránsito das estradas DP-5113, AC-180 e DP-1707.

2.2.5.3. Viario principal

EIXO AVDA. ROSALÍA DE CASTRO-AVDA. FRANCISCA HERRERA-AVDA. RAMÓN NÚÑEZ MONTERO

- **Avenida Rosalía de Castro (AC-174: Perillo-Oleiros):** as principais seccións que compoñen esta rúa-estrada recóllense a continuación:

  - Tramo Ponte Pasaxe-Rúa Somalia:

    Forma parte da antiga estrada AC-175 transferida ao concello por parte da Xunta de Galicia no ano 2018. Nestes aproximadamente 270 primeiros metros desde a intersección coa Avda. Ernesto Che Guevara (zona de acceso á Ponte Pasaxe) ata a intersección coa rúa Somalia conta cun único carril de circulación en sentido leste-oeste cara a Avda. Ernesto Che Guevara, beirarrúas en ambas marxes e aparcamento en liña na marxe esquerda na maior parte do tramo e con zonas de aparcamento exprés; e con aparcamento na marxe dereita alternando zonas dispostas en batería con outras en liña.

  - Tramo Rúa Somalia-Rúa Afrodita:

    Este seguinte tramo nos seus aproximadamente 280 primeiros metros desde a rúa Somalia ata a intersección coas rúas Areal e da Barreira (AC-174) tamén formaba parte da antiga estrada AC-175. En todo o tramo entre as rúas Somalia e Afrodita conta con dous carrís de circulación, beirarrúas en ambas marxes e aparcamento en liña de xeito descontinuo en ambas marxes.

  - Tramo Rúa Afrodita-Rúa Ancares:

    A partir da intersección coa rúa Afrodita ata a rúa Ancares a estrada continúa con dous carrís de circulación, estacionamento en liña alterno en ambas marxes e cunha zona en batería na marxe dereita entre a rúa Follas Novas e a rúa Arco da Vella (sentido Oleiros). Para o caso do espazo para peóns altérnanse tramos de beiravía transitable delimitado e separado da estrada mediante bolardos, así como algún tramo de senda peonil e beirarrúas no resto, mantendo en calquera caso a continuidade en todo o tramo co uso dos diferentes espazos ata a rúa Arco da Vella, a partir da cal e na marxe dereita en sentido Oleiros non se dispón de espazo reservado a peóns.

  - Tramo Rúa Arco da Vella-Rotonda de Os Regos/As Pedreiras:

    Neste tramo a partir da rúa Arco da Vella que dá acceso á urbanización Montrove a estrada continúa cos dous carrís de circulación ata a intersección coa rotonda de Os Regos sen ningunha zona de estacionamento en ambas marxes agás as dúas zonas destinadas a parada de bus xusto antes de entrar na rotonda anteriormente citada. En canto ao espazo para peóns tan só dispón de beirarrúa ou senda na marxe esquerda.







Imaxe 42: Avenida Rosalía de Castro (Fonte: Elaboración propia)

- **Avenida Francisca Herrera (AC-174 e DP-5813):** comeza na rotonda de Os Regos/As Pedreiras que da servizo á Urbanización Os Regos ata a intersección coa DP-1707.

  Nun primeiro tramo (entre a rotonda de Os Regos e a rotonda das Tinajas) componse de dous carrís de circulación, beiravías, beirarrúa na marxe esquerda (sentido O-E) e algún pequeno tramo na marxe contraria. Existe algunha zona habilitada para o estacionamento en liña en ambas marxes e un aparcadoiro próximo á urbanización Os Regos.

  No segundo tramo, que parte da rotonda das Tinajas ata a intersección coa estrada DP-1707, mantense o dobre carril con zonas habilitadas para estacionamento en liña e a beirarrúa na marxe esquerda, mentres que na marxe dereita non existe unha continuidade no itinerario peonil existente.




Imaxe 43: Avenida Francisca Herrera (Fonte: Elaboración propia)

- **Avenida Ramón Núñez Montero (DP-5813):** dende a intersección coa estrada DP-1707 ata o límite do concello.

  Esta avenida comeza no núcleo urbano de Oleiros con dous carrís, beirarrúas e estacionamento en liña en ambas marxes. Posteriormente o itinerario da marxe dereita interrómpese, existindo tramos de beirarrúa que non mantén a súa continuidade ao longo de todo o seu percorrido.




Imaxe 44: Avenida Ramón Núñez Montero (Fonte: Elaboración propia)

VÍA/RÚA	CARRÍS	APARCAMENTO	BEIRARRÚAS/ ITINERARIOS PEONÍS	CARRIL BICI	INTERSECCIÓNS PRINCIPAIS
Avda. Rosalía de Castro	1 (Tramo 1) 2	En liña (ambas marxes) En batería (marxe dereita) Non (tramo 4)	En ambas marxes Marxe esquerda (tramo 4)	Non	AC-174 DP-5810 Rotonda Os Regos
Avda. Francisca Herrera	2	En liña (ambas marxes)	Marxe esquerda	Non	Rotonda Os Regos Rotonda Tijanas
Ramón Núñez Montero	2	En liña (ambas marxes)	En ambas marxes-pasa a marxe esquerda	Non	Con AC-182

EIXO AVDA. CHE GUEVARA- AVDA. CONCEPCIÓN ARENAL-RÚA VIÑAS DE BABILONIA-AVDA. REPÚBLICA ARXENTINA-AVENIDA MARÍA PITA

- **Avenida Ernesto Che Guevara:** neste caso correspóndese co tramo da estrada AC-173 que pasou a titularidade municipal e conecta os núcleos de Santa Cristina e Santa Cruz. As principais seccións que compoñen esta rúa-estrada recóllense a continuación:

  - Tramo Núcleo de Santa Cristina (ata rotonda do Che):

    Dende a intersección coa estrada AC-12 ata a rotonda de Santa Cristina conta con dous carrís de circulación en sentido saída do núcleo e 3 carrís en dirección Santa Cristina, separados por unha mediana. En ambas marxes dispone de beirarrúas con algún tramo destinado ao estacionamento e parada de autobuses.

    Posteriormente a estrada pasa a ter un único carril por sentido de circulación, con tramos onde se incorporan carrís centrais de incorporación e espera. As beirarrúas e as zonas de estacionamento en liña mantéñense en ambas marxes, a excepción dos tramos da marxe dereita entre os números 82-86 e 90-102 que carecen dun itinerario peonil. Na zona da rotonda de Santa Cristina conta con zonas de aparcamento exprés e outras zonas destinadas a carga e descarga no resto do tramo maioritariamente na marxe dereita. A partir dos últimos 160 metros aproximadamente conta cun tramo de carril bici (140 m) na marxe dereita.

  - Tramo rotonda do Che-Bastiagueiro:

    En xeral, a sección tipo deste tramo componse de dobre carril, zonas axardinadas e árbores de separación, carril bici e beirarrúa diferenciados polo tipo de pavimento (cor) en ambas marxes. Existe ademais algún tramo destinado á parada de autobuses e incluso ao estacionamento.

  - Tramo Bastiagueiro-Santa Cruz:

    Neste tramo mantense a sección tipo do anterior con dobre sentido de circulación, carril bici e beirarrúas en ambas marxes, así como espazos reservados á parada de autobuses e zonas delimitadas como estacionamento exprés xusto antes da rotonda.




Imaxe 45: Avenida Ernesto Che Guevara (Fonte: Elaboración propia)

- **Avenida Concepción Arenal-Viñas de Babilonia:** este tramo da AC-173 tamén foi transferido ao concello e correspóndese coa travesía que cruza o núcleo de Santa Cruz. Neste caso, as principais seccións que o compoñen son:

  - Avenida Concepción Arenal:

    Dende a rotonda do Gadis ata o Noa Hotel discorre este tramo de avenida, que conta con dous carrís e dobre sentido de circulación, beirarrúas en ambas marxes e carril bici compartido con peóns na marxe dereita. Ademais dispóñense espazos de estacionamento en liña en ambas marxes, con zonas delimitadas como aparcadoiro regulado (exprés e zona azul).

  - Rúa Viñas de Babilonia:

    Tramo que discorre entre o Noa Hotel e a rúa Rio Seixo. Mantén moitas das características do tramo anterior, con beirarrúas en ambas marxes e carril bici compartido co peón. Estacionamento en batería e liña con zonas delimitadas como estacionamento exprés.

    No último tramo desta rúa, desaparecen as zonas de estacionamento en favor do peón e da bicicleta. Créase unha zona axardinada de separación, itinerarios peonís en ambas marxes e carril bici diferenciado da zona peonil na marxe esquerda (dirección Mera).




Imaxe 46: Avenida Concepción Arenal e rúa Viñas de Babilonia (Fonte: Elaboración propia)

- **Avenida República Arxentina:** correspóndese co tramo de estrada AC-173 que discorre dende a intersección coa rúa Río Seixo ata a intersección coa rúa do Mar (Breixo).

  Entre a rúa Río Seixo e a rúa das Viñas a sección tipo componse de dous carrís de circulación, zonas de aparcamento en liña e itinerarios peonís en ambas marxes. Por esta zona mantense o carril bici exclusivo na marxe esquerda alternando pequenos tramos onde é compartido. Despois da intersección coa rúa Castranelas, o itinerario peonil da marxe dereita para a converterse nunha senda estreita aglomerada onde a presenza de árbores e outros elementos dificulta o paso.

  A partir da rúa das Viñas e ata a intersección ca estrada AC-183, redúcense as zonas de estacionamento, o carril bici pasa a ser compartido co peón na marxe esquerda (dirección Mera) que dispón en xeral dun ancho maior, mentres que na marxe dereita altérnanse tramos de senda/beirarrúa en moitas zonas moi estreitos.

  Por último, no tramo entre a AC-183 e a rúa do Mar (Breixo) a sección amplíase de novo e componse de dous carrís de circulación, zonas de estacionamento en liña, itinerarios peonís e carril ciclista diferenciado alternando dunha marxe á outra. En calquera caso, existen zonas onde o carril bici se interrompe debido á falta de espazo e outras como entre a rúa do Real e a rúa do Mar onde se dispón de carril bici exclusivo ou compartido en ambas marxes.



Imaxe 47: Avenida República Arxentina (Fonte: Elaboración propia)

- **Avenida María Pita:** correspóndese co último tramo da estrada AC-173 que conecta co núcleo de Mera. A sección tipo deste tramo (ata a rotonda do Morro de Canide), componse tamén de dous carrís, senda peonil e carril bici separados na marxe esquerda.

  A partir da rotonda ata a intersección coa rúa Río de Campo, a sección gaña espazo e créanse zonas de estacionamento na marxe esquerda, zonas axardinadas así como outro itinerario peonil na marxe dereita. Mantense o carril bici exclusivo alternado ambas marxes.

  Por último, no tramo final desta rúa o carril bici diferenciado desaparece, e pasa a ser un espazo compartido bici/peón. Mantense a existencia de itinerarios peonís en ambas marxes, así como de zonas de estacionamento en liña.



Imaxe 48: Avenida María Pita (Fonte: Elaboración propia)

- **Paseo marítimo de Mera (Paseo da Lagoa):** trátase dun dos principais accesos ao núcleo de Mera, e a súa sección está composta por plataforma única con dous carrís de 3 m. e dobre sentido de circulación, con itinerarios peonís en ambas marxes, de ancho variable e separados da zona de circulación de vehículos mediante bolardos. Dispón de zonas de estacionamento en liña na marxe dereita en sentido S-N (zona azul), así como parada de autobús, estacionamentos reservados para a policía, etc. Conta cun tramo de carril bici na marxe esquerda para acceder á praia e que dá continuidade ao carril bici que ven pola marxe dereita e remata na rúa Tierno Galván (DP-5801).

  Contigua á praia, o itinerario peonil en lastra transfórmase nun paseo de madeira separado da estrada dende o que se accede á zona de praia. Ao longo de todo o percorrido distribúense varios pasos de peóns con redutores de velocidade.



Imaxe 49: Paseo da Lagoa (Fonte: Elaboración propia)

VÍA/RÚA	CARRÍS	APARCAMENTO	BEIRARRÚAS/ ITINERARIOS PEONÍS	CARRIL BICI	INTERSECCIÓNS PRINCIPAIS
Avda. Ernesto Che Guevara	5 (Tramo 1) 2	En liña ambas marxes (núcleo Santa Cristina)	Ambas marxes	Si (Uso exclusivo/ compartido)	Rotonda Sta. Cristina. Rotonda Che Rotonda Bastiagueiro Rotonda Gadis
Avda. Concepción Arenal	2	En liña (ambas marxes) Zonas reguladas	Ambas marxes	Si (Uso exclusivo/ compartido)	Rotonda DP-5812
Avda. Viñas de Babilonia	2	En liña/ batería (ambas marxes). Zonas reguladas	Ambas marxes	Si (Compartido)	-
Avda. República Arxentina	2	En liña (ambas marxes)	Ambas marxes	Si (Uso exclusivo/ compartido)	Con AC-181
Avda. María Pita	2	En liña (ambas marxes)	Marxe esquerda Ambas marxes	Si (Uso exclusivo/ compartido)	Rotonda Morro de Canide

VÍA/RÚA	CARRÍS	APARCAMENTO	BEIRARRÚAS/ ITINERARIOS PEONÍS	CARRIL BICI	INTERSECCIÓNS PRINCIPAIS
Paseo da Lagoa	2	En liña (marxes dereita) Zonas reguladas	Ambas marxes (plataforma única)	Si (tramo inicial)	Con DP-5815

AVENIDA DAS MARIÑAS

Neste caso, a Avenida das Mariñas (N-VI), non só constitúe o principal eixo de acceso ao municipio, senón que se converteu nun continuo urbano, a carón do cal se apoian tanto edificacións de carácter residencial como empresarial, o que leva a considerala como unha travesía urbana.

No tramo correspondente á AC-12, ao seu paso polo núcleo de Perillo, estanse a executar as obras de construción do novo enlace situado no "Sol y mar" mediante o soterramento da AC-12 e a execución dunha rotonda en superficie que resolva os movementos da Avenida das Mariñas e a AC-174. O tramo soterrado da AC-12, contará con calzadas de 2 carrís para cada sentido de circulación, separadas por un sistema de contención ríxido. En ambas marxes da depresión da AC-12 situaranse os ramais de enlace, que a súa vez actúan como vías de servicio para acceso ás propiedades lindeiras. Tamén se mellorará a permeabilidade peonil no contorno da intersección, minimizando os impactos do tráfico.

O tramo seguinte, Perillo-Graxal a sección conta con catro carrís de circulación, de 3,5 metros de ancho en calzada única ou con mediana central (calzadas segregadas), a carón de Icaria.

Dispóñense zonas de estacionamento en liña en ambas marxes e beirarrúas de anchos variables, que nalgún tramo presentan anchos insuficientes.

A partir do Graxal, a estrada discorre con calzadas separadas e dous carrís por sentido de circulación, con carrís de acceso e servizo ás urbanizacións adxacentes.

A carón do Seixal a estrada recupera unha plataforma dous carrís de circulación e viario de servizo, para posteriormente desdobrarse de novo en dúas calzadas separadas con dous carrís de circulación e viario de servizo.

A continuación a estrada ao seu paso polo núcleo de O Carballo, pasa a ter de novo unha única plataforma con dous carrís de circulación, que dan servizo directamente ás vivendas, urbanizacións, empresas ou comercios da zona, sen continuidade nas beirarrúas con tramos nos que non existe un espazo destinado ao tránsito peonil.

A carón do polígono de Iñás, a estrada pasa a dispor de carril para vehículos lentos e carrís de acceso e servizo ás zonas comerciais dispostas a carón da mesma. En calquera caso, segue a manterse a falta de itinerarios peonís continuos a carón da mesma.





Imaxe 50: Avenida das Mariñas (Fonte: Elaboración propia)

VÍA/RÚA	CARRÍS	APARCAMENTO	BEIRARRÚAS/ ITINERARIOS PEONÍS	CARRIL BICI	INTERSECCIÓNS PRINCIPAIS
Avda. das Mariñas	4 2	En liña	Ambas marxes Tramos sen beirarrúas	Non	Con AC-173 Rotonda Sol y Mar Rotonda O Seixal Conexión Vía Ártabra



Imaxe 51: Viario principal no concello (Fonte: Elaboración propia)

2.2.5.4. Viario secundario

A Rede Secundaria ou viario distribuidor intercomunica as grandes vías principais e encárgase do reparto do tráfico urbano. En xeral as rúas que conforman a rede secundaria son aquelas que conectan os eixos principais ou que dan servizo a centros xeradores de desprazamentos. A continuación analízanse as de maior interese:

EIXO RÚA CIVIDANES-RÚA DOUTOR FLEMING-RÚA GOLFIÑO (AC-163)

Este eixo correspóndese coa estrada autonómica AC-163 que conecta os núcleos de Lorbé e Mera ao norte do concello e da servizo a centros atractores como a Igrexa de Serantes ou a Casa do Pobo de Lorbé.

- **Rúa Cividanes:** situada no núcleo urbano de Mera (a continuación do Paseo Lagoa), esta rúa dispón de dous carrís e dobre sentido de circulación (3 metros de ancho), con estacionamento en batería na marxe dereita no primeiro tramo e estacionamento en liña no tramo seguinte (dirección Santa Cruz-Lorbé). Conta con beirarrúas en ambas marxes, con anchos inferiores a 1 metro na beirarrúa esquerda. Conta cunha zona para parada de bus en ambas marxes.
- **Rúa Doctor Fleming:** dende a intersección coa rúa Cividanes ata a intersección coa rúa Jiménez Herrero a AC-136 pasa a nomearse rúa Doctor Fleming. Neste tramo mantén o dobre sentido de circulación con espazos de aparcamento en liña habilitados nalgunhas zonas.

  En canto aos itinerarios peonís, dispóñense beirarrúas en ambas marxes ata a Igrexa de San Xián de Serantes. A partir deste punto, os itinerarios peonís discorren por tramos, ben por unha soa marxe ou por ambas, como beirarrúas ou como tramo de senda. En calquera caso, non existe unha continuidade nos mesmos que garanta a accesibilidade e a seguridade dos usuarios.
- **Rúa Golfiño:** dende a intersección coa rúa Jiménez Herrero e ata o límite co concello de Sada, pasa a chamarse Rúa Golfiño. No primeiro tramo ata a rúa dos Salgueiros dispón dun tramo de senda na marxe dereita. A partir de aquí e xa no núcleo de Lorbé, o cal atravesa, dispón de tramos descontinuos de beirarrúas en ambas marxes e conta ademais con zonas destinadas ao aparcamento en liña na marxe dereita a partir da intersección coa rúa da Granxa. No ano 2019 executáronse novos tramos de beirarrúa na marxe esquerda (en dirección Lorbé).



Imaxe 52: Rúa Cividanes e rúa Doctor Fleming (Fonte: Elaboración propia)

VÍA/RÚA	CARRÍS	APARCAMENTO	BEIRARRÚAS/ ITINERARIOS PEONÍS	CARRIL BICI	INTERSECCIÓNS PRINCIPAIS
Rúa Cividanes	2	En batería/liña (marxe esquerda)	Ambas marxes	Non	-
Rúa Doctor Fleming	2	En liña (ambas marxes)	Ambas marxes Tramos sen itinerarios	Non	-
Rúa Golfiño	2	En liña (marxe dereita)	Marxe dereita Ambas marxes	Non	-

RÚA CURROS ENRÍQUEZ (DP-5815)

Esta rúa conecta Mera e a Vía Ártabra, polo que se corresponde con outro dos principais accesos ao núcleo, dando servizo a centros atractores como a biblioteca pública Mª José Trincado.

Trátase dunha rúa con dous carrís (3 m.) e dobre sentido de circulación. No seu tramo inicial situado no ámbito do núcleo urbano de Mera, dispón de espazo de estacionamento batería delimitado na marxe esquerda (sentido O-E), en liña en ambas marxes; e beirarrúas en ambas marxes, aínda que na marxe esquerda presenta un ancho insuficiente.

Dende o acceso á urbanización Pia de Maianca estase a levar a cabo a ampliación da plataforma ata os 7 metros de ancho e a construción dunha senda peonil de 2 m. de ancho na marxe esquerda.



Imaxe 53: Rúa Curros Enríquez (Fonte: Elaboración propia)

VÍA/RÚA	CARRÍS	APARCAMENTO	BEIRARRÚAS/ ITINERARIOS PEONÍS	CARRIL BICI	INTERSECCIÓNS PRINCIPAIS
Rúa Curros Enríquez	2	En /liña/batería (ambas marxes)	Ambas marxes Senda marxe esquerda	Non	VG-13

EIXO RÚA FONTE DO OURO-PRAZA DE GALICIA/PRAZA DA RABADEIRA-RÚA EUGENIO PARDO CONCHADO-AVENIDA REP. DE URUGUAY

Este eixo conecta o polígono de Iñás cos núcleos de Oleiros e Santa Cruz, dando servizo a centros atractores como o centro comercial, o concello, o campo de golf, o CEIP Isidro Parga Pondal ou o centro cultural "As Torres". Ademais tamén se conecta coa AC-221 no sur do municipio e conexión co concello veciño de Cambre.

- **Rúa Armental:** esta rúa parte desde a rúa Bartolomé de las Casas e conecta coa Avenida Salvador Allende con dobre sentido de circulación pero sen carrís delimitados, sen beirarrúas e sen zonas de

aparcadoiro. Ademais a velocidade no tramo máis ao sur que conecta o concello de Oleiros con Cambre está limitado a 30 km/h.

- **Avenida Espoz y Mina:** esta rúa forma parte da estrada provincial DP-1707 e conecta o sur do municipio desde a zona de A Gándara atravesando a avenida Salvador Allende (AC-221), pasando por Raposeiras, Morzán e Fontes ata chegar ao polígono de Iñás. Conta con dobre sentido de circulación pero sen carrís delimitados para cada sentido, e tan só dispón dalgúns tramos de beirarrúas e aparcamento en liña na marxe esquerda nos últimos metros anteriores á rotonda de acceso ao polígono de Iñás e no núcleo de Fontes.
- **Rúa Fonte do Ouro (DP-1707):** esta rúa parte do polígono de Iñás e cruza a estrada N-VI a través dun paso inferior. Conta con dobre sentido de circulación (2 carrís de 3,5 m. de ancho) aparcadoiro en liña e beirarrúa na marxe esquerda (S-N) ao longo do seu percorrido ata AC-527, a excepción dun pequeno tramo nas inmediacións da urbanización das Pardelas.

  O seguinte tramo entre as estradas AC-527 e DP-5813 mantén o dobre sentido circulatorio pero non así un itinerario peonil continuo e seguro.
- **Praza de Galicia (AC-181)/Praza da Rabadeira:** para continuar en dirección norte, é preciso facelo a través desta rúa con un único carril e sentido de circulación S-N, con espazos de estacionamento en liña e beirarrúas en ambas marxes, nalgún tramo moi estreitas.
- **Rúa Eugenio Pardo Conchado (AC-181):** para facer o percorrido contrario (dirección S), é preciso facelo a través desta rúa con un único carril e sentido de circulación N-S, con espazos de estacionamento en liña en ambas marxes e beirarrúa na marxe dereita.
- **Avenida República de Urugay:** esta rúa presenta dobre sentido circulatorio en todo o seu percorrido (2 carrís de 3,5 metros de ancho). A carón da mesma dispóñense tramos delimitados para o estacionamento en liña ou en batería (por exemplo a carón da Parroquia de Oleiros) e beirarrúa/senda na marxe esquerda (dirección S-N), que nalgunha zona é practicamente inexistente. A partir da intersección coa estrada DP-5807 este itinerario peonil interrómpese, existindo tan só beiravías e pequenos tramos de beirarrúas a carón dalgunha vivenda. No tramo que discorre a carón das instalacións do Pazo de Xaz executouse un tramo en senda/carril bici na marxe esquerda que continúa como beirarrúa no tramo final que conecta coa Rotonda de Abeleiras.
- **Rúa de Abeleiras:** esta rúa conta con dous carrís de circulación e aparcamento en liña e beirarrúas na marxe esquerda (sentido S-N).









Imaxe 54: Avenida Espoz y Mina, rúa Fonte do Ouro, Rúa Praza de Galicia, rúa Eugenio Pardo Conchado, Avenida República de Uruguay e Rúa de Abeleiras (Fonte: Elaboración propia)

VÍA/RÚA	CARRÍS	APARCAMENTO	BEIRARRÚAS/ ITINERARIOS PEONÍS	CARRIL BICI	INTERSECCIÓNS PRINCIPAIS
Rúa Armental	2	Non	Non	Non	AC-221
Avenida Espoz y Mina	2	En liña (marxe dereita)	Marxe dereita (tramos)	Non	AC-221
Rúa Fonte do Ouro	2	En liña (marxe esquerda)	Marxe esquerda	Non	AC-527 DP-5813
Praza de Galicia/ Praza Rabadeira	1	En liña (ambas marxes)	Ambas marxes	Non	DP-5811
Rúa Eugenio Pardo Conchado	1	En liña (ambas marxes)	Marxe dereita	Non	DP-5811
Avda. República de Uruguay	2	En liña/batería (ambas marxes)	Ambas marxes (tramos)	SI	DP-5812
Rúa de Abeleiras	2	En liña (marxe esquerda)	Marxe esquerda	Non	AC-173

AVDA. EMILIA PARDO BAZÁN (DP1707-AC181-DP5812)

Esta rúa discorre dende a intersección coa AC-181 e ata o núcleo de Santa Cruz e conta con dobre sentido de circulación (2 carrís de 3,5 m.), algún espazo delimitado para o estacionamento en liña, e tramos de beirarrúas ou senda de diferentes características en unha ou ambas marxes ao longo do seu percorrido.





Imaxe 55: Avenida Emilia Pardo Bazán (Fonte: Elaboración propia)

VÍA/RÚA	CARRÍS	APARCAMENTO	BEIRARRÚAS/ ITINERARIOS PEONÍS	CARRIL BICI	INTERSECCIÓNS PRINCIPAIS
Avda. Emilia Pardo Bazán	2	En liña (ambas marxes)	Ambas marxes	Non	DP-5811 AC-173

EIXO AVDA. ISAAC DÍAZ PARDO-RÚA MASIDE-AVDA. MIGUEL HERNÁNDEZ (AC-173, AC-174 e N-VI)

Este eixo conecta os núcleos de Santa Cruz e O Carballo e os eixos principais formados polas estradas AC-173, AC-1 e N-VI.

- **Avda. Isaac Díaz Pardo:** esta rúa discorre entre a rotonda do Gadis e a estrada AC-174 dando servizo á Urbanización Os Regos. Conta con dobre sentido circulatorio con carrís de 3,5 m. con algún tramo de senda pero sen un itinerario continuo e seguro para o tránsito peonil.
- **Rúa Maside:** o tramo entre a estrada AC-174 e a rotonda do CP Cristo Rey, recibe o nome de rúa Maside e mantén o dobre sentido circulatorio e dispón dunha senda peonil na marxe esquerda (en dirección sur), que conecta co tramo de beirarrúa existente. Conta no tramo final con dúas zonas de estacionamento en liña a carón do CP Hermanas de Cristo Rey.
- **Avda. Miguel Hernández:** con dobre sentido de circulación conecta a N-VI coa estrada AC-527, dispón dalgunha zona delimitada para o estacionamento en liña, así como beirarrúas en ambas marxes no tramo inicial, e beirarrúa/senda nunha marxe ou ambas entre a rotonda e a AC-527.





Imaxe 56: Avenida Isaac Díaz Pardo e rúa Maside (Fonte: Elaboración propia)

VÍA/RÚA	CARRÍS	APARCAMENTO	BEIRARRÚAS/ ITINERARIOS PEONÍS	CARRIL BICI	INTERSECCIÓNS PRINCIPAIS
Avda. Isaac Díaz Pardo	2	Non	Senda (alterando a marxe)	Non	DP-5811 AC-174
Rúa Maside	2	En liña (ambas marxes) (pequeno tramo)	Marxe esquerda	Non	AC-180
Avda. Miguel Hernández	2	En liña (marxe esquerda) (tramos puntuais)	Ambas marxes	Non	AC-527

EIXO RÚA AREAL-RÚA BARREIRA-RÚA II REPÚBLICA-RÚA O CARBALLO-RÚA O MIRADOIRO

Este eixo conecta o tramo da estrada AC-173 transferido ao concello e N-VI no núcleo de Perillo, e dá servizo a equipamentos deportivos como a piscina municipal.

- **Rúa Areal:** parte da intersección coa estrada N-VI (Sol y Mar-actualmente en obras), con dous carrís de circulación, estacionamento el liña e beirarrúas amplas en ambas marxes.
- **Rúa Barreira:** o seguinte tramo, denominado rúa Barreira, tamén dispón de dous carrís de circulación, zona de estacionamento na marxe dereita (dirección S-N), e beirarrúas en ambas marxes.
- **Rúa II República:** neste caso a sección increméntase e dispón dalgún carril de espera, estacionamento en liña en toda a marxe esquerda e un primeiro tramo tamén na dereita; e beirarrúas en ambas marxes.
- **Rúa O Castaño:** a sección de novo volve a manterse con dous carrís de circulación, pequenas zonas de estacionamento en liña e beirarrúas en ambas marxes.
- **Rúa O Miradoiro:** por último, a rúa O Miradoiro componse de dous carrís de circulación, espazos destinados ao estacionamento en liña nunha ou en ambas marxes e beirarrúas amplas.








Imaxe 57: Rúas Areal, II República, O Castaño e O Miradoiro (Fonte: Elaboración propia)

VÍA/RÚA	CARRÍS	APARCAMENTO	BEIRARRÚAS/ ITINERARIOS PEONÍS	CARRIL BICI	INTERSECCIÓNS PRINCIPAIS
Rúa Areal	2	En liña (ambas marxes)	Ambas marxes	Non	AC-12 AC-174
Rúa Barreira	2	En liña (marxe dereita)	Ambas marxes	Non	-
Rúa II República	2	En liña (ambas marxes)	Ambas marxes	Non	-
Rúa O Castaño	2	En liña (ambas marxes)	Ambas marxes	Non	-
Rúa O Miradoiro	2	En liña (ambas marxes)	Ambas marxes	Non	Rotonda do Che

AVENIDA SALVADOR ALLENDE (AC-221)

A Avenida Salvador Allende discorre ao sur do municipio conectando núcleos como O Seixal, O Vilar ou Os Vilares co municipio veciño de Cambre e dando servizo a centros atractores como a casa do pobo de Nós, o CEIP Juana de Vega ou o campo de fútbol Atlético San Pedro. Trátase dunha estrada con dobre sentido de circulación con espazos destinados ao estacionamento en batería na marxe esquerda nos primeiros metros desde a Avda. das Mariñas e en liña en ambas marxes aínda que maioritariamente na marxe esquerda ata a rúa Os Xílgaros, e un itinerario peonil na marxe esquerda (dirección Cambre) que se interrompe ou desaparece nalgunha zona tamén ata a rúa Os Xílgaros, a partir da cal desaparecen tanto as zonas de estacionamento como as zonas para peóns.




Imaxe 58: Avenida Salvador Allende (Fonte: Elaboración propia)

VÍA/RÚA	CARRÍS	APARCAMENTO	BEIRARRÚAS/ ITINERARIOS PEONÍS	CARRIL BICI	INTERSECCIÓNS PRINCIPAIS
Avda. Salvador Allende	2	En liña/batería (ambas marxes, maioritariamente na esquerda)	Ambas marxes (maioritariamente na esquerda)	Non	DP-1707

EIXO RÚA DO SOUTO-RÚA DE CORUXO-RÚA DA FERRALA-AVENIDA DE VENEZUELA

Este eixo conforma a estrada provincial DP-5811 e conecta á súa vez as estradas DP-5812 e a estrada autonómica AC-18 unindo os núcleos de Santa Cruz e Coruxo con Oleiros.

- **Rúa do Souto:** parte da intersección coa rúa Emilia Pardo Bazán (DP-5811)**,** con dous carrís de circulación, beirarrúas e aparcamento en liña en ambas marxes en tramos descontinuos. Actualmente este rúa atópase en obras.
- **Rúa de Coruxo:** desde a intersección coa rúa do Souto e da Ferrala parte esta rúa cara a Avenida Isaac Díaz Pardo con dous carrís de circulación, beirarrúas en ambas marxes e aparcamento en liña na marxe dereita. Con esta rúa permítese a conexión entre Coruxo de Abaixo e Coruxo de Arriba.
- **Rúa A Ferrala:** esta rúa parte da intersección coas dúas anteriores ata o cruce co camiño das Balsas e a Avenida de Venezuela. Conta con dous carrís de circulación, beirarrúas en ambas marxes e tramos de aparcamento descontinuo en liña en ambas marxes aínda que maioritariamente na marxe dereita.
- **Avenida de Venezuela:** parte da intersección coa rúa anterior dando continuidade a esta estrada provincial ata chegar á Praza de Rabadeira en Oleiros. Conta con dous carrís de circulación, beirarrúas en ambas marxes con algúns tramos de senda para manter a continuidade do tránsito peonil, e tramos de aparcamento descontinuo en liña en ambas marxes.






Imaxe 59: Rúa do Souto, rúa de Coruxo, rúa A Ferrala e Avenida de Venezuela (Fonte: Elaboración propia)

VÍA/RÚA	CARRÍS	APARCAMENTO	BEIRARRÚAS/ ITINERARIOS PEONÍS	CARRIL BICI	INTERSECCIÓNS PRINCIPAIS
Rúa do Souto	2	En liña (ambas marxes)	Ambas marxes	Non	-
Rúa de Coruxo	2	En liña (marxe dereita)	Ambas marxes	Non	AC-190
Rúa A Ferrala	2	En liña (ambas marxes)	Ambas marxes	Non	-
Avda. de Venezuela	2	En liña (ambas marxes)	Ambas marxes	Non	-

RÚA CASARES QUIROGA

Esta rúa parte da rotonda de intersección coa rúa Isaac Díaz Pardo pola parte traseira do Gadis Hiper ata a rotonda de Damero. Neste primeiro tramo conta con dous carrís de circulación e beirarrúas na marxe dereita. A partir desta rotonda e ata a intersección coa rúa Rosalía de Castro (AC-174) o tramo correspóndese coa estrada provincial DP-5810 e continúa con dous carrís de circulación, beirarrúas e tramos alternos de sendas continuos na marxe dereita e descontinuos na esquerda. Conta con zonas puntuais de aparcamento en batería en ambas marxes nas proximidades da Igrexa de Santa Eulalia de Liáns, e aparcamento en liña na marxe dereita nas proximidades do Centro Cultural de Montrove.



Imaxe 60: Rúa Casares Quiroga (Fonte: Elaboración propia)

VÍA/RÚA	CARRÍS	APARCAMENTO	BEIRARRÚAS/ ITINERARIOS PEONÍS	CARRIL BICI	INTERSECCIÓNS PRINCIPAIS
Rúa Casares Quiroga	2	En liña/ En batería (ambas marxes)	Ambas marxes	Non	DP-5811 AC-174



Imaxe 61: Viario secundario no concello (Fonte: Elaboración propia)

2.2.5.5. Viario local

Está formado polo resto de vías nas contornas urbanas máis tranquilas con intensidades de tráfico inferiores e un fluxo de peóns menor.

2.2.5.6. Zonas con limitacións de velocidade

Estas zonas son áreas urbanas formadas por vías cunha velocidade máxima de circulación e que se caracterizan por ter un tráfico de destino, que garante o acceso a vivendas, equipamentos, zonas escolares ou actividades comerciais e por presentar elementos de calmado do tráfico como lombos de burro.

As urbanizacións do concello de Oleiros contan a gran parte delas con limitacións de velocidade: a 20 km/h como por exemplo as urbanizacións El Pinar e Fonte do Ouro, a 30 km/h como as de Icaria, Os Regos, Pía de Maianca... e a 40 km/h como as urbanizacións Montrove ou O Seixal.

Outras urbanizacións consideran as súas rúas como zonas de convivencia e dispoñen de elementos para reducir a velocidade dos vehículos como badéns como son as urbanizacións de Lamastelle, Mesón da Auga…

Ademais tamén existen outras zonas con límites e advertencias de redución de velocidade (40 km/h) son por exemplo as zonas escolares (CEIP A Rabadeira,...)



Imaxe 62: Urbanizacións Os Regos e Pía de Maianca, e zona escolar CEIP A Rabadeira (Fonte: Elaboración propia)

2.2.6. MOBILIDADE PEONIL E EN BICICLETA

As vías peonís deben asegurar a mobilidade a pé da poboación, ben sexa para o desprazamento funcional, para o tránsito a pé con motivos de lecer ou simplemente para a propia estancia nelas.

A incorporación e mellora das vías peonís, que ademais deben ser accesibles, é fundamental para o desenvolvemento dun modelo urbano sostible, que permita aos cidadáns a opción do desprazamento a pé. Unha oferta completa de vías con prioridade para peóns e a disposición dunha rede de itinerarios peonís son indispensables para o fomento da mobilidade peonil nos municipios.

Os itinerarios peonís principais deben estar constituídos por beirarrúas ou itinerarios amplos, prazas e áreas peonís ou semipeonís que permitan a coexistencia peón-vehículo. As peonalizacións adóitanse realizar nos centros urbanos e zonas comerciais, mais deben de estenderse máis aló.

Ademais deben cumprir a función de conexión do espazo urbano, garantindo a accesibilidade ás principais infraestruturas de transporte, equipamentos (centros educativos, deportivos, administrativos, culturais, etc.) e espazos de lecer.

A calidade das vías peonís depende directamente das súas características físicas e do mobiliario urbano. A ocupación das beirarrúas por maceteiros, semáforos, marquesiñas, bancos, quioscos, luminarias, árbores,… poden en moitas ocasións obstaculizar o tránsito peonil. Cando existen barreiras ou falta de accesibilidade provócase unha limitación a parte da poboación, e polo tanto situacións de discriminación directa.

Condicións de accesibilidade nas zonas peonís

O marco legal de aplicación referente á normativa de accesibilidade está composto por unha normativa de ámbito autonómico e outra estatal.

AUTONÓMICA

Lei 10/2014, do 3 de decembro, de accesibilidade.

Decreto 35/2000, de 28 de Xaneiro polo que se aproba o “Regulamento de desenrolo e execución da lei de accesibilidade e supresión de barreiras na Comunidade Autónoma de Galicia”.

O Regulamento de Accesibilidade da Comunidade Autónoma de Galicia en relación coas Barreiras Urbanísticas e Arquitectónicas, aprobado 28 de xaneiro de 2000 (que desenvolve a Lei 8/1997) establece os criterios básicos para a supresión de barreiras urbanísticas e arquitectónicas que dificulten ou impidan a integración ao medio físico das Persoas con Mobilidade Reducida (PMR) ou calquera outra limitación, co obxectivo de garantir a accesibilidade e utilización dos bens e servizos da sociedade a todos os cidadáns.

ESTATAL

Real Decreto Lexislativo 1/2013, de 29 de novembro, polo que se aproba o Texto Refundido da Lei Xeral de dereitos das persoas con discapacidade e da súa inclusión social.

Real Decreto 505/2007, do 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.

Orde TMA/851/2021, do 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 urbanos.

2.2.6.1. Principais áreas peonís, de tráfico calmo ou restrinxido

Camiñar debería ser a principal forma de desprazamento na vila de Oleiros. En calquera viaxe sempre se camiña algún traxecto, ben para ir a buscar o vehículo aparcado sexa coche ou bicicleta, ben para chegar hasta a parada do autobús. Pero iso non quere dicir que o espazo dominante sexa o dedicado ao peón. En liñas xerais concédeselle máis espazo ao vehículo que aos que camiñan. Entre as principais áreas e rúas peonís do concello de Oleiros temos:

- **Rúa Celso Emilio Ferreiro**: esta rúa conecta o Paseo Marítimo de Mera co Faro e a Aula do Mar de Mera, na súa maior parte se trata dunha rúa destinada ao tráfico de vehículos a motor e con beirarrúas en ambas marxes en practicamente todo o tramo ata a intersección coa rúa do Seixo Branco. Sen embargo no seu primeiro tramo, de aproximadamente 90 metros, que conecta co Paseo Párroco Manuel Rial Souto a carón da praia de Mera, trátase dunha rúa de coexistencia a onde tan só poden acceder residentes con tarxeta, No seu último tramo en dirección ao faro e desde a intersección coa rúa Ponte Fieiteira a estrada conta cunha senda de aproximadamente 1,5 metros de ancho na marxe esquerda ata chegar ao aparcamento da Aula do Mar.



Imaxe 63: Rúa Celso Emilio Ferreiro (Fonte: Elaboración propia)

- **Paseo Marítimo de Mera**: este paseo, tamén coñecido como **Paseo Párroco Manuel Rial Souto,** conecta a praia de Espiñeiro coa península de Maianca. Comezando na praia de Espiñeiro conecta coa praia e o peirao de Mera pasando a carón da Praza do Arxentino e ata a Capela de Santa. Ao longo do seu percorrido presenta diferentes materiais e tipos de pavimentos así como diferentes anchos na súa sección.

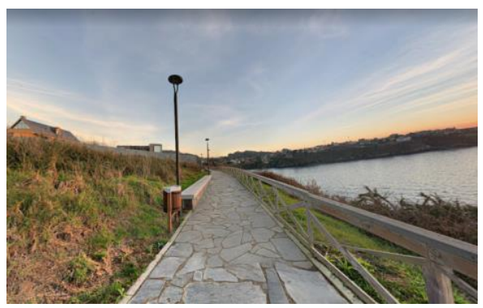




Imaxe 64: Paseo Párroco Manuel Rial (Fonte: Elaboración propia)

- **Balcón de Maianca:** esta senda peonil xorde para dar continuidade ao paseo nomeado anteriormente, así discorre este tramo de aproximadamente un quilómetro entre o Miradoiro de Santa Ana ata chegar a rúa da Caracola en Canide.





Imaxe 65: Balcón de Maianca (Fonte: Elaboración propia)

- **Paseo da Lagoa:** este paseo discorre a carón do Parque e a Lagoa de Mera e pode accederse a él desde a rúa Curros Enríquez ou desde a rúa da Ferradura.





Imaxe 66: Paseo da Lagoa (Fonte: Elaboración propia)

- **Conexión entre rúa María Pita e a rúa Hebrón:** este tramo peonil une a rúa María Pita á altura do Pavillón José Antonio García Nieto (Pavillón municipal de Canide) coa Praza de Belén na rúa Hebrón.



Imaxe 67: Conexión entre rúa María Pita e a rúa Hebrón (Fonte: Elaboración propia)

- **Rúa Viñas de Babilonia - Rúa do Mar - Rúa da Garrucha:** no núcleo de Santa Cruz estas rúas conforman unha zona peonil que serve de acceso ao Paseo Marítimo de Santa Cruz e a elas tan só se pode acceder con vehículos a motor para o acceso a garaxes ou labores de carga e descarga.





Imaxe 68: Rúa Viñas de Babilonia, rúa do Mar e rúa da Garrucha (Fonte: Elaboración propia)

- **Paseo Marítimo de Santa Cruz:** partindo desde o Porto de Santa Cruz este paseo bordea a fronte costeira do núcleo de Santa Cruz ata chegar á praia de Santa Cruz. Conta cun ancho variable en varios tramos do seu trazado pero é aproximadamente 6 metros na súa maioría, e gañando nos últimos tempo un ancho adicional no tramo que transcorre fronte ao Hotel Noa Boutique chegando aos 9 metros. A partir da praia de Santa Cruz continúase a través de escaleiras á senda que dá acceso ao Miradoiro das Galeras,



Imaxe 69: Paseo Marítimo de Santa Cruz (Fonte: Elaboración propia)

- **Rúa da Praia - Rúa do Repicho:**

  Nos últimos 60 metros da rúa da Praia onde se reduce o seu ancho a aproximadamente 5 metros e en sentido sur-norte están limitados ao acceso só para garaxes e para a limpeza de praias.

  A rúa do Repicho cun só sentido de circulación en sentido á rúa Concepción Arenal permite o paso de vehículos para dar saída aos que acceden desde a rúa da Praia, pero trátase fundamentalmente dunha rúa de carácter peonil que no tramo máis ancho dispón dunha zona central de estancia para os peóns con diverso mobiliario urbano. Ademais conecta coa **Praza Esther Pita**.

  Na intersección destas rúas atópase a **Praza Castelo**, outro dos principais accesos ao Paseo Marítimo de Santa Cruz e o punto máis próximo desde o que se pode chegar á Ponte de acceso ao Castelo de Santa Cruz.



Imaxe 70: Rúa da Praia e rúa do Repicho (Fonte: Elaboración propia)

- **Rúa Máximo Gómez - Rúa Sandino - Rúa Antonio Maceo:** este grupo de rúas permite o acceso ao Paseo As Galeras e ademais por elas discorre o Circuíto de Running As Galeras polo cal tan só se permite o paso dos vehículos a motor dos residentes da zona.



Imaxe 71: Rúa Sandino e rúa Antonio Maceo (Fonte: Elaboración propia)

- **Paseo As Galeras e Parque As Trece Rosas**: localizados entre as praias de Santa Cruz e Bastiagueiro atópanse estes dous parques a carón do litoral. No percorrido do Paseo As Galeras a senda accesible que o atravesa permítenos o accesos ao Miradoiro do Eco así como ás vistas desde a Punta do Cadavao, tendo esta senda a súa continuidade no Parque As Trece Rosas recentemente inaugurado no ano 2020 e que conduce a través dos seus sendeiros á praia Bastiagueiro e tamén á praia Pequena de Bastiagueiro.



Imaxe 72: Paseo As Galeras e Parque As Trece Rosas (Fonte: Elaboración propia)

- **Rúa do Saber**: trátase da principal rúa de acceso con vehículo a motor e a pé ao CEIP Isidro Parga Pondal, pero conta cun tramo a modo de senda de aproximadamente 130 m, entre o aparcadoiro do colexio e a rúa María Casares que cruza o río da Loba e onde só se permite acceder a pé.



Imaxe 73: Rúa do Saber (Fonte: Elaboración propia)

- **Parque de Bastiagueiro:** trátase dunha zona peonil á que só se permite o acceso do camión do lixo e aos vehículos motorizados dos residentes. Discorre entre a rúa do Che Guevara e a rúa de Bastiagueiro Praia e no seu interior dispóñense itinerarios diferenciados para o paso de peóns e bicicletas que se conectan en diferentes puntos coa praia e o paseo de Bastiagueiro.



Imaxe 74: Parque de Bastiagueiro (Fonte: Elaboración propia)

- **Rúa Polvorín:** está rúa parte desde a rotonda do Che Guevara en dirección ao Paseo marítimo de Santa Cristina e por el tan só poden circular con vehículo a motor os residentes xa que se trata dunha rúa por onde circulan tamén de xeito compartido tanto os peóns como as bicicletas.



Imaxe 75: Rúa Polvorín (Fonte: Elaboración propia)

- **Paseo Marítimo de Santa Cristina:** bordeando o areal de Santa Cristina atopámonos co seu paseo marítimo, que percorre a costa de Santa Cristina de punta a punta por toda a ría de O Burgo. O paseo cruza a Ponte Pasaxe por baixo e conecta co Temple, permitindo facer o percorrido, xa sexa camiñando ou en bicicleta. Á beira da praia e do paseo tamén se atopa unha importante zona verde, o parque de José Marti, un lugar perfecto para pasear e descansar, dotado de xogos para nenos.



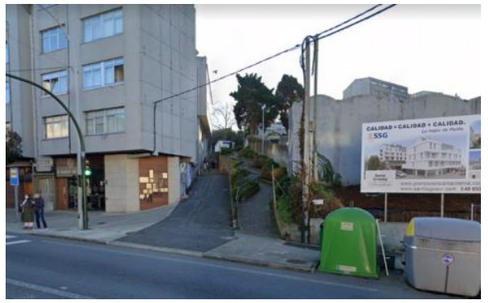


Imaxe 76: Paseo Marítimo de Santa Cristina (Fonte: Elaboración propia)

- **Tramo ao carón do cemiterio parroquial de Santa Leocadia de Perillo - Conexión entre Ernesto Che Guevara e rúa Fonte Leocadia - Rúa Fonte Leocadia:** todas estas rúas permiten o acceso só a residentes e a garaxes.

  No caso do tramo que conecta a Avda. Ernesto Che Guevara coa rúa Xosé Neira Vilas, a carón do instituto do mesmo nome, trátase dun tramo con bastante pendente, e disponse do lado do cemiterio unha beirarrúa serpenteante acompañada dunha varanda na marxe esquerda, e ao seu carón ata aproximadamente a metade da rúa mantense con menor pendente para permitir o acceso aos garaxes e na metade final para salvar o desnivel atópase unha escaleira

  Continuando pola Avda. Ernesto Che Guevara en dirección norte, neste caso na marxe dereita atopamos o tramo que conecta coa rúa Fonte Leocadia. E unha vez nesta rúa continuando en dirección norte ata a intersección coa rúa Galileo Galilei e de novo á esquerda aparece o tramo que nos leva á rúa Darwin, xa moi próximos á praia de Santa Cristina e a Avda. das Américas.







Imaxe 77: Tramo ao carón do cemiterio parroquial de Santa Leocadia de Perillo, Conexión entre Ernesto Che Guevara e rúa Fonte Leocadia e Rúa Fonte Leocadia (Fonte: Elaboración propia)

- **Rúa O Patín - Rúa Tras da Igrexa - Rúa O Rueiro:** no entorno destas rúas atópase a igrexa parroquial de Santa Leocadia e a Casas da cultura de Perillo e o tráfico nelas está restrinxido a residentes ao tratarse de rúas estreitas onde non hai diferenciación de espazos para os tráficos xa que todos se atopan ao mesmo nivel.



Imaxe 78: Rúas O Patín, Tras da Igrexa e O Rueiro (Fonte: Elaboración propia)

No concello de Oleiros existen multitude de parques que foron nomeados en apartados anteriores e que permiten o paseo e o lecer a través das sendas e itinerarios interiores que os percorren, así como tamén moitas prazas que permiten a estancia e o descanso.

Tamén se dispoñen de sendas e camiños de acceso peonís ás praias máis afastadas das rúas ou estradas como son por exemplo as de Canabal, Canide, Margaridas, Espiñeiro,...

Ademais disto tamén existen a carón dalgúns ríos e regatos espazos reservados e acondicionados nas súas marxes para o tránsito peonil. Por exemplo a carón da canalización que percorre a zona sur da urbanización Icaria, no tramo do rego da Cova que atravesa parte do Polígono Industrial de Iñás e na zona de O Seixal varios camiños que chegan ao rego San Pedro.



Imaxe 79: Zona a carón da Urbanización Icaria e zona do polígono de Iñás (Fonte: Elaboración propia)

2.2.6.2. Itinerarios peonís

A finalidade dunha rede peonil é conectar o territorio urbano de maneira que nodos de comunicación, equipamentos e espazos públicos queden ao alcance do cidadán que se despraza a pé. Deste xeito, garántese unha boa accesibilidade aos servizos e actividades cotiás: centros educativos, deportivos, administrativos, institucionais, culturais, cívicos, os mercados municipais. En consecuencia, favorécese a sensación de proximidade e, á vez, redúcese a dependencia da mobilidade motorizada por parte da poboación.

Os itinerarios peonís son aqueles espazos destinados ao tránsito de peóns cunhas condicións óptimas para a mobilidade destes, así como para a súa seguridade e comodidade. Interesa sobre outros aspectos principalmente o seu trazado, e que o seu deseño se realice de forma que garanta a accesibilidade e comodidade dos usuarios, tendo en conta a normativa vixente.

Nos últimos anos dende o concello estanse levando a cabo diversas actuacións de mellora e acondicionamento de beirarrúas, así como da mellora da continuidade e da seguridade peonil, co fin de fomentar aqueles desprazamentos máis sustentables, recuperando o espazos públicos en favor do peón.

A pesar diso, aínda que existen zonas e rúas nas que o ancho das mesmas, o seu deterioro, a existencia de mobiliario urbano ou a falta de pasos de peóns dificultan a accesibilidade e a mobilidade peonil.

En xeral nas zonas onde se carece de beirarrúas delimítanse itinerarios á beira das rúas ou estradas para dar continuidade a estas, ben sexa delimitados con pintura e/ou con elementos de seguridade, así temos por exemplo:

- Na rúa Víctor López Seoane que carece de beirarrúas en ambas marxes dispón de itinerarios delimitados con pintura nunha das marxes e con pintura e bolardos na outra.
- No caso da rúa Xosé Neira Vilas en ambas marxes están delimitados con bolardos,
- Na rúa Pucho Boedo tan só se dispón nunha das marxes sinalizado con pintura igualmente que na rúa dos Mioporos.
- Outros casos en zonas máis afastadas dos núcleos principais son por exemplo na rúa Rosalia de Castro á altura do acceso á urbanización Icaria onde se atopan tramos con bolardos en ambas marxes ou nas rúa das Torres delimitado por pintura nunha das marxes.



Imaxe 80: Itinerarios delimitados con pintura na rúa O Pombal e na avenida Valle Inclán (Fonte: Elaboración propia)

Noutros casos esta falla de continuidade de beirarrúas resólvese con sendas que discorren paralelas ás estradas pero separadas delas, esta solución é a máis usada nas zonas máis periurbanas do municipio para permitir a continuidade e conexión cos núcleos principais, así temos por exemplo:

- No Camiño de Bastiagueiro Pequeno e en tramos da rúa do Mar e da Avenida Jiménez Herrero
- Na rúa Celso Emilio Ferreiro desde a intersección coa rúa Punta Fieiteira ata o faro.
- Na rúa Tierno Galván entre Maianca e Broño.
- En gran parte da marxe dereita da rúa Isaac Díaz Pardo (AC-190) en dirección a Santa Cruz.
- En gran parte da marxe dereita da rúa Golfiño (AC-163) en dirección a Lorbé.
- Varios tramos da Avenida Emilia Pardo Bazán (DP-5812).

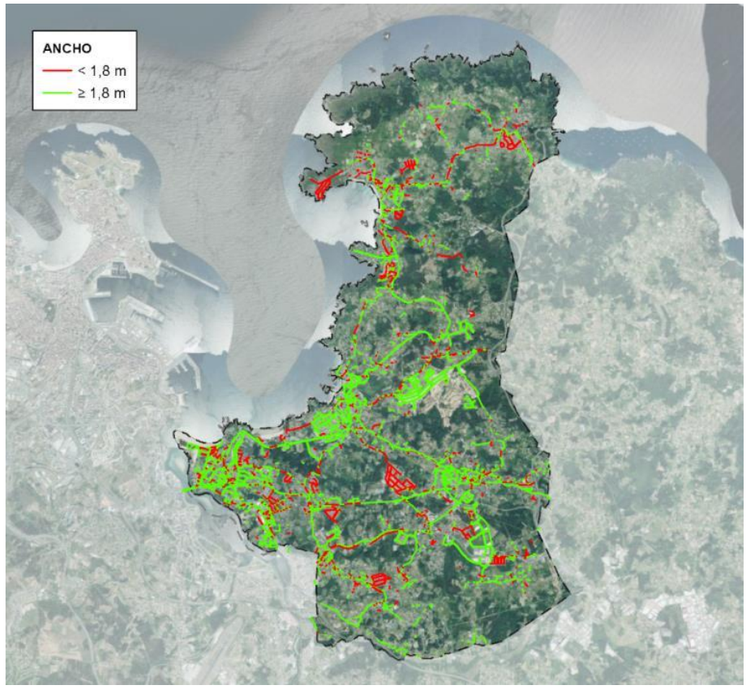


Imaxe 81: Sendas no Camiño de Bastiagueiro Pequeno e na rúa do Mar (Fonte: Elaboración propia)

Outros elementos que neste caso tamén dan continuidade aos itinerarios peonís salvando vías de comunicación son os pasos inferiores como o que atopamos na intersección da estrada AC-12 coa Avda. Che Guevara ou as escaleiras que dan continuidade na intersección da estrada provincial DP-1707 coa N-VI. Noutros casos estas continuidades que non se poden resolver con pasos de peóns a nivel úsanse pasarelas elevadas como as 3 que se atopan na AC-12 (2 delas dispoñen de ascensores), a que atravesa a N-VI preto do polígono de Iñás ou que cruza a Avda. Che Guevara en Bastiagueiro.

Así mesmo nos últimos anos tamén se levaron a cabo a creación de sendas nalgunhas das vías da rede principal por parte das administracións correspondentes.

Tendo en conta a existencia dunha certa marxe para a ampliación de beirarrúas e mellora da rede en xeral, é posible levar a cabo accións que permitan recuperar o espazo público a través de políticas de mobilidade que dean prioridade ao peón.



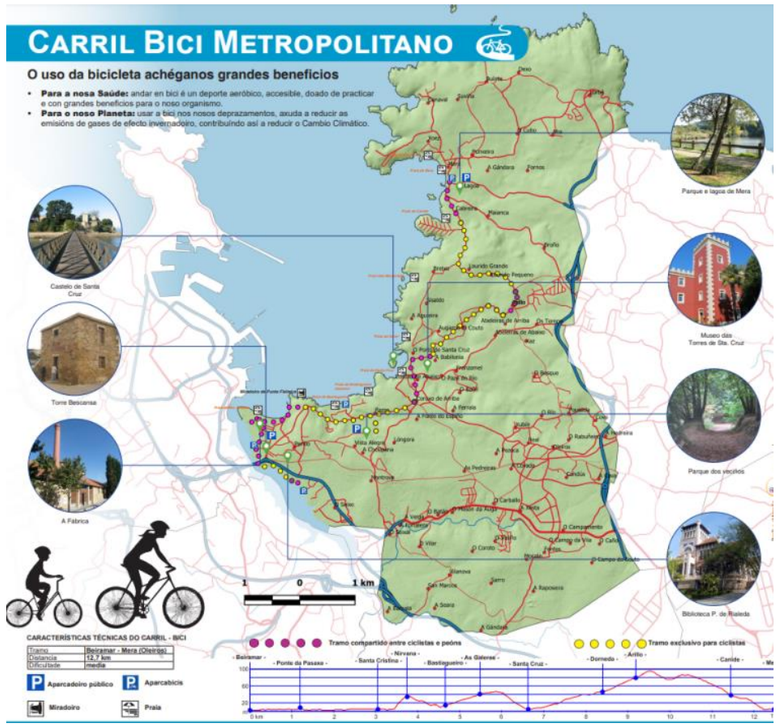
Imaxe 82: Itinerarios peonís (Fonte: Elaboración propia)

2.2.6.3. Rede ciclista

A análise da oferta de rede ciclista comeza polo inventario dos elementos ou infraestruturas específicas para o tránsito ciclista.

No caso de Oleiros o carril bici do concello conecta os núcleos de Mera, Santa Cruz e Santa Cristina coa cidade de A Coruña, a carón da estrada AC-173, polo que é posible moverse entre estas localidades e chegar ao centro de a cidade a través do itinerario existente.

O carril bici do concello ten 12,7 km de distancia e dificultade media, combinando tramos exclusivos para os ciclistas e outros de uso compartido cos peóns. Dispóñense ademais diversos aparcadoiros para bicicletas na contorna das praias ou doutros centros de atracción turística.



Imaxe 83: Rede bici metropolitano (Datos: Concello de Oleiros)

Por un lado os tramos de uso exclusivo para os ciclistas discorren por parte do paseo marítimo de Perillo, entre a Rotonda do Che e Coruxo de Abaixo (Avda. Che Guevara) conectado co Parque dos Veciños (a través da rúa Marcial de Adalid) ou ca praia de Bastiagueiro, continúa con varios tramos exclusivos a carón das avenidas República Arxentina e María Pita ata chegar ao núcleo de Mera.

Os tramos compartidos bici/peón que completan o percorrido, localízanse no paseo marítimo de Perillo, a carón da praia de Santa Cristina (Avda. das Américas- Rúa Polvorín ata a rotonda do Ché), no núcleo de Santa Cruz (Viñas de Babilonia), a carón das avenidas República Arxentina e María Pita e no paseo da Lagoa en Mera.

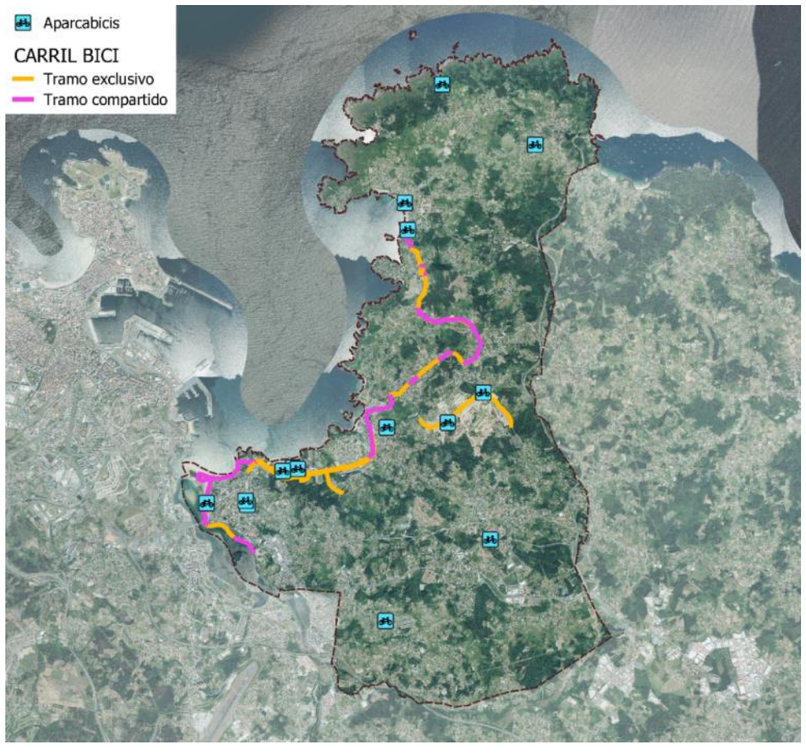
Existen ademais outras sendas compartidas bici/peón no concello, como é o caso dos tramos executados a carón das estradas AC-174 ou AC-190.

En urbanizacións de nova execución como a Urbanización Finca de Xaz xa dispoñen de carrís bici delimitados (rúa Europa ou Avda. República Uruguay).

Con respecto aos aparcadoiros de bicis localízanse preto das praias de Bastiagueiro e Mera, en centros educativos, ou a carón de algún equipamento cultural ou deportivo como A Fábrica ou o Pavillón Arsenio Iglesias.



Imaxe 84: Carril bici nas Avenidas Ernesto Che Guevara, República Arxentina e María Pita ***(Fonte: Elaboración propia)***



Imaxe 85: Tramos carril bici exclusivo ou compartido e localización de aparcabicis ***(Fonte: Elaboración propia)***

2.2.6.4. Outros espazos peonís e para bicicleta

Ademais dos itinerarios anteriores existen outras sendas ou rutas moi recoñecidas e de gran interese no concello de Oleiros:

Rutas polo Monumento Natural Costa de Dexo-Serantes

Tres rutas discorren polo Monumento Natural Costa de Dexo-Serantes, un entorno de gran beleza natural e interese medioambiental, xeomorfolóxico e histórico, recoñecido como Zona de Especial Protección dos Valores Naturais e Lugar de Importancia Comunitaria e está integrado na Rede Galega de Espazos Naturais Protexidos.

- **Ruta Porto de Dexo (R3):** Ruta circular de dificultade baixa que comeza e remata na Igrexa de Santa María de Dexo, cun percorrido de 4,1 km e unha duración estimada de 2 horas. Trátase dunha ruta ben sinalizada que pasa por puntos de interese como o Porto Natural de Dexo, A Marola ou a Cova do Ladrón. Non é apta para bicicleta.
- **Ruta Seixo Branco-Furnas (R4):** Trátase dunha ruta circular ben sinalizada, de 3,6 km, dificultade media, e un tempo estimado de duración de 90 min. Parte de Canaval e percorre Seixo Branco e as súas tres furnas, xunto con outros puntos de interese como as baterías militares ou o Castro de Subiña. É apta para a bicicleta nalgún tramo.
- **Ruta Faros de Mera (R5):** Ruta circular de 1,5 km e dificultade baixa, con inicio e fin na Aula do Mar. No seu percorrido atravesa lugares de interese como os faros de Mera, a Aula do Mar ou a batería militar. Non é apta para bicicleta.





Imaxe 86: Rutas Seixo Branco-Furnas e Faros de Mera (Datos: Concello de Oleiros-Turgalicia-Wikiloc)

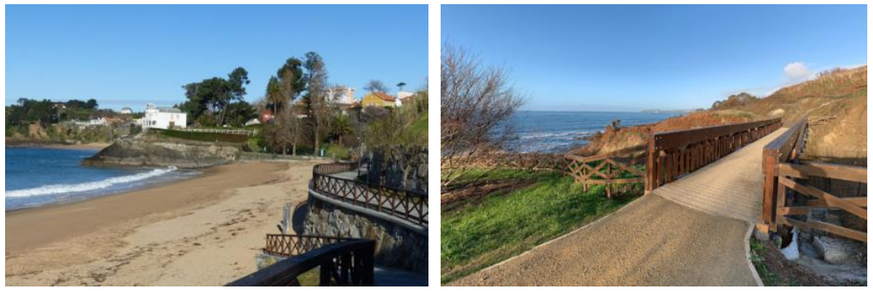
No concello existe ademais unha ruta homologada coas directrices establecidas pola Federación Galega de Montañismo.

- **Ruta PR-G 87: Sendeiro da costa norte de Oleiros:** Recorrido circular duns 24 km de distancia que percorre a costa norte de Oleiros, cunha duración aproximada de 5 horas.

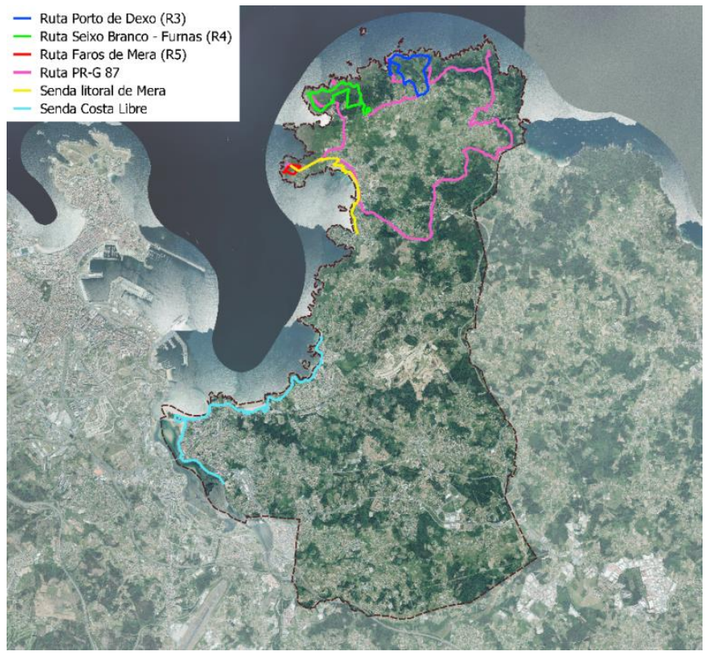
  Comeza no paseo marítimo de Mera e pasa polo seu faro, pola punta de Seixo Branco, porto de Dexo, punta Purrido, punta Torrella, Lorbé, O Couto, Aba, Fornos, Maianca e Mera, coincidindo en parte con algunha das rutas anteriores. En xeral presenta confusión na sinalización.

Outras rutas de interese:

- **Senda litoral Mera:** esta senda lineal percorre a fronte litoral de Mera, dende Canide ata Aula do Mar, con unha distancia de 3 km e unha dificultade baixa. Discorre por puntos de interese como a Capela de Santa Ana, praias de Mera e Espiñeiro, Faro de Mera e Aula do Mar.
- **Sendeiro Costa Libre:** sendeiro que percorre o tramo litoral existente entre Santa Cristina e Santa Cruz, cunha distancia de 7,8 km e dificultade baixa. Comeza na rúa Marisquería (Paseo Marítimo de Perillo) e discorre entre outros por varios puntos de interese local como o Parque José Martí, as praias de Santa Cristina e Bastiagueiro, o parque das Galeras, a praia, porto e castelo de Santa Cruz, ata finalizar na praia de Naval. Forma parte da rede de sendeiros azuis.
- **Bosque dos Veciños:** este espazo natural situado na parroquia de Liáns, dispón de itinerarios peonís e pasarelas de madeira que o percorren dende o límite coa praia de Bastiagueiro ata a Igrexa de Liáns e Lamastelle.



Imaxe 87: Senda litoral de Mera e Costa Libre (Datos: Concello de Oleiros-Turgalicia-Wikiloc)



Imaxe 88: Outras rutas e sendas (Datos: Concello de Oleiros-Turgalicia-Wikiloc)

2.3. ANÁLISE SOCIO-ECONÓMICO E DEMOGRÁFICO

2.3.1. ESTRUTURA E EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN

O termo municipal de Oleiros conta cunha poboación total de 36.922 habitantes, segundo os últimos datos publicados polo INE e correspondentes a xaneiro de 2021.

En xeral, a tendencia na evolución da poboación do termo municipal nos últimos dez anos foi crecente, incrementando a poboación total do municipio case nun 8,2%, o que equivale a un aumento de 2.789 persoas no concello.

	1991	2000	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Concello Oleiros	15039	26 016	33.550	34.133	34.385	34.470	34.563	34.693	35.013	35.198	35.559	36.075	36.534	36.922

Táboa 13: Evolución da poboación (Fonte: INE)

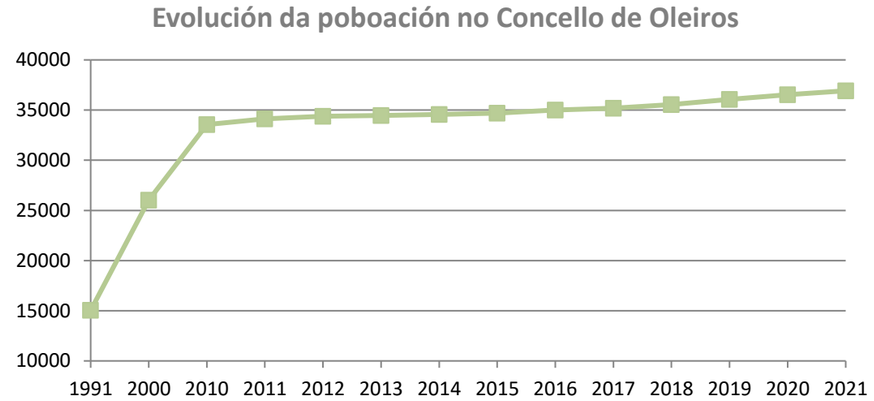


Figura 4: Evolución da poboación no concello de Oleiros (Elaboración propia)

A poboación de Oleiros medrou dun xeito paulatino e continuado nas últimas décadas, gañando peso demográfico dentro da comarca e da provincia, debido principalmente aos fenómenos de expansión da cidade de A Coruña cara a súa área inmediata, en detrimento doutras áreas máis afastadas que perderon poboación.

Observando a evolución do número de habitantes do municipio de Oleiros nos últimos anos, produciuse un incremento de entorno ao 10% entre os anos 2010 e 2021. Se o comparamos cos datos de hai 30 anos a poboación multiplicouse en máis do dobre (2,45) respecto da existente.

Este mesmo proceso pode observarse a nivel parroquial, tal e como se mostra no seguinte gráfico, sendo as parroquias de Perillo e Liáns as que rexistran un crecemento maior.

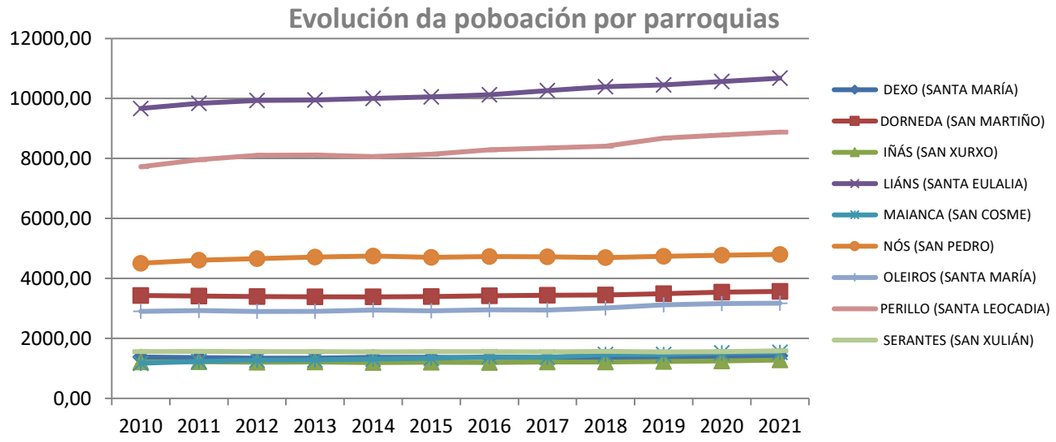


Figura 5: Evolución da poboación por parroquias no concello de Oleiros (Elaboración propia)

En este caso, Oleiros forma parte da área metropolitana da cidade de A Coruña, cuxa influencia se estende a moitos concellos, creando importantes vínculos e movementos demográficos.

A comarca administrativa de A Coruña, ten o carácter de "comarca metropolitana" e componse de dous ámbitos diferenciados: un primeiro composto polos municipios de Coruña, Oleiros, Cambre, Culleredo e Arteixo que constitúen funcionalmente a área metropolitana, e un segundo composto por polos municipios de Abegondo, Bergondo, Carral e Sada que constitúe un ámbito de envoltura da área metropolitana e por tanto un territorio de características máis heteroxéneas.

Analizamos a continuación os concellos que conforman a área metropolitana e a comarca de A Coruña:

	POBOACIÓN				SUPERFICIE (KM²)	Densidade (hab 2020/kM²)	TAXAS DE CRECEMENTO ANUAL		
	1991	2001	2011	2021			1991-2001	2001-2011	2010-2021
Oleiros	18.480	26.886	34.133	36.922	43,80	834,11	4,549	2,695	0,817
A Coruña	246.953	239.434	246.028	245.468	37,60	6585,21	-0,304	0,275	-0,023
Arteixo	17.931	22709	30.482	32.894	93,40	350,51	2,665	3,423	0,791
Cambre	12.330	18691	23.649	24.616	40,70	604,28	5,159	2,653	0,409
Culleredo	14.631	22076	29.207	30.758	62,30	492,54	5,089	3,230	0,531
Total A.M.	310.325	329796	363.499	370.658	277,80	1339,65	0,627	1,022	0,197
Abegondo	5.466	5.694	5.709	5.494	83,9	64,34	0,417	0,026	-0,377
Bergondo	5.392	6.179	6.722	6.817	32,7	203,70	1,460	0,879	0,141
Carral	5.229	5.282	6.064	6.574	48	134,85	0,101	1,480	0,841
Sada	8.935	11.351	14.870	16.382	27,4	590,73	2,704	3,100	1,017
Total Comarca	335.347	358.302	396.864	405.925	469,8	866,06	0,685	1,076	0,228
Provincia	1.096.966	1.108.002	1.147.124	1.121.815	7.950,42	141,10	0,101	0,353	-0,221
Galicia	2.731.669	2.732.926	2.795.422	2.701.819	29.421,00	91,83	0,005	0,229	-0,335

Táboa 14: Evolución da poboación (Fonte: INE)

Tal e como se recolle na táboa anterior, tralo municipio de A Coruña, o concello de Oleiros é o que concentra unha maior densidade de poboación de toda a área metropolitana e da comarca, alcanzando valores moi superiores á media provincial e da comunidade. O paso demográfico do concello de Oleiros na comarca da Coruña, descontando o valor discordante do municipio da Coruña, correspóndese cun 20,9% no ano 1991, un 22,6% nos anos 2001 e 2011 e un 23% no 2021.

A nivel demográfico, o concello de Oleiros e en xeral a comarca de A Coruña rexistrou un crecemento demográfico, maior entre os anos 1991-2001 e que nas seguintes décadas se foi reducindo, mentres que no resto da provincia e da comunidade autónoma as taxas de crecementos son inferiores e incluso negativas nos últimos 10 anos.

Se analizamos a tendencia de crecemento da cidade de A Coruña, obsérvase que principalmente entre os anos 1991-2001 prodúcese unha perda de poboación na cidade en favor de concellos limítrofes como Oleiros, Cambre ou Culleredo que rexistraron taxas de crecemento moi superiores. En décadas posteriores este crecemento de poboación dos concellos limítrofes séguese mantendo pero de forma máis moderada.

No caso do resto da comarca, os municipios afastados de Abegondo, Bergondo, Carral e Sada o proceso de suburbanización orixinado pola cidade segue unha tendencia similar, con maiores taxas de crecemento entre os anos 1991-2001 e 2001-2011 (sobre todo en Sada ou Bergondo), que na última década diminúen, rexistrando incluso taxas de crecemento negativo en Abegondo e Bergondo.

Comparando a evolución nos últimos 10 anos da taxa neta de poboación de Oleiros coa da comarca e provincia de A Coruña e da comunidade autónoma observamos como a provincia e a comunidade van moi parellas, mentres que o concello de Oleiros e a comarca de A Coruña presenta variacións:

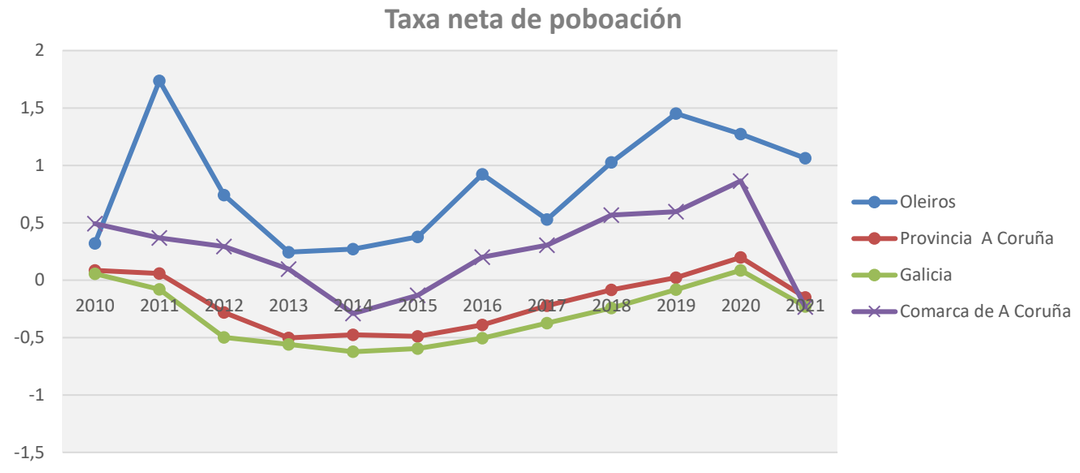


Figura 6: Taxa neta de poboación do municipio de Oleiros, da provincia de Coruña e da Comunidade Autónoma (Fonte: INE)

A taxa de poboación mantense positiva en tódolos casos en Oleiros a diferencia do resto da provincia e da comunidade autónoma, este crecemento está relacionado principalmente coa súa situación de proximidade á cidade de A Coruña.

A partir do ano 2011 e ata o ano 2013, obsérvase un descenso da taxa neta de poboación, que pode estar relacionado directamente coa crise económica que ocasionou a saída de emigrantes en situación de desemprego así como o éxodo de xoves na busca de oportunidades laborais. A partir do ano 2014-2015 a tendencia varía tanto no concello de Oleiros como no resto dos casos, cun incremento paulatino froito da recuperación económica.

Para poder analizar con maior detalle a tendencia demográfica, analizaremos distintos indicadores que nos axudarán a entender mellor a evolución da poboación no municipio.

A taxa bruta de natalidade (número de nacementos cada mil habitantes) de Oleiros, últimos datos aportados polo IGE (ano 2020), foi do 6,59 ‰, por riba da media provincial que está no 5,75‰ e da comunidade autónoma galega que se sitúa no 5,65‰.

Por outro lado, se nos fixamos no índice de envellecemento da poboación, que mostra a relación de porcentaxes entre as persoas maiores de 64 anos e as menores de 16, o municipio de Oleiros ten un índice de envellecemento do 102,67% (ano 2021), inferior ao da provincia de A Coruña cun 157,75% e ao da Comunidade Galega cun 163,59%.

Polo tanto, a pesar da tendencia actual ao envellecemento da poboación, con taxas de natalidade en descenso e un incremento do índice de envellecemento da poboación, o concello de Oleiros presenta uns datos que, á larga, poden considerarse mellores que a media provincial e autonómica.

No seguinte cadro recóllense outros indicadores demográficos fundamentais do municipio e a súa comparación con datos de Galicia, a provincia e a comarca de A Coruña.

INDICADOR	GALICIA	PROVINCIA DE A CORUÑA	COMARCA DE A CORUÑA	OLEIROS
Idade media	47,74	47,46	45,74	44,47
Porcentaxe de poboación menor de 20 anos	15,73	15,97	17,40	19,68
Porcentaxe de poboación entre 20 e 64 anos	58,55	58,84	60,01	60,11
Porcentaxe de poboación de 65 e máis anos	25,73	25,19	22,59	20,21
Índice de envellecemento	163,59	157,75	129,86	102,67
Taxa bruta de natalidade	5,65	5,75	6,43	6,59
Número medio de fillos por muller	1,02	1,03	1,02	1,16
Taxa bruta de nupcialidade	2,08	2,17	3,95	2,18
Taxa bruta de mortalidade	12,17	11,47	9,57	9,24
Saldo migratorio	14.616	5.474	987	500
Porcentaxe de poboación estranxeira	4,17	3,84	5,40	4,26

Táboa 15: indicadores demográficos (Fonte: IGE)

Movementos de poboación

No que respecta aos movementos migratorios, en Oleiros apréciase un comportamento positivo en todos os casos, destacando os movementos migratorios procedentes de outros concellos de a mesma comarca, tal e como se considerou anteriormente.

MOVEMENTOS MIGRATORIOS	EMIGRACIÓNS	INMIGRACIÓNS	SALDO
Mesma provincia	965	1.244	+279
Á mesma comarca	820	1.082	+262
A outra comarca da mesma provincia	145	162	+17
Outra provincia de Galicia	**108**	**150**	**+42**
Outra CCAA	**296**	**352**	**+56**
Estranxeiro	**77**	**200**	**+123**
TOTAL	**1.446**	**1.946**	**+500**

Táboa 16: Movementos migratorios en Oleiros (Fonte: INE 2020)

Se facemos unha análise das emigracións e inmigracións rexistradas no concello en función da idade obtemos:

EMIGRACIÓNS	EMIGRACIÓN INTERNA (GALICIA)	EMIGRACIÓN EXTERNA	EMIGRACIÓN A OUTRA CCAA	EMIGRACIÓN AO ESTRANXEIRO
<16 anos	219	158	61	54
De 16 a 29 anos	285	200	85	66
De 30 a 54 anos	678	511	167	134
>55 anos	264	204	60	42
TOTAL	1.446	1.073	373	296

Táboa 17: Emigracións segundo franxas de idade en Oleiros (Fonte: INE 2020)

INMIGRACIÓNS	INMIGRACIÓN INTERNA (GALICIA)	INMIGRACIÓN EXTERNA	INMIGRACIÓN DOUTRA CCAA	INMIGRACIÓN DO ESTRANXEIRO
<16 anos	331	245	86	51
De 16 a 29 anos	310	204	106	61
De 30 a 54 anos	961	694	267	184
>55 anos	344	251	93	56
TOTAL	1.946	1.394	552	352

Táboa 18: Inmigracións segundo franxas de idade en Oleiros (Fonte: INE 2020)

Das táboas anteriores extráense por tanto as seguintes conclusións:

- O maior número de emigracións e inmigracións rexístrase na franxa de idade entre 30 e 54 anos con movementos que se realizan principalmente dentro da propia comunidade, sendo os máis relevantes na mesma comarca.

Estacionalidade da poboación

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

Deste xeito, e segundo os datos proporcionados polo INE, a poboación vinculada no concello de Oleiros é de 44.819 habitantes segundo os datos do Censo do ano 2011, o último dato dispoñible que analiza esta cuestión.

Poboación Residente				Poboación vinculada non residente				Poboación vinculada	
TOTAL	Só reside	Reside e traballa	Reside e estudia	TOTAL	Traballa alí	Estudia alí	Pasa alí máis de 14 noites ao ano	TOTAL	Taxa vencellamento
34.119	25.588	4.136	4.395	10.700	3.841	1.283	5.575	44.819	131,36

Táboa 19: Poboación vencellada (Datos: INE)

A análise da poboación vencellada, indica que da orde de 13.655 persoas traballan ou estudan todos os días no concello de Oleiros, e preto de 5.575 persoas pasan máis de 14 noites no mesmo, os cales poden asociarse a persoas que residen durante as súas vacacións en segunda residencia, xeralmente.

Esta cifra de preto de 45.000 persoas na tempada estival increméntase claramente con visitantes e turistas que poden pasar menos de 14 noites, é dicir, unha semana ou fins de semana nas súas vacacións, xunto con aqueles residentes de municipios próximos que se desprazan a Oleiros a pasar o día, aumentando considerablemente o volume de persoas que están a empregar as infraestruturas da mobilidade no concello, unha cuestión que se pode constatar coa observación das intensidades medias do tráfico.

Educación

Coa análise social búscase describir, por exemplo, o nivel educativo da poboación ou identificar posibles contornas de especial conflitividade.

Tamén é interesante coñecer a diversidade socio-cultural do concello de Oleiros, así como ter en conta as distintas necesidades de homes e mulleres baixo a visión da igualdade de oportunidades. Neste senso, a análise do nivel educativo da poboación amosa como a meirande parte da mesma acadou o nivel secundario (43,64%) seguido do 23,22% que alcanzou estudos de terceiro grao.

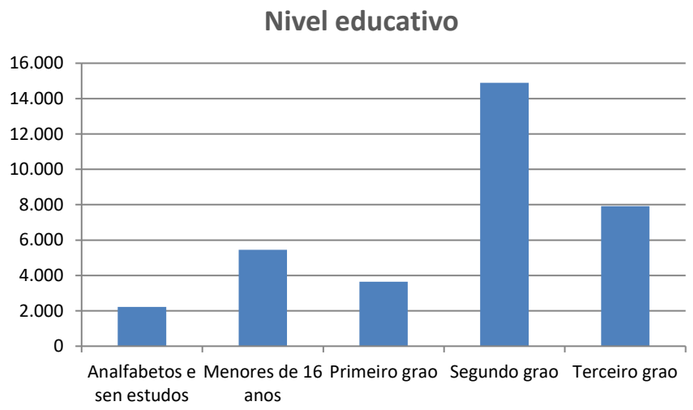


Figura 7: Afiliacións en alta laboral por sectores (Fonte: IGE)

2.3.2. ACTIVIDADES PRODUTIVAS E MERCADO DE TRABALLO

A economía de Oleiros caracterízase pola preponderancia do sector servizos, reflexo de que a economía do municipio non está baseada no sector primario, senón en actividades relacionadas co carácter urbano do mesmo e en segundo termo en actividades industriais.

Segundo os últimos datos publicados polo IGE o total das afiliacións en alta laboral no concello é de 14.914, repartidos en 7.429 homes e 7.485 mulleres.

As afiliacións en alta laboral por sectores distribúese da seguinte maneira:

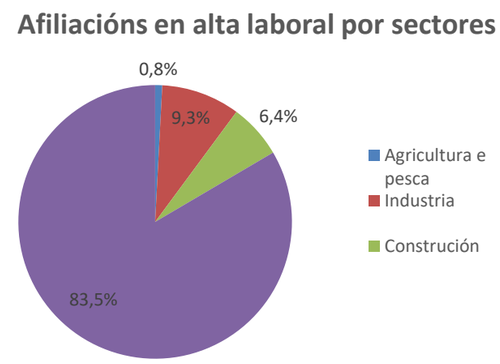
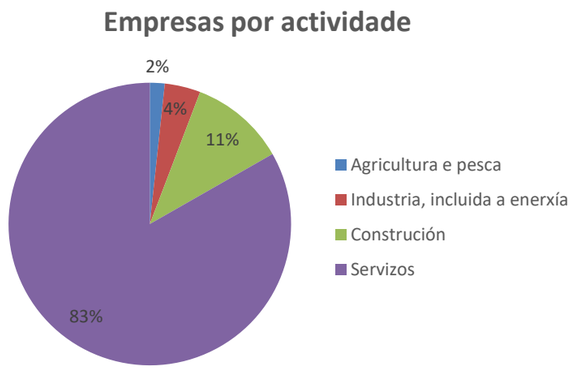


Figura 8: Afiliacións en alta laboral por sectores (Fonte: IGE)

Segundo os datos publicados polo IGE (Instituto Galego de Estatística),a maior parte das empresas do concello pertencen ao sector servizos e contan cun baixo número de asalariados. Isto é debido en gran medida, o concepto tradicional e familiar dos negocios e a gran atomización empresarial que provoca que na maior parte dos casos os profesionais actúen como autónomos ou como empresas sen asalariados para optimizar custos.

A continuación analizamos a distribución das empresas no municipio por sectores e por estrato de asalariados:



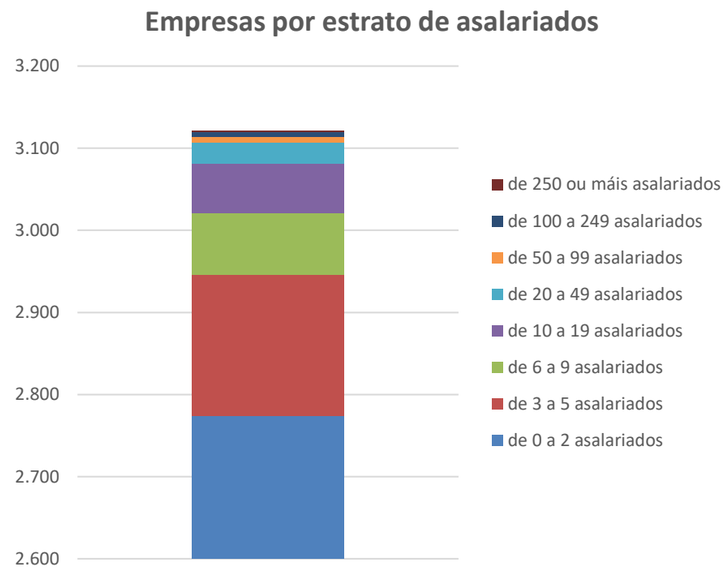


Figura 9: Porcentaxes de empresas por sectores e por número de asalariados en Oleiros (Fonte: IGE)

Tal e como podemos ver, a maior parte das empresas do municipio de Oleiros están vinculadas ao sector servizos seguido do sector da construción cun total de 2.668 e 346 empresas respectivamente, que se corresponden co 85% e 11% do total. En canto ao número de asalariados, case o 90% das mesmas conta con 0-2 asalariados.

Hai que resaltar que a actividade industrial da poboación de Oleiros non se concreta so nas industrias localizadas no termo municipal, senón que se estende ás que se asentan nos núcleos limítrofes e especialmente as localizadas no municipio de A Coruña.

Profundando na estrutura sectorial das empresas do municipio e segundo os datos do Directorio de empresas e unidades locais do IGE, das 3.187 empresas contabilizadas en Oleiros no ano 2020 a maior porcentaxe das mesmas encóntrase no Sector Servizos (2.668 empresas), no que destacan o comercio por xunto e ao retallo (658 empresas), as actividades profesionais científicas e técnicas (546 empresas) ou a hostalaría (203 empresas). O segundo sector que contabiliza un maior número de empresas é o sector da construción cun total de 346.

A expansión dos servicios, sobre todo no subsector das actividades científicas e técnicas (informáticos, tecnolóxicos,...) é un indicador do importante potencial que para o crecemento dos restantes sectores da produción.

O concello de Oleiros publicou unha guía de servizos dirixida aos veciños do concello na que se recollen os comercios e empresas do municipio, co fin de dinamizar, potenciar a economía e a industria municipal a través de campañas de promoción e distribución. Entre os sectores que contan cun maior número de empresas destacan os relacionados coa alimentación, hostalaría, comercio, ou a saúde.

Para a análise do emprego, teranse en conta os últimos datos publicados polo SEPE e pola Seguridade Social. A continuación recóllense os datos de afiliados no municipio do mes de febreiro de 2022:

	RÉXIME XERAL	AGRARIO	FOGAR	MAR	AUTÓNOMOS	TOTAL
Oleiros	8.465	6	722	66	2.859	12.118

Táboa 20: Afiliados segundo o réxime no concello de Oleiros (Fonte: Seguridade Social)

Tal e como se observa na táboa anterior o 70% dos afiliados á seguridade social están en réxime xeral seguido dos autónomos que supoñen un 23,8%.

Por outro lado, as afiliacións en alta laboral publicadas no IGE e correspondentes ao pasado mes de decembro mostra os seguintes datos, onde o sector servizos é o ámbito onde se rexistra un maior número de afiliacións cun 84%, seguido do sector da industria onde o número de afiliacións está entorno ao 9%.

	Nº Afiliacións
Agricultura	126
Industria	1.340
Construción	918
Servicios	12.499
TOTAL	**14.883**

Táboa 21: Afiliacións en alta laboral (Fonte: INE)

No referente á dinámica de contratacións e aos últimos datos publicados polo SEPE (Febreiro 2022), os residentes en Oleiros firmaron durante ese mes un total de 616 novos contratos, dos cales case un 72% son temporais e un 88% dos mesmos pertencen ao sector servizos.

Por outro lado, segundo os datos publicados polo SEPE, o paro rexistrado no municipio é de entorno ao 10,08%, lixeiramente inferior á media galega (10,2%) e superior á da provincia de A Coruña (8,3%). Distribúese por idades e sectores da seguinte maneira:

PARO REXISTRADO POR IDADE			
	TOTAL	**HOMES**	**MULLERES**
Total	1.657	690	967
< 25 anos	50	25	25
Entre 25-45 anos	638	263	375
> 45 anos	969	402	567

PARO REXISTRADO POR SECTORES	
Agricultura	20
Industria	117
Construción	120
Servizos	1.293
Sen emprego anterior	107
TOTAL	**1.657**

Táboa 22: Paro rexistrado por idades e segundo a actividade (Fonte: SEPE)

Nese sentido os últimos datos publicados (Febreiro 2022) sobre o paro rexistrado, cífrano en 1.657 persoas, principalmente mulleres (case un 60%), e entre es grupos de idade de > 45 anos (60%), cunha distribución por orixe sectorial na que destaca o sector servizos cun 78% seguido da industria e construción, cun 7% e un 7,2%, do total respectivamente. Polo tanto, destes datos extráese que o sector servizos ten un peso moi importante na economía do municipio.

Outro indicador económico, é a renda dispoñible bruta por habitante ten unha pendente crecente que se suaviza a partir do ano 2016, con maior intensidade para o municipio que para a comarca, provincia e Galicia, alcanzando os 24.774 €/hab. no ano 2019.

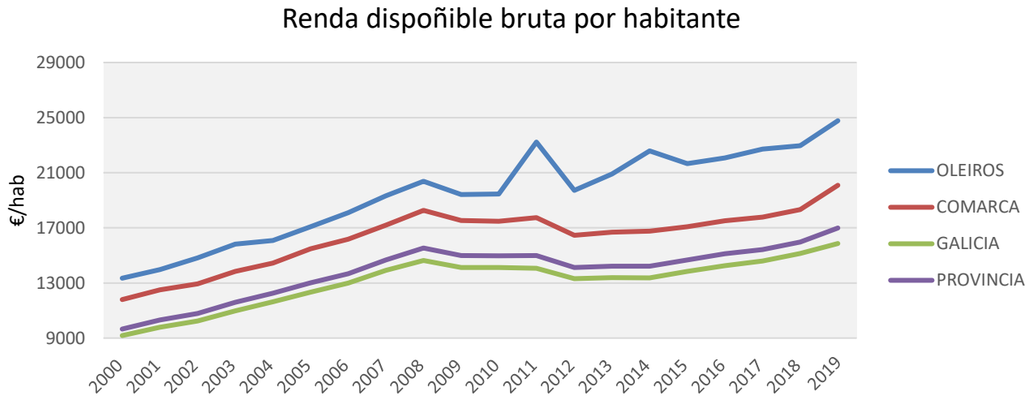


Figura 10: Comparativa renda dispoñible bruta por habitante (Fonte: IGE)

Tal e como se mostra na gráfica anterior, o concello de Oleiros presenta unha renda dispoñible bruta superior ao resto da comarca, provincia e comunidade autónoma, e encabeza a lista de concellos con maior renda dispoñible de Galicia.

2.3.3. NIVEL E CARACTERIZACIÓN DA MOTORIZACIÓN

A taxa de motorización mide a cantidade de vehículos motorizados (vehículos de transporte de mercancías ou pasaxeiros, motos, turismos, etc.) por habitante nun lugar e período dado.

Anteriormente, o índice de motorización era un indicador que asociaba o nivel de desenrolo coa cantidade de vehículos por habitante. No contexto do análise da sustentabilidade dun concello, o indicador toma un sentido contrario, un índice de motorización excesivo é un indicador de conxestión viaria e ten asociados impactos sociais e ambientais.

Taxas de motorización elevadas relaciónanse con altas demandas de enerxía e materiais, elevadas emisións de contaminantes, mala calidade do aire, ruído e accidentes de tráfico urbanos, así como unha diminución do carácter socializador e comunicador do espazo público e os custos sociais e económicos da conxestión.

Na actualidade, segundo os últimos datos publicados pola DXT (xaneiro de 2022) o número de vehículos rexistrados no municipio distribúese da seguinte maneira:

	TOTAL	TURISMOS	FURGONETAS	CAMIÓNS	AUTOBUSES	MOTOS E CICLOMOTORES	TRACTORES INDUSTRIAIS	OUTROS
Oleiros	27.614	21.746	1.246	964	1	3.353	66	238

Táboa 23: Parque de vehículos (Fonte: DXT)

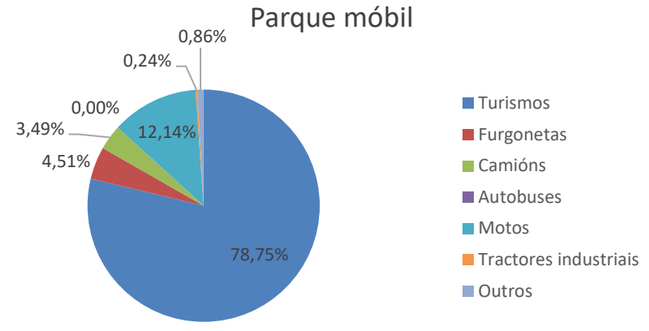


Figura 11: Distribución por clase de vehículo (Fonte: DXT)

A continuación analizaremos a evolución do parque de vehículos no municipio nos últimos anos:

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Turismos	18.559	18.791	18.912	19.159	19.657	19.965	20.632	21.010	21.353	21.401	21.464
Total vehículos	23.505	23.711	23.796	24.098	24.719	25.152	25.935	26.514	27.017	27.202	27.515
% turismos/vehículos	78,96	79,25	79,48	79,50	79,52	79,38	79,55	79,24	79,04	78,67	78,01
Taxa motorización	543,73	546,47	548,65	554,32	566,60	570,22	586,17	590,85	591,91	585,78	543,73

Táboa 24: Evolución do parque de vehículos (Fonte: DXT)

Obsérvase unha tendencia crecente na evolución do total de vehículos rexistrados no concello de Oleiros dende o ano 2011 ata a actualidade, cun incremento nestes 10 anos de entorno ao 1,6% anual.

En xeral o valor da taxa de motorización nos últimos anos son altos o que reflicte a forte dependencia do municipio respecto ao vehículo privado.

2.3.4. CENTROS ATRACTORES E XERADORES DE DESPRAZAMENTOS

Determinar os centros de atracción e xeración de viaxes é fundamental para coñecer a orixe e destino dos desprazamentos en Oleiros. A maior parte da mobilidade xerase por motivos de traballo ou estudos, tamén denominados de mobilidade obrigada, así como por outros motivos como poden ser os realizados por ocio, compras ou motivos sanitarios.

Os principais centros de atracción de viaxe que se avalían neste Plan de Mobilidade son os centros de traballo, así como dotacións sanitarias, deportivas, educativas, comerciais, culturais e de ocio.

No termo municipal os principais equipamentos xeradores de desprazamentos distribúense por parroquias, e dentro destas centralízanse nos núcleos de maior peso.

2.3.4.1. Polígonos industriais, empresariais e centros de traballo

A proposta do novo planeamento municipal establece, conxuntamente coas accións promovidas por outras administración públicas, a reserva de solo para novos espazos industriais e empresariais.

- Solo empresarial e industrial de **Iñás**: O polígono de Iñás, está situado en Oleiros e conta cunha superficie total de 396.916 m^2.

En funcionamento dende o ano 2010, emprázase no mesmo un centro comercial cunha superficie de aproximadamente 22.000 m^2 divididos en tres plantas, no que hai instalados operadores de bricolaxe, téxtil, calzado, mobles, accesorios para automóbiles e un Supercor.

No polígono localízanse tamén outros establecementos como Carrefour**,** Decathlon**,** Lidl ou Jardiland. O acceso principal realízase pola estrada N-VI e a curto prazo está previsto o enlace dende a Vía Ártabra. O parque conta con limpeza, recollida de lixo, punto limpo, vixilancia e un viveiro de empresas xestionado polo Concello de Oleiros**.**

Así mesmo, a carón da rúa Barbanza emprázase o viveiro municipal de empresas, cun total de 20 naves en réxime de aluguer, fomentado e facilitando o emprendemento e a consolidación das empresas xa constituídas.

- Na contorna da estrada N-VI (Perillo), entre o Areal e o Graxal localízanse outra área empresarial se xorde como unha iniciativa privada e na que se emprazan empresas do automóbil, alimentación, hostalaría, etc.



Imaxe 89: Localización zonas industriais e empresariais de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

2.3.4.2. Centros sanitarios

Os centros sanitarios son centros atractores de viaxes importantes polo tipo de actividade que desenvolven. Á parte dos traballadores que se desprazan de maneira regular, acoden a diario un gran número de pacientes e visitantes, e máis tendo en conta que nalgún caso dispoñen de servizo de urxencias.

A rede sanitaria está formada por catro centros de saúde públicos:

- **Centro de Saúde A Covada en Oleiros**

Situado na rúa Cruz en Oleiros (parroquia de Oleiros), o horario do centro é de 8:00 a 15:00 horas. O acceso ao mesmo realízase a través da rúa da Cruz con dobre sentido de circulación, e sen un espazo delimitado para o tránsito peonil. Sen embargo, na rúa do Ensino, que parte da rúa da Saúde, con sentido único de circulación, e que conecta a mesma coa estrada AC-174, si dispón dunha franxa peonil na marxe dereita, delimitada mediante elementos de seguridade. O centro conta con catro prazas de estacionamento anexas ao mesmo, unha delas de mobilidade reducida.

- **Centro de Saúde de Perillo**

Situado na rúa Etiopía (Perillo), o horario deste centro de saúde é de 8:00 a 20:00 horas. O acceso ao mesmo localízase na rúa Etiopía que dispón de sentido único de circulación con pasos de peóns elevados, beirarrúas e estacionamento en ambas marxes (en liña e batería) con varias prazas reservadas.

- **Centro de Saúde de Santa Cruz**

Neste centro atópase o PAC (Punto de Atención Continuada-urxencias). Situado no núcleo de Santa Cruz, o acceso ao mesmo realízase a través da rúa Rafael Dieste con sentido único de circulación, beirarrúas e estacionamento en liña en ambas marxes.

- **Consultorio de Mera**

Situado na rúa Vinculeiros do núcleo de Mera, o horario deste centro é de 8:00 a 15:00 horas. O acceso ao consultorio atópase na rúa Vinculeiros, composta por plataforma única na que os itinerarios peonís están delimitados mediante bolardos. Existe espazo de estacionamento en liña en ambas marxes, con varias prazas reservadas a ambulancias e, nas proximidades, localízase un aparcadoiro público con aproximadamente 58 prazas, dúas delas de mobilidade reducida e zona de aparcamento de motos.



Imaxe 90: Centros de saúde de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)



Imaxe 91: Localización centros de saúde de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

2.3.4.3. Centros Educativos

Un número significativo de desprazamentos que se realizan a nivel municipal están motivados polos centros educativos existentes. A mobilidade por motivo de estudo realízase a pé, en coche ou mediante servicio de autobús.

Un incremento da circulación de vehículos motorizados nas inmediacións dos colexios pode xerar dificultades para os nenos ou familias que desexan ir camiñando. A falta de seguridade incide negativamente na autonomía dos nenos, o que motiva unha maior utilización do vehículo privado. A pesar de que esta tendencia tamén a sofre Oleiros, aínda está lonxe de chegar aos niveis das cidades galegas.

Oleiros conta con varios centros educativos de infantil, primaria, secundaria e centros universitarios que se distribúen nas diferentes parroquias:

- **ESCOLAS INFANTÍS**

  - **Escola Infantil A Canteira (Galiña Azul)**

Situada na Rúa Cubelos, na parroquia de Perillo. Dispón de 102 prazas para nenos/as de 3 meses a 3 anos e está aberto de luns a venres de 7:30 a 20:00 horas todos os meses do ano. O acceso á mesma localízase na Rúa Cubelos, que conta con sentido único de circulación, amplas beirarrúas e zonas de estacionamento. Hai que sinalar que na proximidades atopamos outros importantes centros atractores como a piscina municipal ou o IESP Xosé Neira Vilas.

  - **Escola Infantil A Pardela (Galiña Azul)**

Situada na Rúa Os Regos (na urbanización do mesmo nome), pertencente á parroquia de Liáns. Dispón de 74 prazas, para nenos/as de 3 meses a 3 anos e está aberto de luns a venres de 7:40 a 20:00 horas todos os meses do ano. O acceso á mesma localízase na rúa Os Regos con dobre sentido de circulación, beirarrúas e estacionamento sen delimitar en ambas marxes.

  - **Escola Infantil municipal As Galeras (Galiña Azul)**

Situada na Rúa Antonio J. de Sucre, na localidade de Bastiagueiro, pertencente á parroquia de Liáns. Dispón de 94 prazas e está aberto de luns a venres de 8:00 a 20:00, todos os meses do ano. O acceso á mesma realízase dende a rúa Abraham Lincoln con dobre sentido de circulación, beirarrúas e zonas de estacionamento en liña e batería.

  - **Escola Infantil Labarta (Galiña Azul)**

Está situada no Paseo da Lagoa en Mera, pertencente á parroquia de Maianca. O horario é de luns a venres en horario flexible, todos os meses do ano. O acceso á mesma realízase a través do Paseo da lago, vía principal de acceso á vila con dobre sentido de circulación, beirarrúas amplas no acceso á escola e zonas de estacionamento el liña na marxe dereita (sentido S-N).

  - **Escola infantil Abelliñas**

Esta escola infantil de iniciativa privada está situada na rúa da Ledicia, no núcleo de Oleiros. Conta cun total de 74 prazas autorizadas e un horario de 7:00 a 20:00 horas. O acceso á mesma localízase na citada rúa que conecta as estradas AC-181 e CP-5813 e conta con dobre sentido de circulación, estacionamento en liña e beirarrúas en ambas marxes.

  - **Escola infantil Reberte**

Escola infantil de iniciativa privada situada na Avda. Rosalía de Castro (Montrove), con 51 prazas autorizadas e un horario de 7:15 a 19:30 horas. O acceso á mesma localízase a carón da avenida (estrada AC-174), nun tramo onde non existen beirarrúa ou outro itinerario peonil a carón do centro.

  - **Escola infantil O Vilar**

Esta escola infantil comparte espazo coa casa do Pobo de Dorneda, e ca biblioteca municipal Ánxel Fole, situada na Praza da Liberdade.

  - **Escola infantil O Esquío**

Esta escola infantil igual que no caso anterior comparte espazo ca biblioteca municipal María José Ruso, a carón do parque Nicolás Redondo en Rialta-Dorneda.







Imaxe 92: Escolas infantís de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

- **CENTROS EDUCACIÓN INFANTIL E PRIMARIA**

A excepción do CEIP Juana de Vega, o resto de centros educativos de infantil e primaria participan no Programa de Actividades complementarias que ofrece o Concello e outras institucións.

- **C.E.I.P. R. Mª del Valle Inclán**

O Colexio Ramón María del Valle Inclán está situado na Avda. Valle Inclán pertencente á parroquia de Perillo. O centro dispón de educación infantil e primaria con xornada continuada e horario de 9:00 a 14:00 horas. Conta con 492 alumnos e o cadro de persoal está formado por 43 persoas en plantilla. Dispón de servizo de transporte escolar con catro rutas (Ponte Pasaxe-Montrove, Avda Che Guevara- rúa Darwin, N-VI-beiramar, Avda. Santa Cristina-Habitat).

Os accesos ao centro localízanse na Avda. Valle Inclán con dobre sentido de circulación, estacionamento en liña en ambas marxes e contiguo ao recinto escolar un espazo reservado para a parada-estacionamento de autobuses. O acceso peonil tamén se atopa nesta mesma avenida, e realízase a través de beirarrúas, itinerarios delimitados con pintura vial e un paso de peóns elevado sito na entrada do centro.

- **C.E.I.P. Luis Seoane**

O C.E.I.P. Luis Seoane sitúase na Avenida Morro de Canide, a carón da estrada AC-173, no núcleo de Canide, pertencente á parroquia de Maianca. Conta con 358 alumnos e 30 persoas en plantilla.

O horario do centro é de 9:00-14:00 con posibilidade de entrar dende as 7:45 para madrugadores e ata as 16:00 para o servizo de comedor escolar. Dispón de transporte escolar cun total de 6 liñas, e parada diante do propio centro, no espazo reservado a tal fin.

A entrada ao centro localízase na Avda. Morro de Canide con dobre sentido de circulación, e estacionamento en batería na marxe esquerda. O acceso peonil realízase a través de beirarrúas e pasos de peóns elevados situados a carón do centro ou pola senda que discorre paralela a estrada AC-173.

- **C.E.I.P. Plurilingüe I. Parga Pondal**

O C.E.I.P. Isidro Parga Pondal sitúase na Rúa do Saber, na localidade de Santa Cruz, parroquia de Liáns. Conta con 444 alumnos e un cadro de persoal composto por 38 empregados.

O horario do centro é de 9:00-14:00 con posibilidade de entrar dende as 7:30 para madrugadores e ata as 16:00 para o servizo de comedor escolar. O centro dispón de servizo de transporte escolar con dúas rutas a Perillo e Pazos.

Os accesos ao mesmo localízanse na rúa do Saber, na que no último tramo contiguo ao centro educativo está prohibido o tránsito de vehículos durante o horario escolar, excepto a residentes. En canto aos itinerarios peonís, no tramo máis estreito de rúa e a carón do recinto escolar non existen beirarrúas ou un itinerario peonil delimitado, aínda que si se dispón dunha senda-camiño peonil que conecta o centro educativo coa rúa María Casares.

- **C.E.I.P. Plurilingüe A Rabadeira**

O C.E.I.P. A Rabadeira sitúase na rúa do Ensino, a carón do centro de saúde de A Covada na parroquia de Oleiros. O horario do centro é de 7:30 a 9:00 para o servizo de madrugadores, de 9:00 a 14:00 o horario escolar e de 14:00 a 16:00 de acceso ao comedor.

Conta con 432 alumnos e un cadro de persoal composto por 66 persoas. Dispón de servizo de transporte escolar con cinco rutas (Perillo-C.E.I.P. Rabadeira, O Carballo-C.E.I.P. Rabadeira, As Torres-C.E.I.P. Rabadeira, A Barreira-C.E.I.P Rabadeira e As Covas-C.E.I.P Rabadeira) e zona de estacionamento de buses contigua ao recinto escolar.

O accesos ao centro atópanse na rúa do Ensino, con sentido único de circulación Rúa da Cruz-Avda. Francisca Herrera, con prazas de estacionamento en batería na marxe dereita, e varios tramos delimitados de estacionamento en liña na marxe esquerda. Dispón de beirarrúa na marxe dereita contigua ao recinto escolar que se transforma nun itinerario peonil delimitado mediante marcas viarias ou elementos de seguridade nas zonas máis estreitas.

- **C.E.I.P. Juana de Vega**

O Colexio Juana de Vega sitúase na Rúa Concelleiro Alfredo Novoa, na parroquia de San Pedro de Nós. O centro dispón de educación infantil e primaria con horario continuo de 9:00 a 14:00. Conta con 378 alumnos, un cadro de persoal composto por 34 membros (persoal docente, auxiliar, de mantemento e limpeza) e dispón de servizo de transporte composto por un total de catro rutas.

Os accesos ao centro localízanse na rúa Concelleiro Alfredo Novoa que parte con sentido único de circulación da estrada AC-211 ata a súa conexión coa rúa Alexandre Bóveda e conta con zonas de estacionamento en batería na marxe esquerda. A carón do centro e ata a a rúa Alexandre Bóveda dispón de beirarrúa na marxe dereita, mentres que dende o centro escolar e ata a estrada AC-211 continúa como itinerario peonil separado respecto da calzada mediante pintura ou elementos de seguridade nalgunha zona.







Imaxe 93: Centros de educación infantil e primaria de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

- **CENTROS EDUCACIÓN SECUNDARIA**

Todos os centros educativos de educación secundaria participan no Programa de Actividades complementarias que ofrece o Concello e outras institucións.

- **I.E.S. María Casares**

O I.E.S. María Casares sitúase na Avenida Ernesto Che Guevara, na localidade de Bastiagueiro, pertencente á parroquia de Liáns. A oferta educativa deste centro é de Educación Secundaria Obrigatoria, Bacharelato e Formación Profesional con horario de luns a venres de 8:30 a 14:10 horas e luns de 16:30 a 18:10 horas. Conta con 579 alumnos, un cadro de persoal composto por 71 membros e dispón de servizo de transporte composto por un total de cinco rutas.

O acceso ao centro localízase na Avda. Ernesto Che Guevara, con dobre sentido de circulación e itinerarios peonís e ciclistas en ambas marxes, o que permite o acceso ao centro en modos máis sostibles e de forma segura.

- **I.E.S. Miraflores**

O I.E.S. Miraflores sitúase na Avenida Miguel Hernández, pertencente á parroquia de Oleiros. A oferta educativa deste centro é de Educación Secundaria Obrigatoria e Bacharelato, con horario de luns a venres de 8:30 a 14:10 horas e luns e martes de 16:20 a 18:00 horas. Conta con 534 alumnos, un cadro de persoal composto por 59 membros e servizo de transporte escolar.

O acceso principal ao centro sitúase na Avenida Miguel Hernández, con dobre sentido circulatorio e espazos reservados para a parada e estacionamento de autobuses. Dispón de beirarrúas en ambas marxes a excepción do último tramo dende a intersección coa rúa Charry ata a conexión coa Avenida Núñez Montero.

- **I.E.S. Plurilingüe Xosé Neira Vilas**

O I.E.S Xosé Neira Vilas sitúase na Rúa Xosé Neira Vilas, pertencente á parroquia de Perillo. A oferta educativa deste centro é de Educación Secundaria Obrigatoria e Bacharelato con horario de luns a venres é de 8:30 a 14:10 horas e luns de 16:15 a 17:55 horas.

Conta con servizo de transporte escolar, un total de 333 alumnos e un cadro de persoal composto por 46 membros.

O acceso principal localízase na rúa Xosé Neira Vilas no núcleo de Santa Cristina, parroquia de Perillo. A carón do centro escolar a rúa dispón dun único carril de circulación en dirección S-N ata conectar coa estrada AC-173 (Avda. Ernesto Che Guevara). Dispón de itinerarios peonís en ambas marxes e delimitados respecto da calzada mediante elementos de seguridade ou pivotes.





Imaxe 94: Centros de educación secundaria de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

- **CENTROS CONCERTADOS**

  - **C. Hijas de Cristo Rey**

O centro concertado Hijas de Cristo Rey sitúase na Avenida Miguel Hernández, na localidade de O Carballo, pertencente á parroquia de Nós. A oferta educativa deste centro é de Educación Infantil, Educación Primaria, Educación Secundaria Obrigatoria e Bacharelato con horario de luns a venres de 8:30 a 16:30 horas. Conta con 1.103 alumnos, un cadro de persoal composto por 106 membros e servizo de transporte escolar.

O acceso ao mesmo realízase dende a rotonda existente na Avda. Miguel Hernández, con dobre sentido de circulación e que conecta directamente coa estrada N-VI. Dispón de beirarrúas tanto no tramo de conexión coa estrada N-VI como a carón do recinto. Así mesmo, a rúa Maestre (AC-190) que conecta a rúa Miguel Hernández coa estrada AC-174 (outro dos eixos principais do municipio) tamén dispón de dobre sentido de circulación e tramos de beirarrúa ou senda peonil ao longo do seu percorrido.



Imaxe 95: Centros concertados en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

- **CENTROS UNIVERSITARIOS**

  - **Instituto Nacional de Educación Física (INEF)**

O Instituto Nacional de Educación Física sitúase na Avenida Ernesto Che Guevara, no núcleo de Bastiagueiro, pertencente á parroquia de Liáns. O horario é de luns a venres é de 8:30 a 14:30 horas.

O acceso principal localízase na Avda. Ernesto Che Guevara, con dobre sentido de circulación, itinerarios peonís e ciclistas en ambas marxes e un paso elevado fronte as instalacións, o que permite o acceso ao centro de forma segura.

  - **Pazo de Lóngora**

O Pazo de Lóngara sitúase entre as Rúa Casares Quiroga e Marcial de Adalid, na parroquia de Liáns. Dende o ano 1997 o Pazo de Lóngora acolle o Instituto Universitario de Medio Ambiente da Universidade da Coruña, centro dedicado á investigación, á actividade docente do terceiro ciclo universitario, másters, cursos de posgrado etc. O horario do centro é de luns a venres de 8:30 a 14:30 horas.

O acceso principal localízase na rúa Marcial de Adalid con dobre sentido de circulación, zonas de estacionamento en liña e beirarrúas en ambas marxes e carril bici.

Ademais dos dous centros anteriores, no núcleo de San Pedro de Nós (pazo As Cadenas) e a carón da estrada N-VI, localízase o centro **IFFE Business School**, escola de negocios española, na que se imparten masters especializados, cursos, programas e certificacións en diferentes áreas formativas.



Imaxe 96: Centros universitarios en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

- **ESCOLAS MUNICIPAIS**

  - **Escola de Danza**

A Escola Municipal de Danza de Oleiros sitúase na Avenida Valle-Inclán, pertencente á parroquia de Perillo, a carón do CEIP Valle Inclán. Impártense clases tanto da disciplina de danza como de teatro en diferentes cursos e niveis, desde iniciación ata adultos, pasando por básico, medio e perfeccionamento. Ofértanse un total de 188 prazas para a disciplina de danza e 64 para a disciplina de teatro en horario de luns a venres de 16:00 a 20:00 horas.

Os accesos ao centro localízanse na Avda. Valle Inclán con dobre sentido de circulación, estacionamento en liña en ambas marxes e aparcadoiro anexo ás instalación ao que se accede dende a rúa Roberto Vidal Bolaño que rodea o centro.

O acceso peonil tamén se atopa nesta mesma avenida, e realízase a través de beirarrúas existentes en ambas marxes.

  - **Escola de Música**

A Escola de Música sitúase no Centro Cultural Deportivo de A Fábrica situado na Rúa do Inglés, no núcleo de Santa Cristina, pertencente á parroquia de Perillo. Cunha oferta de 74 prazas impártense clases de música clásica e tradicional e moderan con horario de luns a venres de 16:00 a 22:00 e o sábado de 10:00 a 14:00 horas.

O acceso principal localízase na rúa do Inglés, con dobre sentido de circulación e beirarrúa na marxe esquerda. A carón do centro disponse de varias prazas de estacionamento en batería.

Ademais da escola municipal de música, tamén no núcleo de Santa Cristina localízase a Escola de Música Moderna Púlsar Rockschool, situada na rúa Xuncal, con sentido único de circulación, estacionamento en liña e beirarrúas en ambas marxes.





Imaxe 97: Outros centros educativos en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

- **CENTROS MUNICIPAIS DE FORMACIÓN**

  - **C.M.F. "Isaac Díaz Pardo"**

Este centro municipal de formación sitúase no número 24 da rúa Os Regos, na propia urbanización Os Regos na parroquia de Liáns. Neste centro se centralizan todas as actividades en materia de emprego do concello de Oleiros: cursos de formación, orientación laboral, asesoramento a emprendedores e a empresas, xestión de demandas e ofertas de emprego... O seu horario é de luns a venres de 9 a 18 horas. Conta ademais cun departamento de asesoramento personalizado tanto para empresarios e empresarias como para aquelas persoas que queiran selo e teñan en mente levar adiante unha idea empresarial, é a Axencia de Desenvolvemento Local.

O seu principal acceso realizase a pé desde a rúa Os Regos, con beirarrúas en ambas marxes, dobre sentido de circulación, estacionamento en liña e onde se dispoñen ademais zonas de aparcadoiros reservadas para persoas de mobilidade reducida e prazas para motos. A escasos metros sitúase a Escola Infantil A Pardela.

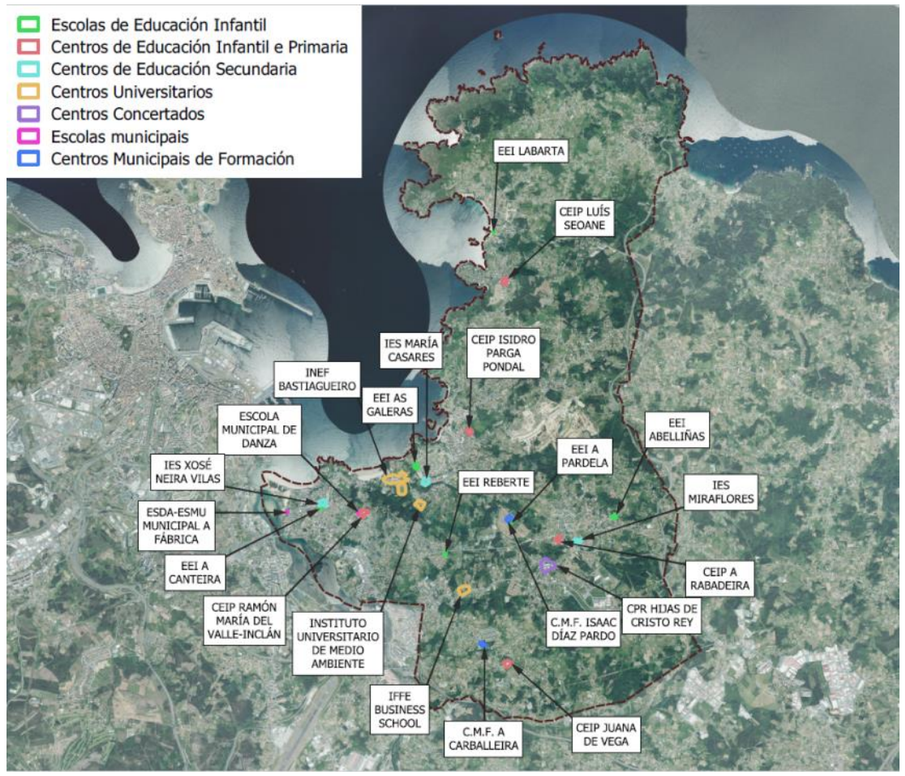
  - **C.M.F. "A Carballeira"**

Localizado na Avda Salvador Allende (AC-221), no edificio do Pazo da Carballeira, na parroquia de Nós, que acolle a Escola Galega de Paisaxe e a Fundación Juana de Vega, desenvolve actividades formativas relacionadas co viveirismo e a xardinería.





Imaxe 98: Centros Municipais de Formación en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)



Imaxe 99: Situación dos Principais Centros Educativos de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)

2.3.4.4. Centros Dotacionais e Asistenciais

Neste grupo incluíronse os equipamentos relacionados coa administración e a xestión do municipio. É dicir, lugares aos que as persoas se achegan para resolver algún tipo de xestión ou problema eventual ao longo dun día laborable (Concello, Facenda, Emprego, Policía local, Correos), ou por algún acontecemento puntual (Garda civil).

Neste sentido, identificáronse os equipamentos administrativos (Concello, Policía local e Protección civil,…), así como os centros asistenciais (residencias, fogares infantís,…) seguintes:

- **CENTROS ADMINISTRATIVOS E DE XESTIÓN DO MUNICIPIO**

  - **Concello de Oleiros**

O edificio do concello de Oleiros localízase na Praza de Galicia (núcleo urbano de Oleiros). A rúa na que se empraza (AC-181) conta con sentido único de circulación, beirarrúas en ambas marxes e espazo de estacionamento en liña con varias prazas reservadas a vehículos autorizados.

  - **Policía local e Xulgado de paz**

Neste caso, o Xulgado da Paz de Oleiros e a policía local localízanse no mesmo centro situado na Avenida Francisca Herrera (núcleo urbano de Oleiros).

O acceso principal localízase na Avenida Francisca Herrera (CP-5813), con dobre sentido de circulación, e neste tramo con beirarrúa na marxe dereita a carón do centro dotacional e espazo de estacionamento reservado á policía.

- **Facenda local**

A Facenda local sitúase tamén na Avenida Francisca Herrera (CP-5813), con dobre sentido de circulación, e beirarrúas en ambas marxes.

- **Emerxencias-Protección civil**

O servizo municipal de emerxencias está composto por protección civil, bombeiros, salvamento e socorrismo en praias, etc. e localízase na rúa O Barbanza (polígono de Iñás).

O acceso principal ao edificio realízase dende a citada rúa que conta con dobre sentido de circulación, aparcadoiro en batería e beirarrúas en ambas marxes.

- **Punto limpo**

Preto do centro anterior localízase o punto limpo municipal ao que se accede dende a rúa Salnés (polígono de Iñás).

- **Oficina de información turística**

Situada na Avenida das Américas, a carón da praia e do paseo marítimo de Santa Cristina (parroquia de Perillo), ofrece información acerca dos recursos turísticos do municipio así como aloxamentos, restauración, eventos, etc. Posúe unha pantalla táctil no exterior que interactúa co usuario mostrando os recursos turísticos máis representativos do municipio.

- **Correos**

No concello de Oleiros atópanse dúas oficinas de correos situadas na rúa Zaire en Perillo (con horario de 8:30 a 20:30 horas de luns a venres) e na rúa do Repicho pertencente á localidade do Porto de Santa Cruz (con horario de 9:00 a 11:00 horas de luns a sábado).

- **Garda Civil**

Situada na rúa Pezoca ten un horario de servizo de 24 h. O acceso principal ao edificio realízase pola rúa Pezoca ao mesmo nivel da rúa. Conta cun espazo de aparcadoiro en liña cerca do mesmo ademais do parking reservado para a propia garda civil.

Por outro lado, as instalacións da Garda Civil de tráfico localízanse na Avenida das Mariñas (Perillo).









Imaxe 100: Centros administrativos e de xestión do municipio de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)



Imaxe 101: Situación dos Principais Centros Dotacionais de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)

- **CENTROS ASISTENCIAIS**

  - **Residencia asistida maiores**

Situada na rúa do Río (parroquia de Oleiros), trátase dunha residencia pública cun total de 274 prazas. O acceso á mesma realízase dende a rúa do Río a través dunha estrada municipal con dobre sentido de circulación e unha estreita beirarrúa na marxe esquerda. Dispón de zona de aparcadoiro a carón do centro.

- **Residencia de maiores Ballesol Oleiros**

Situada na Rúa Cormorán (parroquia de Liáns), trátase dunha residencia privada dedicada ao coidado e atención das persoas maiores con 141 prazas. O acceso principal localízase na rúa Cormorán que dispón de dobre sentido circulatorio, beirarrúas en ambas marxes e espazo de estacionamento en batería a carón do centro.

- **Domus VI**

Situado na Avenida Rosalía de Castro (AC-174), este centro privado para persoas da terceira idade conta cun total de 154 prazas residenciais e 39 de centro de día.

O acceso ao mesmo realízase dende a estrada AC-174 con beirarrúas a carón do centro e unha parada de autobús na súa contorna. Ademais conta con aparcadoiro para traballadores e visitantes.

- **Residencia Os Olivos**

Situada na Avenida de Venezuela (parroquia de Oleiros), trátase dunha vivenda comunitaria da terceira idade cun total de 12 prazas. O acceso realízase a través da Avda. de Venezuela que conta con itinerarios peonís a carón da mesma.

- **Centro ocupacional e centro de día Lamastelle**

Está formado por un centro ocupacional e un centro de día para persoas adultas con discapacidade intelectual cun total de 135 prazas para o centro ocupacional e de 99 como centro de día.

O acceso ao centro localízase a carón da Avenida Rosalía de Castro (AC-174). Ambos centros comparten o mesmo Sistema de Xestión de Calidade, e as melloras e proxectos que del se derivan e que repercuten tanto no Centro Ocupacional como no Centro de Día. O acceso peonil realízase dende a Avenida Rosalía de Castro a través da senda peonil existente. Conta cun espazo de aparcadoiro no propio recinto, con acceso dende a mesma rúa.

- **Centro Ricardo Baró**

Situado na Avenida Isaac Díaz Pardo, o centro Ricardo Baró inclúe servizo de residencia e de atención especializada a 65 persoas con discapacidade intelectual. Comparte recinto co centro de Lamastelle xa que igualmente está xestionado pola asociación Aspronaga. Neste caso, o acceso principal localízase na rúa Isaac Díaz Pardo que conta cun itinerario peonil na marxe esquerda (dirección N-S).

- **Residencia de maiores CleceVitam Bastiagueiro**

Situada na Avenida Ernesto Che Guevara, este centro residencial conta cun total de 140 prazas autorizadas. O acceso ao centro realízase a través da Avenida Che Guevara, e das rúas Casares Quiroga e Uxío Novoneira, en todos os casos con itinerarios peonís asociados. En canto ao estacionamento, na contorna do mesmo existen zonas de estacionamento para residentes e visitantes.

- **Centro de día As Galeras**

O centro de día público As Galeras localízase na rúa Simón Bolívar coa Rúa Romadeiro, no núcleo de Bastiagueiro e conta cun total de 80 prazas autorizadas. O acceso ao mesmo realízase a través de ambas rúas que contan con dobre sentido de circulación, zonas de estacionamento en liña e beirarrúas en ambas marxes.

- **Centro de menores “Lar a Mercé”**

Centro situado na Rúa Garrucha (Santa Cruz), no que se combinan un programa residencial con outro de atención ao día. Na actualidade ten concertadas ca administración autonómica 28 prazas, aínda que ten permiso de actividades para 30 prazas. Está rúa dispón de sentido único de circulación, con beirarrúa nunha das marxes (na outra é practicamente inexistente) e aparcadoiro en batería.

- **Centro ocupacional ASPADISOL**

Centro ocupacional da Asociación de Pais de Discapacitados Psíquicos situado no núcleo de O Valiño, a carón do parque infantil na rúa Fiandeiras, unha rúa estreita cun itinerario peonil na marxe oposta.



Imaxe 102: Centros asistenciais de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)



Imaxe 103: Situación dos Principais Centros Asistenciais de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)

2.3.4.5. Centros Culturais e de lecer

Os centros socioculturais propiamente ditos son lugares de encontro e relación, no caso de equipamentos como bibliotecas ou museos, implican menores movementos de carácter veciñal ou asociados a turismo de tempada mentres que os vinculados a espectáculos (auditorio, teatros), significan grandes movementos de persoas en momentos puntuais e espazos de tempo limitados.

- **AUDITORIOS E TEATROS**

  - **Auditorio da Fábrica**

Este auditorio localízase no centro cultural A Fábrica (Rúa do Inglés-Perillo), antiga fábrica de cervexas, no que ademais se localizan outros servizos do concello como concellerías, a escola de música e remo ou o centro de información xuvenil. Cunha capacidade para 168 espectadores, programan proxeccións de cine, conferencias, actuacións de danza e música, teatro, etc. O acceso a pé realízase a través da única beirarrúa existente ao tratarse dunha rúa estreita e con dobre sentido de circulación.

  - **Auditorio Gabriel García Márquez**

Na localidade de Mera (parroquia de Serantes), localízase este auditorio con capacidade para 400 espectadores. Situado nun antigo cuartel na rúa do Chelito, foi rehabilitado polo concello e acolle numerosos espectáculos culturais e sociais ao longo de todo o ano: concertos, danza, representacións teatrais, conferencias, etc..

O acceso realízase a través da Rúa Xabre ou da rúa Chelito. A pesar de que existen beirarrúas carón do auditorio, non é así no tramo da rúa Xabre que da acceso ao mesmo, polo que non existe un itinerario peonil continuo e seguro.

  - **Teatro Municipal As Torres**

O Teatro Municipal As Torres emprázase no antigo pazo das Torres situado na Avenida Emilia Pardo Bazán (Santa Cruz). Ademais do teatro, localízanse o museo “Os Oleiros”, a biblioteca Rosalía de Castro e a Casa da Gardesa.

Cun aforo aproximado de 120 persoas, celébranse numerosas representacións teatrais ao longo de todo o ano, reunións, concertos, ensaios de corais e grupos de gaitas. O acceso realízase a través da Avda. Emilio Pardo Bazán (CP-5812), que conecta coa estrada AC-173 (tramo transferido) e dispón de dobre sentido de circulación, zonas de estacionamento en liña, beirarrúas en ambas marxes.



Imaxe 104: Auditorios e teatros en Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)

- **BIBLIOTECAS**

O concello de Oleiros conta cun significativo número de bibliotecas, practicamente en todas as parroquias do concello. Recóllense a continuación as bibliotecas municipais:

  - **Biblioteca Central Rialeda**

Situado no edificio Riadela (catalogado como patrimonio histórico-artístico municipal), foi restaurado para biblioteca no ano 1998. O acceso principal localízase na Avenida Rosalía de Castro, parroquia de Perillo, a través dunha rúa peonil con tráfico restrinxido a garaxes e biblioteca.

  - **Biblioteca Rosalía de Castro**

Tal e como se recolleu anteriormente a biblioteca Rosalía de Castro localízase no Centro Cultural “As Torres”, situado na Avda. Emilia Pardo Bazán (Santa Cruz).

  - **Biblioteca María José Trincado**

A biblioteca María José Trincado emprázase na Urbanización Pía de Maianca, a carón da Rúa Curros Enríquez (CP-5815). O acceso principal localízase a carón dunha das prazas da urbanización, con zonas de estacionamento e parada de autobús na súa contorna.

- **Biblioteca María José Ruso**

A biblioteca María José Ruso emprázase dende o ano 2009 nun edificio situado no Parque Nicolás Redondo en Rialta (Arillo), na parroquia de Dorneda. O acceso principal localízase na rúa Aguia que rodea o parque con sentido único de circulación, estacionamento en liña e beirarrúas en ambas marxes.

- **Biblioteca Manuel María**

A biblioteca Manuel María emprázase na planta baixa do edificio Obelisco, que tamén acolle o xulgado de paz e a sede da policía local. situado na rúa Camilo Díaz Baliño (Oleiros). O acceso principal localízase na fachada norte do edificio ao que se accede dende a rúa Camilo Díaz Baliño

- **Biblioteca Ánxel Fole**

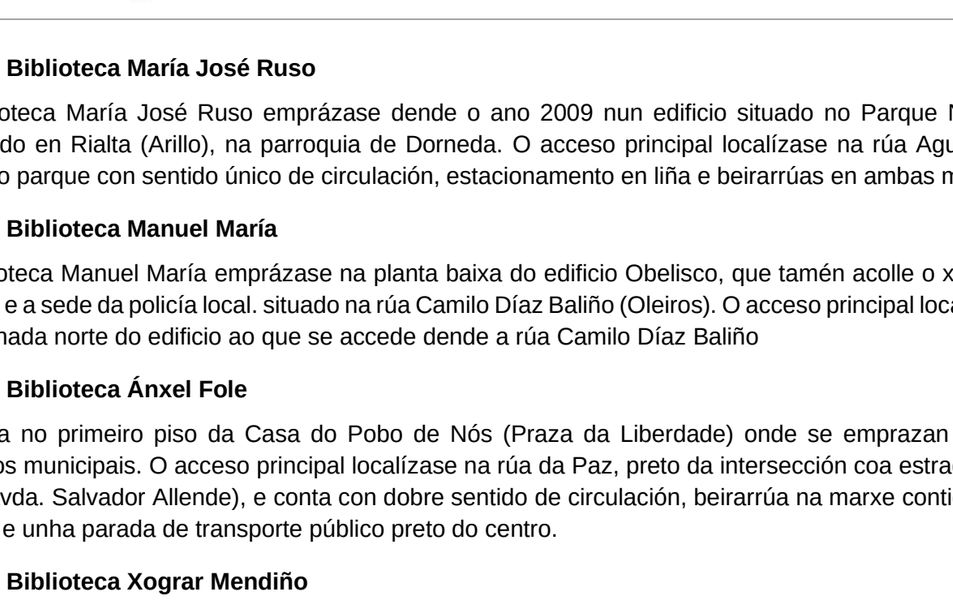
Situada no primeiro piso da Casa do Pobo de Nós (Praza da Liberdade) onde se emprazan outros servizos municipais. O acceso principal localízase na rúa da Paz, preto da intersección coa estrada AC-211 (Avda. Salvador Allende), e conta con dobre sentido de circulación, beirarrúa na marxe contigua ao centro e unha parada de transporte público preto do centro.

- **Biblioteca Xograr Mendiño**

Na parroquia de Dexo, concretamente na Casa do Pobo emprázase esta biblioteca municipal a carón da rúa Golfiño (AC-163). Neste caso, paralelamente á estrada AC-163 discorre un itinerario peonil que permite o acceso a pé ó centro.

- **Biblioteca Federico García Lorca**

Localízase no centro cultural de Montrove, situado na rúa Casares Quiroga, a carón da estrada AC-174.



Imaxe 105: Bibliotecas en Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)

- **MUSEOS E SALAS DE EXPOSICIÓNS**

- **Museo Os Oleiros**

Tal e como se recolle anteriormente o museo dos Oleiros localízase no centro cultural “As Torres” na Avenida Emilio Pardo Bazán (Santa Cruz). Trátase dun museo monográfico dedicado á olería popular española.

- **Sala de exposicións Casa Charry**

Sala de exposicións temporais situada na Praza de Galicia (Oleiros), a carón da casa do Concello.

- **Aula do mar**

Situado no faro de Mera, atópase este centro de visitantes do Monumento Natural Costa de Dexo-Serantes, que acolle unha exposición permanente, puntos de observación ornitolóxica, etc.

O acceso ao mesmo realízase a través da rúa Celso Emilio Ferreiro, estrada con dobre sentido de circulación que presenta unha senda peonil paralela á mesma no último tramo de acceso ao faro.



Imaxe 106: Situación dos Principais Centros Culturais e de lecer de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)





Imaxe 107: Bibliotecas en Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)

- **CASAS DA CULTURA E OUTROS CENTROS MUNICIPAIS**

O concello de Oleiros conta con varios centros municipais e casas da cultura espalladas polas diversas parroquias e destinadas principalmente a actividades lúdicas, reunións, festas, actividades para a terceira idade, talleres, etc.

- **Casa da Cultura de Perillo**

Sede da asociación de veciños da Ría de Perillo, localízase na Praza da Cultura de Perillo.

- **Casa do Pobo de Dexo**

Situada na Avda. Jiménez Herrero (Dexo), nela desenvólvense actividades organizadas pola asociación de veciños de San Antón de Dexo.

- **Casa do Pobo de Dorneda**

Situada na Avda. República Arxentina (Dorneda), nela desenvólvense actividades lúdicas como talleres, ensaios de baile e de gaitas. É a sede do Grupo Deportivo Dorneda e do grupo de baile e gaitas de Dorna.

- **Casa do Pobo de Iñás**

Situada na rúa da Vila (Iñás), nela desenvólvense actividades lúdicas diversas como talleres, festas, exposicións, etc. É a sede da Asociación de veciños do Hórreo.

- **Casa do Pobo de Lorbé**

Situada na rúa do Golfiño (Lorbé-Dexo), nela desenvólvense actividades lúdicas diversas como talleres, festas, exposicións, etc. É a sede da SRC Penha de Lorbé e da Rondalla Coral de Lorbé.

- **Casa do Pobo de Mera**

Situada na rúa do Xobre (Mera), nela desenvólvense actividades lúdicas diversas como talleres, reunións, festas, ensaios de baile e coro... É a sede da Asociación de residentes de San Cosme de Maianca, do grupo de danza, gaitas e pandereteiras A Marola e do coro polifónico de Mera.

- **Casa do Pobo de Nós**

Situada na Praza da Liberdade (Nós), ademais da biblioteca Ánxel Fole, desenvólvense actividades recreativas como talleres, reunións, ensaios de baile, gaitas, coros... É a sede da asociación de veciños e da coral Airiños Rueiro.

- **Centro cívico de Santa Cruz**

Situada na rúa Daniel Castelao (Santa Cruz), é un centro de reunión para a terceira idade, no que se desenvolven diversas actividades recreativas como talleres, reunións, ensaios de baile, coral....

É a sede do grupo de danza, de Santai Pandereteiras, da Coral Polifónica de Santa Cruz, do Fútbol Clube de Santa Cruz, da Asociación Cultural Banda de Froum Armónicas, etc.

- **Centro cultural de Montrove**

O centro cultural de Montrove localízase na rúa Casares Quiroga, a carón da estrada AC-174. Nel desenvólvense diversas actividades recreativas: talleres, reunións clases de música, etc.

É sede do Centro Cultural e Instituto de Montrove e do Club de Fútbol unión Montrove Campo. O acceso principal sitúase na rúa Casares Quiroga que conta con beirarrúas en ambas marxes e un paso de peóns fronte a entrada ao centro. Dispón ademais de espazo de estacionamento en liña na marxe oposta ao centro.

- **Casa da mocidade Portaberta**

Situado na rúa Daniel Castelao (Santa Cruz), as instalacións do centro están destinadas principalmente á xente nova, con idades comprendidas entre 12 e 18 anos. Está equipado con ordenadores, material informativo, billares...Nel organízanse actividades como talleres manuais-artísticos, socio-educativos, teatro, etc.

O acceso principal ao centro localízase na rúa Daniel Castelao, con sentido único de circulación e estacionamento en liña en ambas marxes, que se reduce á marxe esquerda na parte final da rúa onde le sitúa o centro e o espazo é máis reducido. Así mesmo, este último tramo carece de beirarrúas ou dun itinerario peonil delimitado a pesar de localizarse tamén a igrexa Nova de Santa Cruz.

- **Casa da mocidade As Pedras**

Localízase na Avenida Rosalía de Castro, nº 114 en Perillo. O seu uso está destinado como alternativa de ocio á xuventude oleirense de 14 a 30 anos, e ten horario de Luns a Xoves de 17 a 20 h e Venres e Sábado de 17 a 22 h.

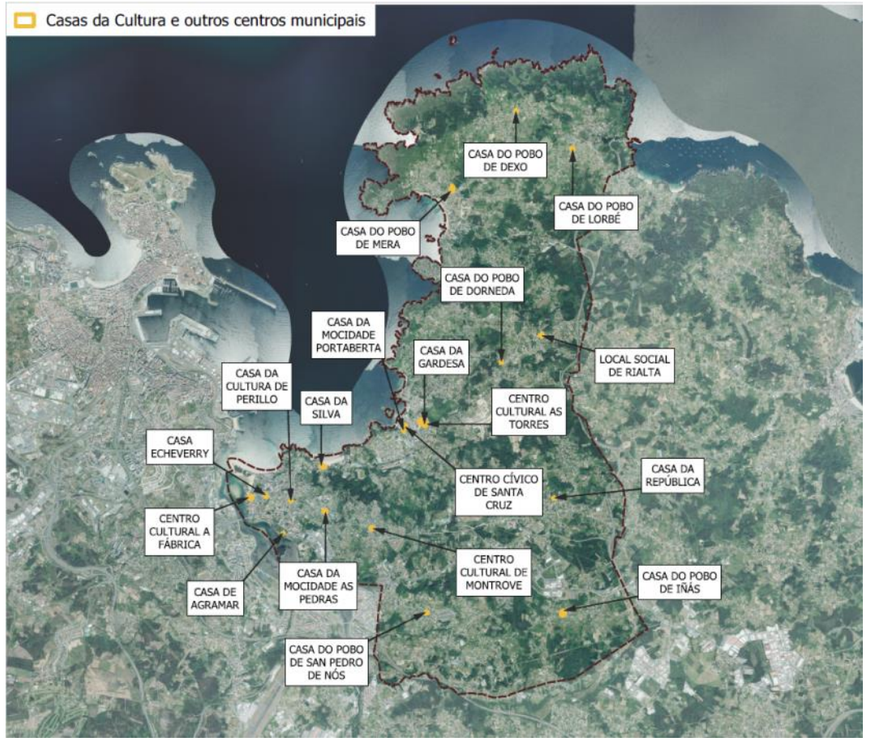
O seu acceso a pé realizase desde a rúa Avogadas, na intersección coa Avda de Rosalía de Castro, na cal se dispón de zonas de aparcadoiro en liña en ambas marxes.

- **Local social de Rialta**

Situado na rúa do Moucho (Urbanización Rialta-Arillo), desenvólvense diversas actividades recreativas como reunións, festas, rutas en bicicleta, etc. Dispón de pista deportiva e é a sede da Asociación de veciños de Rialta Xoecer. Neste caso, a Rúa do Moucho que da acceso ao centro social conta con estacionamento en liña en ambas marxes, pero carece de beirarrúas ou dun espazo delimitado para o tránsito peonil.

Ademais o concello dispón doutros centros municipais que presta de forma gratuíta aos veciños para a celebración de festas, xuntanzas...

É o caso da casa da Gardesa (parque do Centro Cultural das Torres), casa da República (rúa Fonte de Álvaro-Oleiros), casa da Silva (rúa dos Mioporos-Bastiagueiro), casa de Agramar (praza de Agramar-Perillo), casa Echeverry (Avda. Ernesto Che Guevara-Perillo),



Imaxe 108: Situación dos Principais Centros Culturais e de lecer de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)







Imaxe 109: Casas da cultura en Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)

2.3.4.6. Centros deportivos

O concello de Oleiros conta con un gran número de equipamentos deportivos en todas as parroquias do concello. A continuación recóllense aqueles de maior importancia:

- **PAVILLÓNS POLIDEPORTIVOS**

Os pavillóns polideportivos cubertos de Oleiros están situados de forma estratéxica dentro dos recintos escolares ou moi preto deles. Deste xeito posibilítase a práctica de actividades extraescolares, o desenvolvemento de competicións internas ou calquera outro tipo de actividades promovidas polos propios centros escolares.

- **Pavillón Arsenio Iglesias:** situado na Avda. da Gaiteira (Santa Cruz) a carón do CEIP I. Parga Pondal, dispón de pista polideportiva. Neste caso, a Avda da Gaiteira conta con beirarrúas, pasos de peóns elevados e espazo de estacionamento el fila nunha das súas marxes. Ademais pavillón conta con zona de estacionamento anexo ao mesmo.
- **Pavillón Bastiagueiro:** localízase na rúa Uxío Novoneira (Bastiagueiro), a carón do IES María Casares e dispón de pista polideportiva e dun rocódromo para escalada. Para acceder ao mesmo, dende a citada rúa, parte unha senda peonil que conecta directamente co pavillón.
- **Pavillón Canide:** situado na Avda. María Pita (Canide) a carón do CEIP Luís Seoane, conta con pista polideportiva e rocódromo para escalada. Neste caso, a Avda. de María Pita (AC-173) conta con itinerario peonil e ciclista a longo do seu percorrido.
- **Pavillón de Oleiros:** dispón de pista polideportiva, e o acceso ao mesmo localízase na rúa do Ensino, a carón do CEIP Rabadeira.
- **Pavillón de Perillo:** neste caso dispón de pista polideportiva e dun builder de escalada deportiva. O acceso ao mesmo localízase na Avda. Valle Inclán a carón do CEIP Valle Inclán.

- **PISCINAS E XIMNASIOS**

Os seguintes complexos deportivos que albergan as piscinas municipais contan tamén con outras instalacións deportivas nas que se imparten actividades programadas, salas equipadas con aparatos, saunas, etc.

- **Piscina A Fábrica:** tal e como se recolle en apartados anteriores, este centro cultural situado na rúa do Inglés (Perillo) acolle tamén unha piscina municipal climatizada de 20 metros con 3 rúas.

- **Piscina e ximnasio e pista polideportiva de Dorneda:** situada na rúa do Moucho (Urbanización Rialta)**,** a carón do centro social, localízase unha piscina municipal e ximnasio xunto con outra pista deportiva cuberta.
- **Piscina e ximnasio de Oleiros:** no núcleo de Oleiros, concretamente na Avda. Miguel Hernández, localízase esta piscina e ximnasio municipal. Neste caso, a citada Avda. conta con itinerarios peonís en ambas marxes, pasos de peóns e un aparcadoiro anexo ao centro deportivo.
- **Piscina e ximnasio de Perillo:** localízase na rúa Tras das Eiras (Perillo), preto doutros centros atractores como o IES Xosé Neira Vilas. Neste caso, a rúa de acceso componse de plataforma compartida con itinerarios peonís diferenciados e ademais dispón dun aparcadoiro anexo ao centro deportivo.

- **CAMPOS DE FÚTBOL**

Oleiros conta na actualidade con 8 campos de fútbol, xestionados e utilizados polos clubs locais , que teñen subscritos convenios de colaboración co concello.

- **Campo de fútbol de Anido:** na urbanización situada no Mesón da Auga (Nós), localízase este campo de fútbol usado polo Club de Fútbol Hércules. O acceso ao mesmo realízase a través dunha senda peonil que parte da rúa Anido**,** con dobre sentido de circulación, beirarrúas e estacionamento en liña.
- **Campo de fútbol Atlético de San Pedro:** a carón da Avda. Salvador Allende (AC-221), na parroquia de Nós, localízase este campo de fútbol utilizado polo Club de Fútbol Atlético San Pedro. Neste caso non existe un itinerario ou senda peonil que permita o acceso a pé ao campo de fútbol nin un espazo de estacionamento asociado ao mesmo.
- **Campo de fútbol del Iñás:** situado a carón da vía Ártabra, o acceso ao mesmo realízase a través da rúa Mandín que parte da CP-5814 e dispón dun itinerario peonil sinalizado mediante marcas viarias. Usado polo Club de Fútbol Mercurio.
- **Campo de fútbol e pista polideportiva Os Regos:** ambos equipamentos localízanse na urbanización Os Regos. O acceso aos mesmos, realízase a través da rúa Río Eume, que parte da Avda. Isaac Díaz Pardo con dobre sentido de circulación, pero sen un espazo destinado ao tránsito peonil. Nesta urbanización dispoñen ademais de varias pistas de tenis, e piscinas de uso exclusivo dos residentes.
- **Campo de fútbol Eugenio Pardo Conchado e pista deportiva:** ambos equipamentos localízanse na rúa Condús (Oleiros), que conta con dobre sentido de circulación, pero sen un espazo destinado ao tránsito peonil. No caso do campo de fútbol, úsase polo Club de Fútbol Obreiro de Oleiros.
- **Campo de fútbol O Redondo:** na urbanización Icaria (Liáns) localízase este campo de fútbol utilizado polos clubs Unión Campestre de Montrove e A Perillo. O acceso ao mesmo localízase na rúa Minerva, con sentido único de circulación, aparcadoiro en liña e beirarrúas en ambas marxes.
- **Campo de fútbol O Xabrón:** situado na rúa do Xabrón (Mera), usase polo Club de Fútbol Marino. Neste caso, a rúa de acceso ao campo de fútbol, trátase dunha rúa moi estreita sen un espazo destinado ao tránsito peonil.
- **Campo de fútbol de Mera:** novo campo de fútbol en execución a carón da rúa Fonte Cuba, que contará ademais con un aparcadoiro propio.

- **PISTAS POLIDEPORTIVAS CUBERTAS**

Ao longo dos anos fóronse situando de maneira estratéxica unha completa rede de pistas polideportivas cubertas que posibilitan a práctica deportiva ao longo de todo o ano.

- **Pista polideportiva Dexo:** esta pista polideportiva localízase a carón da casa do pobo de Dexo, na rúa Jiménez Herrero.
- **Pista polideportiva II República:** localízase a carón da Avda. da República (Perillo), con dobre sentido de circulación, espazo de estacionamento en liña, beirarrúas en ambas marxes e pasos de peóns elevados.
- **Pista polideportiva Iñás:** esta pista polideportiva localízase a carón da casa do pobo de Iñás, na rúa da Vila
- **Pista polideportiva Lorbé:** a carón tamén da casa do pobo de Lorbé (rúa do Golfiño), localízase esta pista polideportiva xunto con unha pista de tenis.
- **Pista polideportiva Meixonfrío:** no núcleo de Santa Cruz, concretamente na rúa Manuel Gutiérrez Mellado localízase esta pista polideportiva. Neste caso, a rúa de acceso á mesma conta con beirarrúas e pasos de peóns elevados, así como espazo de estacionamento en batería.
- **Pista Os Regos:** pista polideportiva situada na urbanización Os Regos, á que se accede dende a rúa Río Eume, dende a que parte unha senda peonil que da acceso ao equipamento deportivo.
- **Pista Rialta:** situada na rúa do Moucho **(**urbanización Rialta**)** localízase este equipamento deportivo, a carón da piscina municipal de Dorneda e do centro social.
- **Pista polideportiva Miraflores:** esta pista polideportiva localízase a carón do IES Miraflores na Avda. Miguel Hernández.
- **Pista polideportiva Nós:** esta pista polideportiva localízase a carón da casa do pobo de Nós, na praza da Liberdade.

- **PISTAS DEPORTIVAS DESCUBERTAS**

Como complemento ás pistas cubertas, o concello de Oleiros dispón dunha rede de pistas polideportivas descubertas. Estas pistas completan a rede municipal de polideportivos e o seu uso é moi elevado debido principalmente á súa distribución e proximidade aos veciños

- **Pista deportiva A Carballeira:** pista deportiva situada a carón da rúa Juana de Vega (Nós), que conta con plataforma única e espazos delimitados para o tránsito peonil.
- **Pista deportiva Cividades:** no núcleo de Mera, concretamente na rúa das Escolas localízase esta pista deportiva. Conta con un aparcadoiro contiguo á mesma, e varios tramos de beirarrúas sen continuidade.
- **Pista deportiva Cova dos Bois:** esta pista localízase na rúa Miguel Servet (Perillo), con beirarrúa na marxe esquerda e circulación limitada aos usuarios dos garaxes da zona.
- **Pista deportiva Dorneda:** esta pista deportiva localízase a carón da casa do pobo de Dorneda, na Avda. República Arxentina.

- **Pista deportiva Carballido:** pista deportiva situada no parque do Carballido (Avda. Valle Inclán-Perillo).
- **Pista do Condús:** esta pista localízase a carón do campo de fútbol Eugenio Pardo Conchado, con acceso dende a rúa Condús da que recibe o nome.
- **Pista deportiva O Carballo:** situada no núcleo de O Carballo, a carón do CEP Hijas de Cristo Rey, o acceso á mesma realízase dende a rúa Maside con dobre sentido de circulación e beirarrúa na marxe dereita.
- **Pista recreativa de Icaria:** esta pista localízase a carón da rúa Ícaro (Perillo), que conta con dobre sentido circulatorio, beirarrúas e estacionamento en liña en ambas marxes.
- **Pista deportiva O Seixal:** esta pista localízase na rúa Lameiro (núcleo O Seixal), con sentido único de circulación, zonas de estacionamento en liña, e algún tramo de beirarrúa que nas zonas máis estreitas desaparece debido á falta de espazo. A carón desta pista deportiva disponse tamén dun campo de chave.
- **Pista deportiva Romardeiro:** esta pista sitúase a carón da rúa Antón Fraguas, na intersección con Casares Quiroga. Conta con itinerarios peonís que dan acceso á mesma así como varias prazas de estacionamento na súa contorna.
- **Pista deportiva Santa Cruz:** esta pista localízase na rúa Rafael Dieste a carón do centro de saúde de Santa Cruz.
- **Pista deportiva Xoez:** pista situada no núcleo de Serantes, a carón da rúa Castro da Groba. Trátase dunha rúa estreita, con dobre sentido de circulación sen un espazo delimitado para o tránsito peonil.
- **Pista deportiva O Valiño:** pista deportiva situada a carón da rúa Fiandeiras, na urbanización de O Valiño.

PISTAS DE TENIS-PATINAXE

Oleiros conta na actualidade con tres pistas de tenis municipais, públicas e de uso gratuíto. Estas instalacións, utilizadas por veciños, visitantes e en ocasións polos clubs locais, están situadas nos contornos de espazos naturais e recreativos que permiten compaxinar a práctica do tenis con outras actividades de ocio.

- **Pista de tenis, pista de skate e pista de patinaxe de Bastiagueiro:** na avenida Ernesto Che Guevara, preto da praia de Bastiagueiro localízanse os citados equipamentos, por un lado unha pista de tenis situada no parque que da acceso á praia e por outro unha pista de skate e unha nova pista de patinaxe integradas no parque de Liáns fronte á praia de Bastiagueiro.
- **Pista de tenis de Nós:** situada nas inmediacións da igrexa de Nós, xunto ao pazo da Carballeira, tamén está habilitada para a práctica do baloncesto.
- **Pista de tenis Hábitat Perillo:** esta pista de tenis localízase no paseo da ría (Perillo) moi preto da urbanización Hábitat.
- **Pista de tenis do Graxal:** trátase de dúas pistas de tenis situadas no parque do Graxal**,** limítrofe coa rúa do Burgo.
- **Club de tenis A Coruña e Canabal:** trátase de clubs privados situados nas Rúas Mahatma Gandhi e Seixo Branco, que atraen gran número de desprazamentos.

NÁUTICOS

Oleiros como concello marítimo conta cun gran potencial para as actividades náuticas, de ahí que existan instalacións municipais nos principais núcleos costeiros. Ademais dos clubs deportivos, as instalacións náuticas municipais son usadas pola veciñanza o que posibilita o desenvolvemento dos distintos programas deportivos que pon en marcha o Concello.

- **Náutico de A Fábrica:** o centro cultural de A Fábrica en Perillo, acolle tamén o náutico utilizado polo C. Regatas de Perillo e para actividades de remo olímpico.
- **Náutico de Bastiagueiro:** situado en plena praia de Bastiagueiro, realízanse actividades de surf, body-board e kaiak de mar.
- **Náutico de Santa Cruz:** situado no paseo marítimo da praia de Santa Cruz, utilízase para actividades náuticas municipais como cursos de kaiak de mar.
- **Náutico de Mera:** neste caso, o náutico de Mera emprázase na rúa dos Vinculeiros, a carón do paseo da Lagoa e da praia de Mera. Utilizado polo C.D. Mariñeiro para actividades de remo de banco fixo.
- **Náutico de Santa Cristina:** situado na Avda. das Américas (Santa Cristina), a carón da praia, utilízase polo Club de Regatas de Perillo para a actividade de remo de banco fixo.

CAMPOS DE GOLF

- **Campo de Golf Xaz:** situado en Dorneda, na rúa Castro de Xaz, localízase nunha zona de amplo valor paisaxístico e cultural, na que se encontran tamén o castro e o palacio de Xaz, este último convertido na sede do club de golf.

Ademais das instalacións deportivas descritas anteriormente o concello de Oleiros conta con varios campos de chave situados entre outros nas casas do pobo de Iñás, Lorbé e Nós, a carón do concello de Oleiros ou no parque Nelson Mandela.









Imaxe 110: Centros deportivos en Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)



Imaxe 111: Situación dos Principais Centros Deportivos de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)

2.3.4.7. Zonas comerciais e mercados

Neste caso as actividades comerciais do concello distribúense nas diferentes parroquias que o compoñen, sendo a parroquia de Perillo a que concentra con diferencia a maior actividade comercial, seguida das parroquias de Liáns (núcleo de Santa Cruz) e Nós, mentres que no extremo oposto a parroquia de Maianca é a que presenta unha menor actividade comercial.

O concello de Oleiros elaborou unha guía empresarial que recolle todos os comerciantes e empresarios do termo municipal, co fin de contribuír a unha localización áxil, cómoda e inmediata dos servizos existentes, á vez que se pretende dinamizar e potenciar a economía e industria municipal a través de campañas de promoción e divulgación.

En canto aos principais centros comerciais ou mercados do concello cabe destacar:

- **Mercado Municipal**

O mercado municipal está situado na parroquia de Perillo, concretamente na Rúa Golpa. Conta con varios postos dedicados a alimentación e florería distribuídos en dúas plantas e un supermercado situado na planta inferior. O horario do mercado é de luns a sábados de 9:30 a 14:30 horas.

Neste caso o mercado conta con dous accesos situados na rúa Golpa, que rodea o mercado con sentido único de circulación, beirarrúas en ambas marxes e pasos de peóns elevados.

Por outro lado, o acceso ao supermercado e a outros establecementos situados na planta baixa realízase dende a rúa Nelson Mandela, con dobre sentido de circulación, estacionamento en liña e batería, beirarrúas e pasos de peóns elevados.

- **Centros comerciais**

<u>Centro comercial Parque de Oleiros:</u>

Situado a carón da estrada N-VI, na parroquia de Iñás, este centro comercial acolle un total de 10 establecementos dedicados ao bricolaxe, fogar, produtos para animais, supermercados, restaurantes, ou automoción, cun horario que vai dende as 8:00 horas ata as 22:00 de luns a sábado.

O acceso principal ao mesmo realízase dende a estrada N-VI, de onde parte un ramal de saída cara o centro comercial (Rúa Barbanza), aínda que tamén é posible acceder ao mesmo dende a estrada CP-1707 tomando a saída cara a Rúa Morrazo.

En calquera caso, o centro comercial conta con un amplo aparcadoiro dividido en tres alturas conectadas mediante ascensor ou escaleiras mecánicas.

Nas proximidades deste centro comercial, localízanse outros establecementos como un Decathlon ou os supermercados Lidl e Carrefour xeradores de desprazamentos procedentes tanto do propio concello como de concellos veciños. En todos os casos dispoñen de aparcadoiros propios.

Así mesmo, existen outros supermercados significativos como os Gadis situados na urbanización Os Regos e na Avenida Ernesto Che Guevara, o Froiz e Mercadona da Avenida da Mariña, ou o Mercadona da Avda. Núñez Montero que tamén atraen un bo número de desprazamentos e en xeral contan con aparcadoiros propios.





Imaxe 112: Zonas comerciais e mercados en Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)

- **Porto de Lorbé**

Trátase dun pequeno porto pesqueiro situado ao nordeste do concello, na mesma ría de Betanzos, con acceso dende a vía Ártabra a través da estrada CP-5802 e recoñecido principalmente pola produción de mexillón.



Imaxe 113: Principais zonas comerciais de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)

Ademais, é importante destacar que todos os días 6 e 24 de cada mes se celebra o mercado ou feira de Oleiros, situado na Praza da Rabadeira, a carón do concello de Oleiros e no que se instalan postos de diversos produtos de alimentación, roupa, etc.

2.3.4.8. Centros Relixiosos

Outros centros atractores e xeradores de desprazamentos son os centros relixiosos, que teñen a consideración de equipamentos comunitarios, e que do mesmo xeito que nos casos anteriores implican movementos de carácter veciñal, asociados ao turismo, ou de forma puntual movementos máis significativos (celebracións, funerais, etc.).

- **Igrexa de Santa Leocadia de Perillo**

Situada no núcleo de Perillo (Praza da Canteira), o acceso principal localízase na propia praza, de carácter esencialmente peonil, onde a circulación de vehículos está limitada a un único carril de circulación delimitado por elementos de seguridade ou bolardos.

- **Igrexa de San Pedro de Nós**

Localízase na rúa Ánimas, preto de outros centros atractores como a casa do pobo de Nós e de varios equipamentos deportivos. O acceso á mesma localízase na citada rúa a través dunha senda peonil conectada mediante un paso de peóns aos itinerarios peonís existentes. A carón da mesma existe unha praza reservada a servizos relixiosos.

- **Igrexa de Santa Eulalia de Liáns**

Esta igrexa emprázase no Parque dos Veciños, un dos principais pulmóns verdes do concello, ao que se accede a través da rúa Casares Quiroga que conta con beirarrúa e senda peonil nas súas marxes. Preto da mesma atopamos un aparcadoiro que da servizo á parroquia e ao cemiterio de Liáns situado nas inmediacións.

- **Igrexa Nova de Santa Cruz**

Esta igrexa construída no ano 1971 emprázase no núcleo de Santa Cruz, na rúa Daniel Castelao que dá acceso á mesma e que no tramo no que se sitúa carece de beirarrúas ou dun espazo destinado ao tránsito peonil.

- **Igrexa de Santa María de Oleiros**

Localízase a carón da intersección das rúas Río e Sucado, fronte ao cemiterio parroquial. Existe un itinerario peonil paralelo á rúa do Río cun paso de peóns que facilita o acceso ao templo.

- **Igrexa Nova de Santa María de Oleiros**

Situada a carón da Avda. República de Uruguay (AC-181) onde se localiza o acceso principal á mesma que se pode realizar a pé a través da beirarrúa existente na marxe na que se empraza. Así mesmo existe unha zona de aparcadoiro en batería nas inmediacións da parroquia.

- **Igrexa de San Martiño de Dorneda**

Esta igrexa localízase na parroquia de Dorneda, a carón da travesía do Cruceiro. O acceso á mesma realízase a través dun sendeiro que parte da beirarrúa existente ata o recinto parroquial. Así mesmo, existe outro sendeiro peonil que conecta a igrexa de San Martiño de Dorneda coa senda peonil e ciclista da Avenida República Arxentina.

- **Igrexa de San Cosme de Maianca**

O acceso principal desta igrexa sitúase a carón da Avda. Tierno Galván, que dispón de itinerarios peonís en ambas marxes, pero non así de espazo de estacionamento.

- **Igrexa de San Xián de Serantes**

Situada na rúa Doutor Fleming (AC-163) na parroquia de Serantes, o acceso ao mesmo realízase a través dun itinerario peonil conectado a beirarrúa existente que discorre paralela á estrada AC-163. Neste caso, dispón dun aparcadoiro que da servizo á igrexa parroquial.

- **Igrexa de Santa María de Dexo**

Pertencente á parroquia de Dexo, esta igrexa localízase na Avda. Jiménez Herrero, preto de outros centros atractores como o polideportivo ou a casa do pobo de Dexo. Neste caso a rúa na que se empraza carece dun espazo destinado ao tránsito peonil e o acceso á mesma realízase a través do tramo de escaleiras ou da rampla executada o seu carón.

- **Igrexa de San Xurxo de Iñás**

Esta igrexa emprázase a carón da rúa da Igrexa, ao sur do parque industrial de Iñás. Neste caso a rúa non dispón dun itinerario peonil continuo que favoreza os desprazamentos a pé, nin dun espazo de estacionamento asociado á mesma.

- **Capela de Santa Ana**

Trátase dunha pequena capela situada no núcleo de Mera (Paseo da Lagoa), nun entorno privilexiado a carón do mar, con acceso dende a rúa na que se empraza e dende o propio paseo marítimo.

- **Capela de San Marcos**

Situada a carón da rúa Mª Pilar Estévez Diéguez, na parroquia de Nós. A rúa dispón dun itinerario peonil continuo alternando ambas marxes e conectado a través de pasos de peóns elevados.

- **Capela do Carme**

Capela pertencente á parroquia de Lorbé, situada a carón da rúa do Portelo que nesa zona dispón dun itinerario peonil paralelo á estrada e diferenciado da mesma mediante marcas viarias.

- **Capela de San Paio de Montrove**

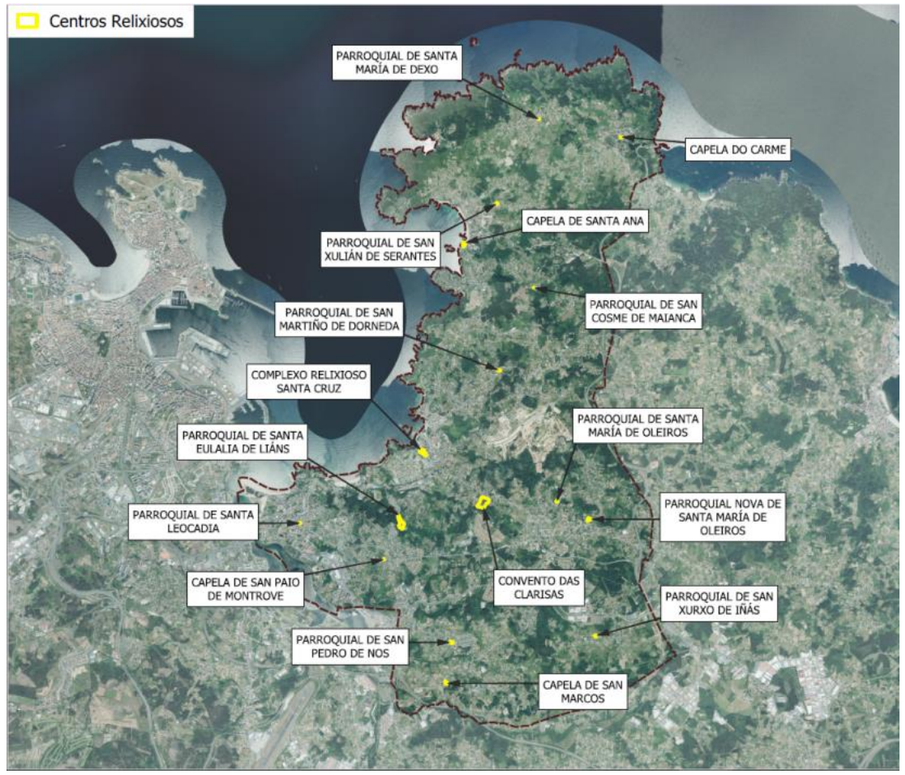
Localízase na praza da Constitución, a carón do parque e pazo de Ibarrola en A Capela-Montrove, o acceso á mesma realízase a través da rúa Constitución, que dispón de varios tramos de beirarrúa nas zonas máis amplas.

- **Convento das Capuchinas**

Situado na Rúa das Camelias, preto da Urbanización Os Regos, o acceso ao mesmo realízase dende a Avda. Isaac Díaz Pardo que conta cun estreito itinerario peonil paralelo á estrada.



Imaxe 114: Principais centros relixiosos de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)



Imaxe 115: Situación dos principais centros relixiosos de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)

2.3.4.9. Zonas turísticas e de ocio

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

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

Respecto das zonas de aloxamentos turísticos hai que sinalar que todas as parroquias do concello contan con algún aloxamento turísticos sendo os núcleos de Perillo-Santa Cristina e Santa Cruz os que que acollen un maior número de prazas hoteleiras.

No relativo ás zonas de ocio hai que considerar que a maior parte dos locais de hostalaría e ocio nocturno atópanse tamén nos núcleos de Perillo-Santa Cristina e en Santa Cruz.

En canto ás zonas de ocio natural o principal atractivo está relacionado coas praias, en particular, as de Santa Cristina, Bastiagueiro, Santa Cruz, Mera ou Espiñeiro, que reciben un maior número de visitantes.

Praia de Santa Cristina

Composta por unha gran lingua de area fina e dourada con unha zona que da ao mar, moi apreciada polos amantes de deportes acuáticos como o windsurf ou o kitesurf e unha zona interior máis protexida que da a Ría do Burgo. Un amplo paseo marítimo discorre a carón dela e conecta un entorno dotado de múltiples servizos (hostalaría, comercio, ocio...) con amplas zonas verdes (parque de José Martí).

Dispón de varios accesos ao longo da mesma e de estacionamento delimitado como zona de aparcadoiro regulado .

Praia de Bastiagueiro

Praia aberta, idónea para o paseo e a práctica deportiva. Está rodeada de zonas verdes que permiten o acceso a pé ou en bicicleta a través dos itinerarios existentes. Ademais conta con dous aparcadoiros regulados nas proximidades da mesma.

Praia de Santa Cruz

Praia situada en pleno núcleo urbano, aos pés do Castelo de Santa Cruz, declarado Ben de Interese Cultural, e asentado nun illote ao que se accede a través dunha pasarela de madeira. Sumado á gran oferta hostaleira da zona convérteo nun lugar moi concorrido tanto por residentes como por visitantes durante a época estival. Conta con varios accesos e un paseo que a bordea.

Cabe sinalar a existencia dun paseo costeiro que comunica as praias de Santa Cristina-Bastiagueiro e Santa Cruz.

Praia de Naval

Pertencente á parroquia de Dorneda, preto do núcleo urbano de Santa Cruz e conectado con este a través de sendas e itinerarios peonís, localízase esta praia caracterizada polas súas augas tranquilas e cálidas ideais para o baño. Conta con un aparcadoiro anexo, dende o que se accede á mesma a través dunha rampla.

Praia das Margaridas

Trátase dunha cala illada situada en Breixo-Dorneda á que só se pode acceder a pé dende a Rúa Boi do Canto, unha estrada moi estreita sen espazo destinado ao tránsito peonil.

Praia de Mera

Outra das praias do concello que atrae un maior número de visitantes é a praia de Mera, situada en pleno núcleo urbano. Conta no seu entorno cunha ampla oferta hostaleira, zona de paseo e descanso (miradoiro de Santa Ana, e parque de “A Lagoa”...).

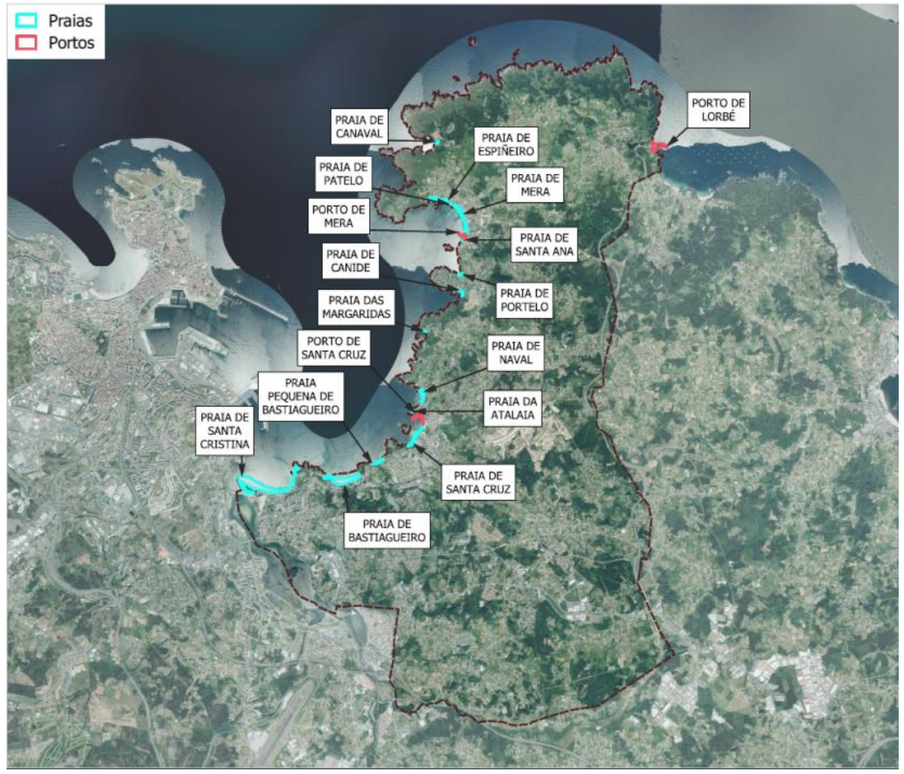
Dispón de varios accesos ademais dunha pasarela de madeira que a comunica coa próxima praia de Espiñeiro. Ademais conta con varios aparcadoiros públicos preto da praia.

Praia de Espiñeiro

Situada a continuación da praia de Mera en dirección norte, e conectada coa mesma a través dun paseo que discorre a carón da costa, o acceso principal á mesma localízase a través da rúa Espiñeiro con circulación limitada a residentes e vehículos autorizados. Neste caso non existe unha zona de estacionamento próxima á mesma.

Praia de Canabal

Pequena enseada situada na costa norte do municipio, preto do núcleo de Mera, dentro do Monumento Natural Costa de Dexo-Serantes. O acceso realízase a pé dende a rúa Seixo Branco, que conta con beirarrúas e dende a que a parte unha senda peonil que conecta directamente coa praia.



Imaxe 116: Situación das principais praias e portos de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)









Imaxe 117: Principais praias de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)

Tal e como se recolle en apartados anteriores un dos principais atractivos turísticos naturais do concello é o Monumento natural Costa de Dexo-Serantes que se estende entre os faros de Mera e o porto de Lorbé. Para poder desfrutar deste espazo existen varias rutas como a Ruta de Seixo Branco-Furnas, a Ruta Porto de Dexo ou a Ruta Faros de Mera.

Outras rutas de interese no concello son a Senda Litoral Mera ou o Sendeiro Costa Libre.

2.3.5. VIVENDAS

O Parque de Vivendas existentes é unha cuestión que se atopa moi relacionada tanto coa distribución da poboación e da súa densidade como no caso dun concello turístico coa súa capacidade para proporcionar residencia secundaria e aloxamentos turísticos.

Neste senso, o dato máis recente que desagrega o parque de vivendas no concello de Oleiros é o Censo de Poboación e Vivenda do ano 2011, onde pode observarse como para un total de 18.658 vivendas, o número de vivendas secundarias (2.913 vivendas) é claramente inferior a número de vivendas principais (13.044), existindo ademais unha cifra considerable de vivendas baleiras (2.694 vivendas).

	TOTAL	VIV. PRINCIPAIS	VIV. SECUNDARIAS	VIV. BALEIRAS	VIV. COLECTIVAS
Oleiros	18.658	13.044 (69,91%)	2.913 (15,61%)	2.694 (14,44%)	7 (0,038%)

Táboa 25: Clasificación das vivendas existentes no municipio de Oleiros (Fonte: Datos INE)

Se comparamos a cifra de vivendas cos censos anteriores, vemos que o número de vivendas non deixou de crecer dende a década dos 90, cun incremento entorno ao 29% por década, relacionada principalmente coa súa proximidade á cidade de A Coruña formando parte da súa área metropolitana.

Estes datos poñen de manifesto a caracterización de Oleiros como municipio de carácter residencial, cunha poboación tamén afectada pola estacionalidade.

Se analizamos o número de persoas que habitan por vivenda, temos unha ocupación media de 3,0 persoas.

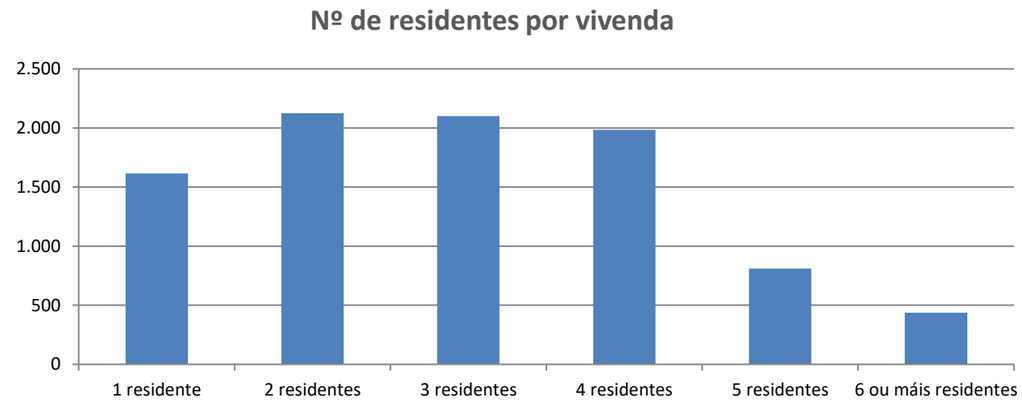


Figura 12: Número de fogares segundo o número de residentes (Datos IGE)

En canto á tipoloxía dos edificios obsérvase que as vivendas familiares predominan na composición municipal, seguido dos edificios de vivendas concentrados nas localidades de maior poboación e cunha urbanización máis compacta. As vivendas colectivas non se poden considerar representativas e os locais representan un porcentaxe baixo dos edificios existentes no municipio.

A través dos datos extraídos do Censo de Poboación e vivendas do ano 2011 elabórase o seguinte gráfico no que se recolle as vivendas en función do seu ano de construción:

	TOTAL	RUINOSO	MALO	DEFICIENTE	BO	NON CONSTA
Total	18.650	85	30	805	16.910	820
Antes de 1900	545	-	30	85	430	-
De 1900 a 1920	150	-	-	35	115	-
De 1921 a 1940	360	50	-	25	285	-
De 1941 a 1950	260	-	-	45	215	-
De 1951 a 1960	415	-	-	130	285	-
De 1961 a 1970	1.295	35	-	155	1.110	-
De 1971 a 1980	5.530	-	-	260	5.270	-
De 1981 a 1990	2.385	-	-	40	2.345	-
De 1991 a 2001	3.015	-	-	30	2.985	-
De 2001 a 2011	3.870	-	-	-	3.870	-

Táboa 26: Clasificación das vivendas existentes no municipio de Oleiros (Fonte: Datos INE)

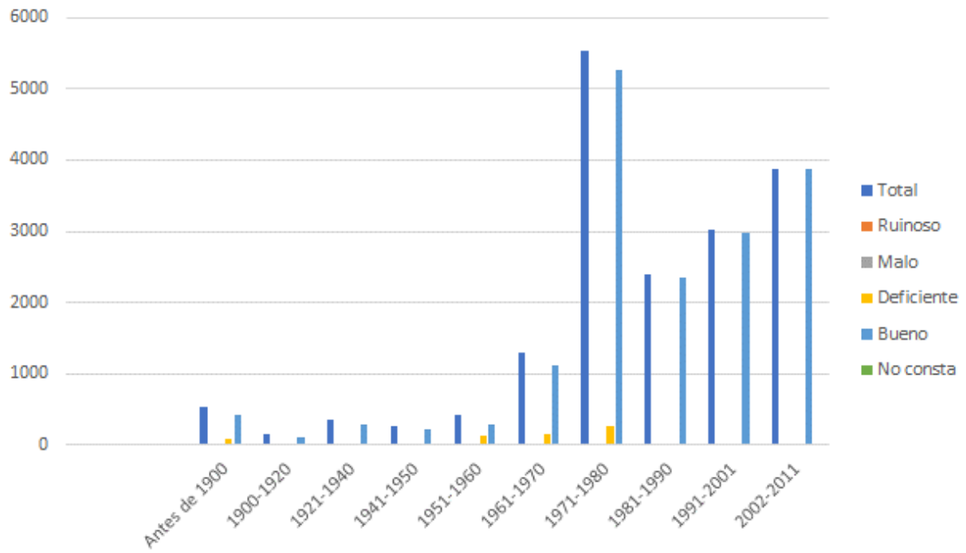


Figura 13: Vivendas en función do ano de construción e do seu estado (Elaboración Propia con datos INE)

A través destes datos podemos observar que a maior parte das vivendas do municipio de Oleiros construíronse nos últimos 30 anos, o que reforza o papel de Oleiros como cidade de servizos dormitorio de A Coruña, acollendo poboación procedente do mercado inmobiliario coruñés.

A través destes datos podemos observar que o desenvolvemento máis importante do parque de vivendas produciuse ao tempo que a explosión demográfica dos anos 70. Na seguinte década (80) o ritmo de crecemento diminúe, para volver a incrementarse nas décadas dos 90 e 2000.

Se estudamos o estado no que se encontran as vivendas que conforman o municipio de Oleiros, obtéñense os seguintes resultados:

- A este respecto observamos que menos do 0,5% das vivendas encóntranse nun estado ruinoso ou malo, e arredor do 4,5% do total nun estado malo ou deficiente, mentres que a gran maioría das mesmas (entorno a un 90,7%) presentan un estado bo.
- Tal e como se recolle na táboa anterior, o maior número de vivendas en mal estado encádrase dentro das décadas dos 20-30 e dos 60, que polo xeral se atopan en asentamentos orixinais de núcleo e na súa primeira extensión.

Locais

Segundo os últimos datos publicados polo IGE, existe unha cantidade total de 1040 locais, distribuídos de maneira irregular polo territorio, destinados principalmente a uso comercial. Contrastando estes datos coa información de vivendas, pódese inferir que gran parte destes locais encóntranse nos baixos de vivendas familiares, co que os comercios se sitúan en boa medida en zonas accesibles e urbanizadas.

2.4. ANÁLISE DO TRANSPORTE E A CIRCULACIÓN

2.4.1. TRANSPORTE PÚBLICO. AUTOBÚS

2.4.1.1. Oferta liñas de autobús actuais

Actualmente a oferta de transporte público está constituída polo servizo de taxis e as liñas de autobús definidas no Plan de Transporte de Galicia. O autobús é o medio de transporte público de maior difusión e alternativas. Esta oferta vese ampliada gracias á proximidade á cidade de A Coruña.

Actualmente existen varias empresas concesionarias, que explotan o servizo público regular permanente de transporte de viaxeiros por estrada, e son Autos Carballo, Hércules Norte, Alsa e Monbús, Arriva, Eliseo Pita.

PLAN DE TRANSPORTE PÚBLICO DE GALICIA

O obxectivo xeral do Plan de Transporte Público de Galicia, non é outro que acadar un modelo de transporte público por estrada sostible e eficiente, que se adapte mellor ás necesidades da cidadanía de Galicia a través dos diferentes apartados que compoñen este documento desenvólvense uns obxectivos máis específicos que, seguindo o indicado na Lei 10/2016, son os seguintes:

- Facilitar a mobilidade das persoas en termos de igualdade, seguridade, calidade, eficiencia social e sustentabilidade económico-financeira e medioambiental.
- Fomentar e potenciar o uso prioritario do transporte público en calquera dos seus modos.
- Facilitar a intermodalidade do servizo e a súa accesibilidade ás persoas, de xeito que se potencie a súa concepción como unha alternativa sostible fronte ao transporte particular e contribúa á vertebración territorial da Comunidade Autónoma.

No mes de novembro de 2018 aprobouse o Plan de transporte Público de Galicia, que deseñará a rede de autobús da próxima década de cara a configurar un transporte público máis útil, eficiente e sostible.

Con data 17 de xaneiro publícase no DOG o Plan de Transporte Público no que se marcan as directrices para dispor un modelo sustentable e eficiente adaptado ás necesidades de mobilidade actuais.

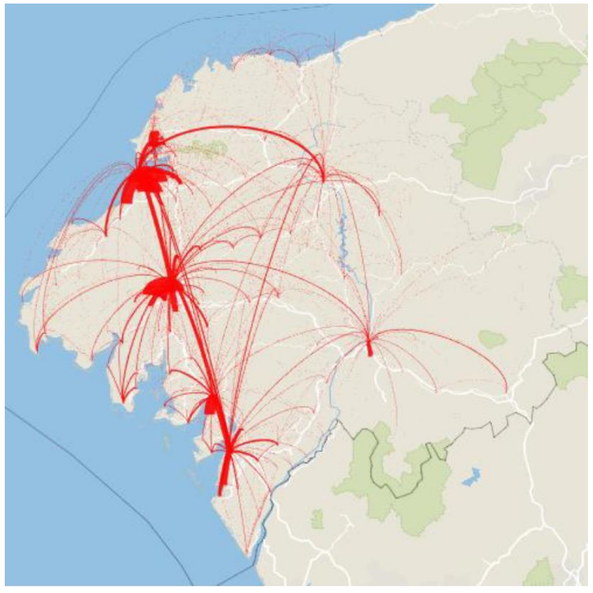
Posteriormente, a Consellería de Infraestruturas e Mobilidade elaborou unha modificación do citado Plan de Transporte Público de Galicia, mediante a incorporación dun anexo relativo á Área de Transportes de Galicia, e cuxo documento base foi elaborado pola Dirección Xeral de Mobilidade.

Este anexo foi aprobado, despois de deliberación, polo Consello de la Xunta de Galicia, na súa reunión do 25 de febreiro de 2021.

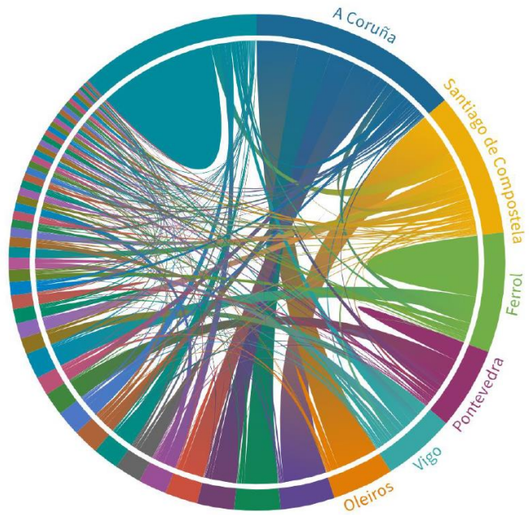
Por último, dado que se coñece o número de viaxes que está previsto realizar, dende cada concello ata cada un dos outros concellos de Galicia, é posible representar xeograficamente, a modo de arcos de conexión entre nodos, cada unha desas relacións de tráfico, cun grosor proporcional ao volume de viaxes previsto anualmente en cada unha delas.

Neste anexo engádese unha imaxe que representa o número de viaxes que está previsto realizar, dende cada concello ata cada un dos outros concellos de Galicia e onde a simple vista obsérvase a preponderante importancia que teñen as relacións de tráfico entre as principais cidades de Galicia e os concellos do seu entorno (especialmente no caso das cidades da Coruña, Santiago de Compostela, Vigo, Pontevedra e Ferrol), así como coas outras cidades de Galicia. En comparación con esas relacións de

tráfico nas que é esperable unha maior demanda, o conxunto do resto de relacións de tráfico presenta un volume de demanda moito máis baixo.



No seguinte gráfico, amósanse eses mesmos datos, pero ordenados segundo o número total de viaxes con orixe en cada concello de Galicia. Así, compróbase que entre 8 concellos (A Coruña, Santiago de Compostela, Ferrol, Pontevedra, Vigo, Oleiros, Ames e Culleredo) xéranse máis da metade das viaxes do Sistema de Transporte Público de Galicia.



O Plan de Transporte Público de Galicia inclúe tamén o servizo de Transporte Baixo Demanda, que permitirá levar o servizo público de transporte a máis localidades e poboacións e, ao tempo, garantir a súa propia eficiencia e o aforro enerxético, pois o autobús ou o microbús só viaxará se hai xente que demande o servizo.

Neste caso e segundo o Plan de Transporte Público de Galicia, o concello de Oleiros conta con paradas dentro do servizo de transporte baixo demanda e servizo integrado nalgunha das rutas da liña XG-846.

Con data 25 de marzo de 2019, a Dirección Xeral de Mobilidade emitiu resolución pola que se acorda o establecemento dos servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral por estrada que se definen nos proxectos de explotación de claves XG600 a XG743, aprobar o expediente de información pública dos anteditos proxectos de explotación e aprobar os propios proxectos de explotación aos que se fai referencia e, como parte deles, os seus correspondentes estudos económico financeiros, que serven como estudos de viabilidade das concesións de servizos públicos ás que se refiren.

Con data 15 de xaneiro de 2020 a Dirección Xeral de Mobilidade emitiu resolución pola que se acorda o establecemento dos servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral por estrada que se definen nos proxectos de explotación de claves XG-800 a XG-891, aprobar o expediente de información pública dos anteditos proxectos de explotación e aprobar os propios proxectos de explotación aos que se fai referencia e, como parte de eles, os seus correspondentes estudios económico financeiros, que serven como estudos de viabilidade das concesións de servizos públicos ás que se refiren.

Con data 25 de febreiro de 2021, o Consello da Xunta aprobou a Área de Transporte de Galicia e mediante o Anuncio do 3 de marzo de 2021 publicouse o Acordo do Consello da Xunta de Galicia, do 25 de febreiro de 2021, polo que se aproba o anexo do Plan de transporte de Galicia sobre a Área de Transporte de Galicia (DOG núm. 55, do 23 de marzo)..

A documentación completa de todos os proxectos de explotación aos que se refire esa resolución está á disposición de todas as persoas interesadas, na web da Consellería de Infraestruturas e Mobilidade.

Actualmente a Dirección Xeral de Mobilidade, a través do anuncio do 24 de febreiro de 2022 publicado no DOG, somete a información pública o documento de modificación do anexo do Plan de Transporte Público de Galicia.

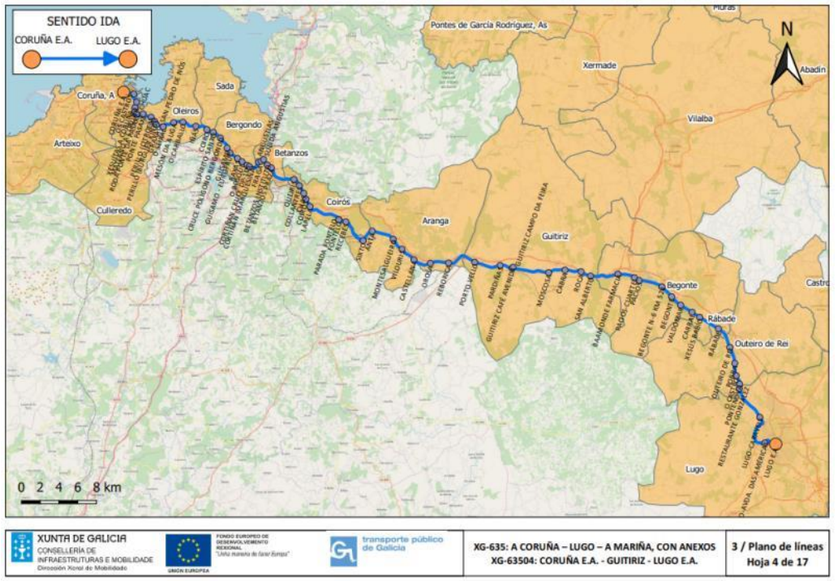
Considérase necesario realizar unha actualización de dito anexo coa finalidade de incorporar novas previsións dirixidas a favorecer a integración das entidades locais e facilitar a integración dos concellos rurais de reducida poboación, en liña coas accións de loita contra a despoboación de ámbitos rurais promovidas pola Xunta de Galicia; adicionalmente, introdúcense diferentes modificacións puntuais dirixidas a acadar unha maior eficiencia nas actuacións administrativas precisas tanto para a súa implantación como para o posterior seguimento.

No caso de Oleiros, os servizos públicos de transporte regular no concello quedan recollidos nos proxectos XG-635, XG-843, XG-846, XG-871 e XG-881.

XG-635: A CORUÑA – LUGO – A MARIÑA, CON ANEXOS

XG-635-00401 A CORUÑA E.A.-GUITIRIZ-LUGO E.A.

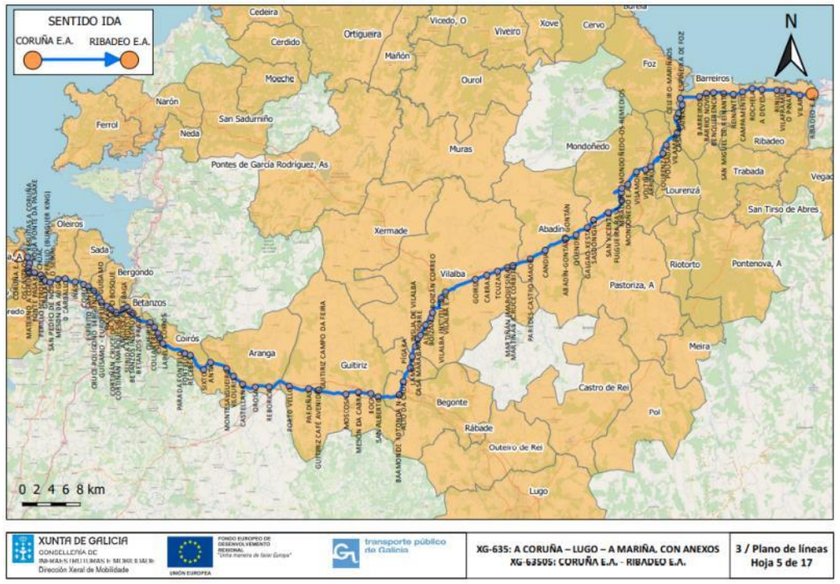
Nesta liña as paradas existentes en Oleiros son: Ponte Pasaxe, Perillo (Citroën), Perillo (Burguer King), Graxal, O Seixal, San Pedro de Nós, Mesón da Auga, O Carballo e Iñás.



- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (A Coruña E.A-Lugo E.A.): 4 expedicións con saídas ás 11:00, 15:00, 17:00, 19:00.
  - Volta (Lugo E.A.-A Coruña E.A.): 4 expedicións con saídas ás 08:30, 15:00, 17:30 e 21:15.
- De Luns a Venres (festivos):
  - Ida (A Coruña E.A. – Lugo E.A.): 1 expedición con saída ás 20:00.
  - Volta (Lugo E.A. – Lugo E.A.): 2 expedicións con saídas ás 11:00 e 21:00.
- Sábados e Domingos (non festivos):
  - Ida (A Coruña E.A.-Lugo E.A.): 2 expedicións con saídas ás 9:00 (sábados) e 20:00.
  - Volta (Lugo E.A.-A Coruña E.A.): 2 expedicións con saídas ás 11:00 e 21:00.

XG-635-00501 A CORUÑA E.A. – RIBADEO E.A.

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Ponte Pasaxe, Perillo (Citroën), Perillo (Burguer King), Graxal, O Seixal, San Pedro de Nós, Mesón da Auga, O Carballo e Iñás.



- Domingos (non festivos):
  - Ida (A Coruña E.A.-Ribadeo E.A.): 1 expedición con saída ás 14:30.
  - Volta (Ribadeo E.A.-A Coruña E.A.): 1 expedición con saída ás 18:20.
- Festivos:
  - Volta (Ribadeo E.A.-A Coruña E.A.): 1 expedición con saída ás 18:20.

No proxecto XG-635: A CORUÑA-LUGO-A MARIÑA, CON ANEXOS, as liñas que se integran para o concello recóllense a continuación:

Nº Liña	Nº Ruta	Código	Nome da ruta	Código parada	Parada orixe	Código parada	Parada destino	Distancia total (km)	Distancia baixo demanda (km)	Tipo de ruta
4	1	XG63500401	A Coruña E.A – Guitiriz– Lugo E.A.	257	A Coruña E.A.	399	Lugo E.A.	93,99	0,00	Comarcal metropolitana
5	1	XG63500501	A Coruña E.A – Ribadeo E.A.	257	A Coruña E.A.	494	Ribadeo E.A.	157,50	0,00	Comarcal metropolitana

XG-843: A CORUÑA- FERROL- ORTIGUEIRA – ORTIGUEIRA VIVEIRO - VILALBA - LUGO, CON ANEXOS

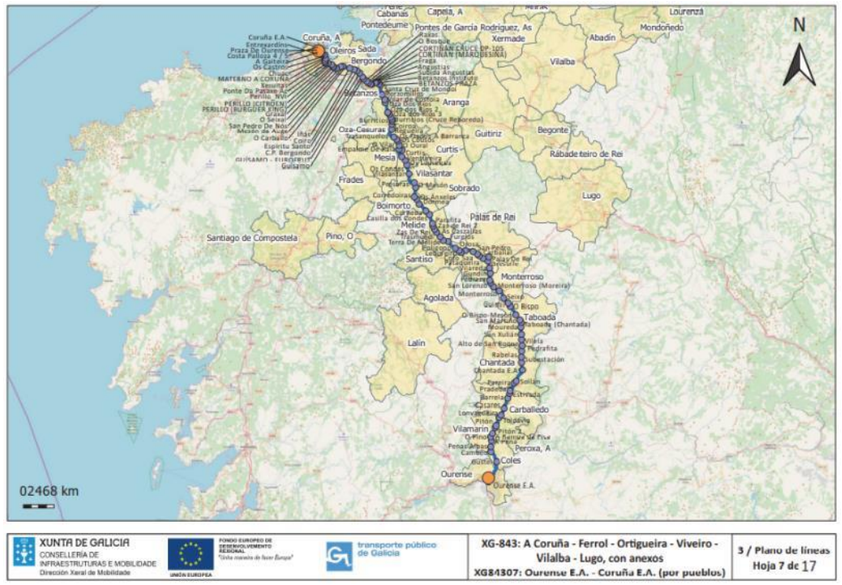
XG-843-00601 ENTREXARDÍNS-OURENSE E.I. (por pobos)

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Perillo (N-VI Santa Cristina), Perillo (Citroën), Perillo (Burguer King), Graxal, O Seixal, San Pedro de Nós, Mesón da Auga, O Carballo e Iñás.



- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (Entrexardíns – Ourense E.A.): 1 expedición con saída ás 07:45.
- De Luns a Venres (festivos):
  - Ida (Entrexardíns – Ourense E.A.): 2 expedicións con saída ás 10:00 e 15:30.
- Sábados e Domingos:
  - Ida (Entrexardíns – Ourense E.A.): 2 expedicións con saída ás 10:00 e 15:30.

G-843-00701 OURENSE E.A.-A CORUÑA E.A. (por pobos)



- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (Ourense E.A. – A Coruña E.A.): 2 expedicións con saídas ás 06:00 e 15:30.
- De Luns a Venres (festivos):
  - Ida (Ourense E.A. – A Coruña E.A.): 1 expedición con saída ás 10:00.
- Sábados e Domingos (non festivos):
  - Ida (Ourense E.A. – A Coruña E.A.): 2 expedicións con saídas ás 10:00 e 15:30.

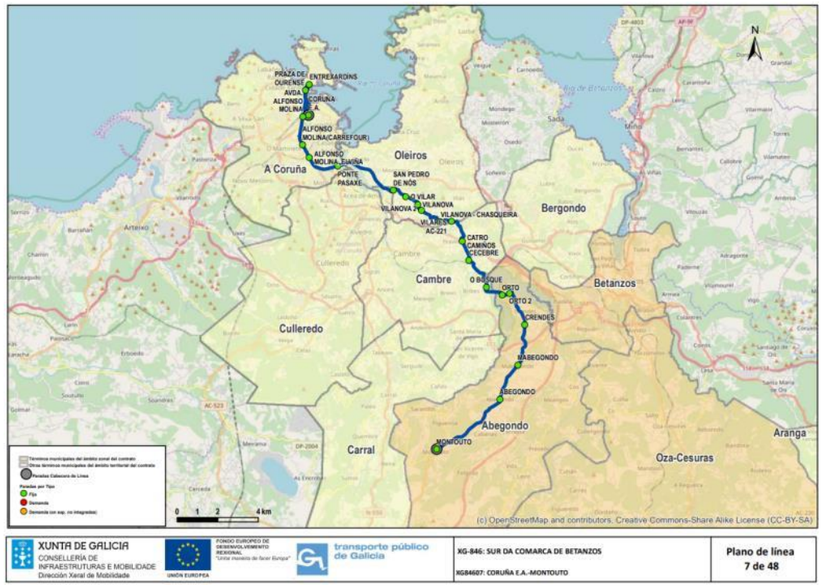
No proxecto XG-843: A CORUÑA-FERROL-ORTIGUEIRA-VIVEIRO-VILALBA-LUGO, CON ANEXOS, as liñas que se integran para o concello recóllense a continuación:

Nº Liña	Nº Ruta	Código	Nome da ruta	Código parada	Parada orixe	Código parada	Parada destino	Distancia total (km)	Distancia baixo demanda (km)	Tipo de ruta
6	1	XG8430601	A Coruña E.A – Ourense E.A (por pueblos)	15384	Entrexardíns	439	Ourense E.A	164,00	0,00	Interurbana
7	1	XG8430701	Ourense E.A – A Coruña E-A(por pueblos)	439	Ourense E.A	257	A Coruña E.A	164,00	0,00	Interurbana

XG-846: SUR DA COMARCA DE BETANZOS

XG-846-00701 A CORUÑA E.A.-MONTOUTO

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: San Pedro de Nós, O Vilar, Vilanova, Vilanova 2, Vilanova-Chasquería, Vilares-AC 211.

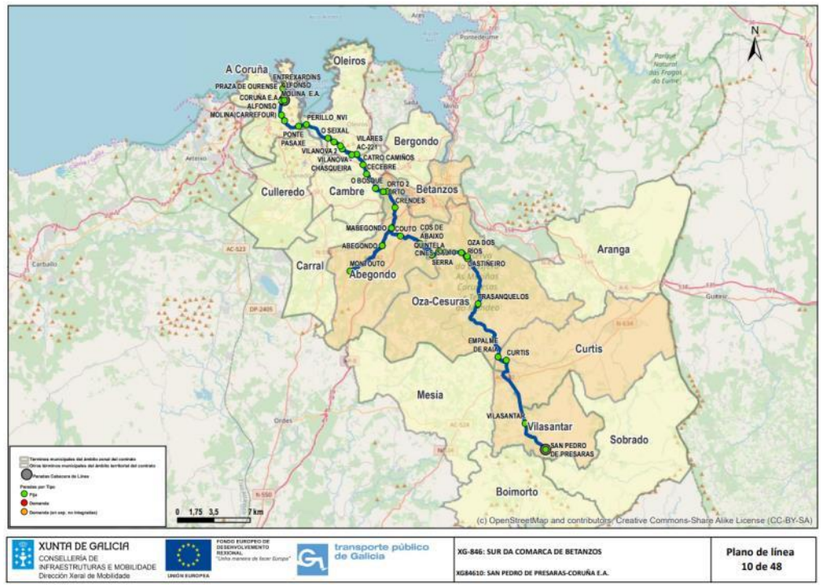


- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (A Coruña E.A.-Montouto.): 2 expedicións con saídas ás 13:20 e 20:50.
- Sábados, Domingos e festivos:
  - Ida (A Coruña E.A.-Montouto.): 3 expedicións con saídas ás 10:20, 13:20 e 19:50.
  - Volta (Montouto- A Coruña E.A.): 2 expedicións con saídas ás 11:30 e 16:30

XG-846-01001 SAN PEDRO DE PRESARAS-CORUÑA E.A.

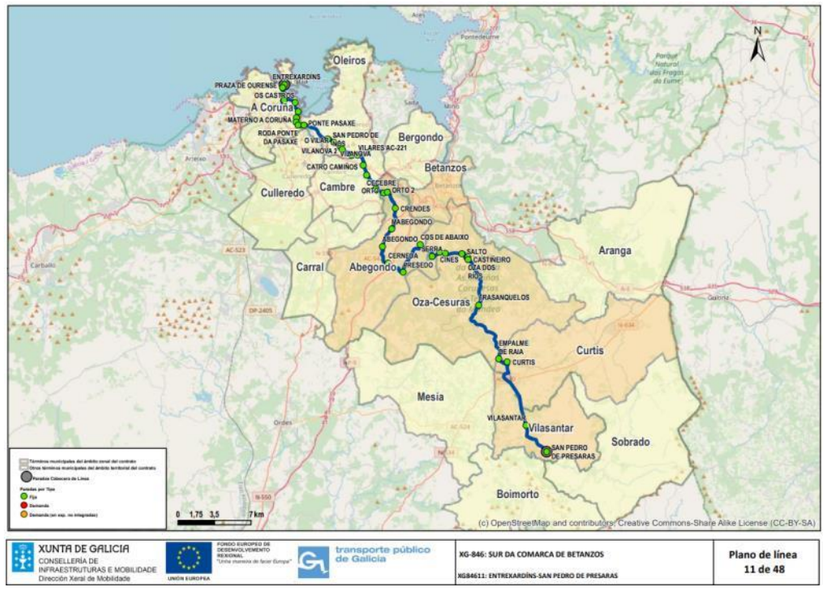
As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Vilares AC-21, Vilanova-Chasquería, Vilanova 2, Vilanova, O Vilar, O Seixal e Perillo (N-VI Santa Cristina).

- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (San Pedro-A Coruña E.A.): 1 expedición con saída ás 06:25.
  - Volta (A Coruña E.A.-San Pedro): 1 expedición con saída ás 14:50.



XG-846-01101 ENTREXARDÍNS-SAN PEDRO DE PRESARAS

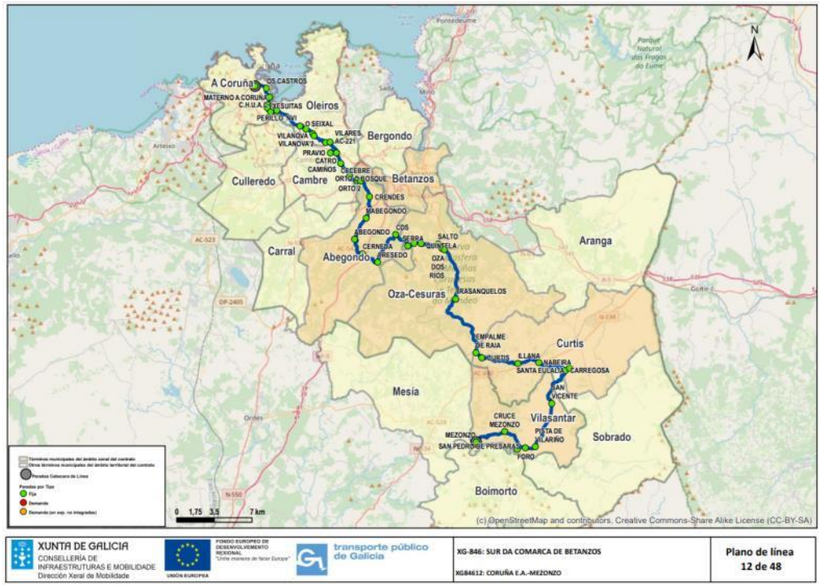
As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Ponte Pasaxe, San Pedro de Nós, O Vilar, Vilanova, Vilanova 2, Vilanova (Chasqueira), Vilares AC-211.



- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (Entrexardíns-San Pedro): 2 expedicións con saídas ás 11:50 e 19:50.
  - Volta (San Pedro-Entrexardíns): 1 expedición con saída ás 13:45.

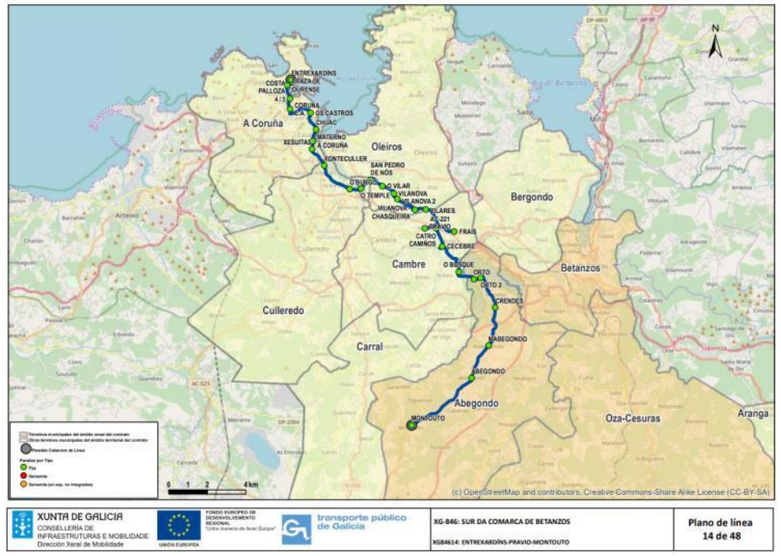
XG-846-01201 A CORUÑA E.A.-MEZONZO-BOIMORTO

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Perillo (N-VI Santa Cristina), O Seixal, O Vilar, Vilanova, Vilanova 2, Vilanova (Chasqueira) e Vilares (AC-211).



- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (A Coruña E.A- Mezonzo-Boimorto): 1 expedición con saída ás 15:50.
  - Volta (Boimorto-Mezonzo-A Coruña E.A): 1 expedición con saída ás 07:15.

XG-846-01401 ENTREXARDÍNS-PRAVIO-MOUTOUTO

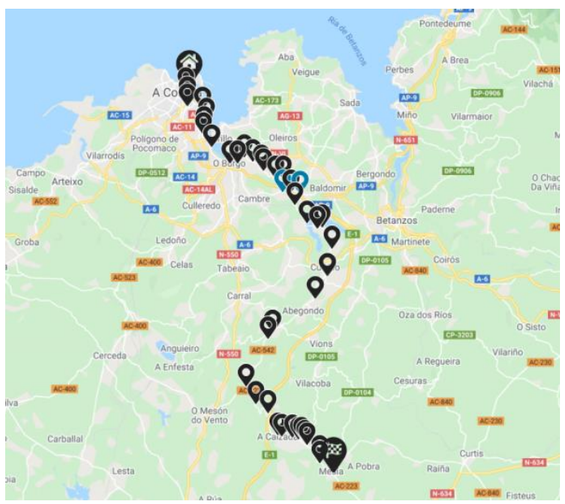


As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: San Pedro de Nós, O Vilar, Vilanova, Vilanova 2, Vilanova (Chasquería) e Vilares (AC-211).

- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (Entrexardíns-Pravio-Montouto.): 1 expedición con saída ás 08:50.
  - Volta (Montouto-Pravio-Entrexardíns): 2 expedicións con saídas ás 16:00 e 19:45.

XG-846-04901 ENTREXARDÍNS-PRAVIO-MONTOUTO-MESÍA

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: San Pedro de Nós, O Vilar, Vilanova, Vilanova 2, Vilanova (Chasquería) e Vilares (AC-211).



- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (Entrexardíns-Pravio-Montouto-Mesía.): 1 expedición con saída ás 17:50.
  - Volta (Mesía-Montouto-Pravio-Entrexardíns): 1 expedición con saída ás 10:30.

No proxecto XG-846: SUR DA COMARCA DE BETANZOS as liñas que se integran para o concello recóllense a continuación:

Nº Liña	Nº Ruta	Código	Nome da ruta	Código parada	Parada orixe	Código parada	Parada destino	Distancia total (km)	Distancia baixo demanda (km)	Tipo de ruta
7	1	XG-846007	A CORUÑA E.A.-MONTOUTO	15030-6	CORUÑA E.A.	15001-41	MOUTOUTO	31,37	0,00	Comarcal-Rural
10	1	XG-846010	SAN PEDRO DE PRESARAS-CORUÑA E.A.	15090-22	S. PEDRO DE PRESARAS	15030-6	CORUÑA E.A.	72,45	0,00	Comarcal-Rural
11	1	XG-846011	ENTREXARDÍNS-SAN PEDRO DE PRESARAS	15030-11	ENTREXARDÍNS	15090-22	S. PEDRO DE PRESARAS	64,96	0,00	Comarcal-Rural
12	1	XG-846012	A CORUÑA E.A.-MEZONZO	15030-6	CORUÑA E.A.	15090-15	MEZONZO	79,53	0,00	Comarcal-Rural
14	1	XG-846014	ENTREXARDÍNS-PRAVIO-MONTOUTO	15030-11	ENTREXARDÍNS	15001-41	MOUTOUTO	34,05	0,00	Comarcal-Rural

XG-871: NORTE DA COMARCA DE BETANZOS, SUR DA DE FERROL E OESTE DA DE EUME

XG-871-00301 A CORUÑA E.A.-FERROL E.A. (POR POLÍGONO E PEDRIDO)

As paradas existentes el Oleiros nesta liña son: Ponte Pasaxe, Perillo (N-VI 2), Perillo (N-VI Santa Cristina), Graxal, O Seixal, San Pedro de Nós, Mesón da Auga, O Carballo, Iñás.



- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (A Coruña E.A.-Ferrol E.A..): 1 expedición con saída ás 07:45.
  - Volta (Ferrol E.A.-A Coruña E.A.): 1 expedición con saída ás 14:00.

XG-871-00401 A CORUÑA E.A.-LARAXE-BETANZOS-FERROL E.A.

As paradas existentes el Oleiros nesta liña son: Ponte Pasaxe, Perillo (N-VI 2), Perillo (N-VI Santa Cristina), Graxal, O Seixal, San Pedro de Nós, Mesón da Auga, O Carballo, Iñás.



- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (A Coruña E.A.-Ferrol E.A.): 4 expedicións con saídas ás 11:00, 15:00, 19:00 e 22:00.
  - Volta (Ferrol E.A-A Coruña E.A.): 4 expedicións con saídas ás 09:15, 13:00,17:00 e 20:45.

XG-871-00501 A CORUÑA E.A.-SAN ISIDRO-FERROL E.A (POR PEDRIDO E LARAXE)

As paradas existentes el Oleiros nesta liña son: Ponte Pasaxe, Perillo (N-VI 2), Perillo (N-VI Santa Cristina), Graxal, O Seixal, San Pedro de Nós, Mesón da Auga, O Carballo, Iñás.

- Diario (non festivos):
  - Ida (A Coruña E.A. – Ferrol E.A.): 1 expedición con saída ás 15:30.
  - Volta (Ferrol E.A – A Coruña E.A.): 1 expedición con saída ás 22:30.
- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (A Coruña E.A. – Ferrol E.A.): 1 expedición con saída ás 06:30.
  - Volta (Ferrol E.A – A Coruña E.A.): 1 expedición con saída ás 06:10.



XG-871-03801 A CORUÑA E.A.-FERROL E.A (POR PEDRIDO E NEDA)

As paradas existentes el Oleiros nesta liña son: Ponte Pasaxe, Perillo (N-VI 2), Perillo (N-VI Santa Cristina), Graxal, O Seixal, San Pedro de Nós, Mesón da Auga, O Carballo, Iñás.



- Diario:
  - Ida (A Coruña E.A.-Ferrol E.A.): 4 expedicións con saídas ás 10:00, 14:00, 18:00 e 22:00.
  - Volta (Ferrol E.A-A Coruña E.A.): 2 expedicións con saída ás 10:00 e 18:00.
- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (A Coruña E.A.-Ferrol E.A.): 3 expedicións con saída ás 12:00, 16:00, 20:00.
  - Volta (Ferrol E.A-A Coruña E.A.): 4 expedicións con saídas ás 08:00, 12:00, 16:00 e 20:00.
- De Luns a Venres (festivos):
  - Volta (Ferrol E.A – A Coruña E.A.): 1 expedición con saída ás 14:00.
- Sábados e Domingos (non festivos):
  - Volta (Ferrol E.A – A Coruña E.A.): 1 expedición con saída ás 14:00.

XG-871-04101 ENTREXARDÍNS-POLÍGONO BERGONDO-BETANZOS PRAZA

As paradas existentes el Oleiros nesta liña son: Ponte Pasaxe, Perillo (Citroën), Perillo (Burguer King), Graxal, San Pedro de Nós, Mesón da Auga, O Carballo, Iñás.



- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (Entrexardíns-Betanzos Praza): 2 expedicións con saídas ás 06:45 e 8:15.

XG-871-04201 BETANZOS PRAZA - POLÍGONO BERGONDO – ENTREXARDÍNS

As paradas existentes el Oleiros nesta liña son: Iñás, O Carballo, Mesón da Auga, San Pedro de Nós, O Seixal, Graxal, Perillo (Burguer King), Perillo (Citroën), Perillo (N-VI Santa Cristina).



- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Betanzos Praza-Entrexardíns): 3 expedicións con saídas ás 13:30, 18:30 e 19:30.

XG-871-04301 ENTREXARDÍNS-BETANZOS-FERROL E.A.

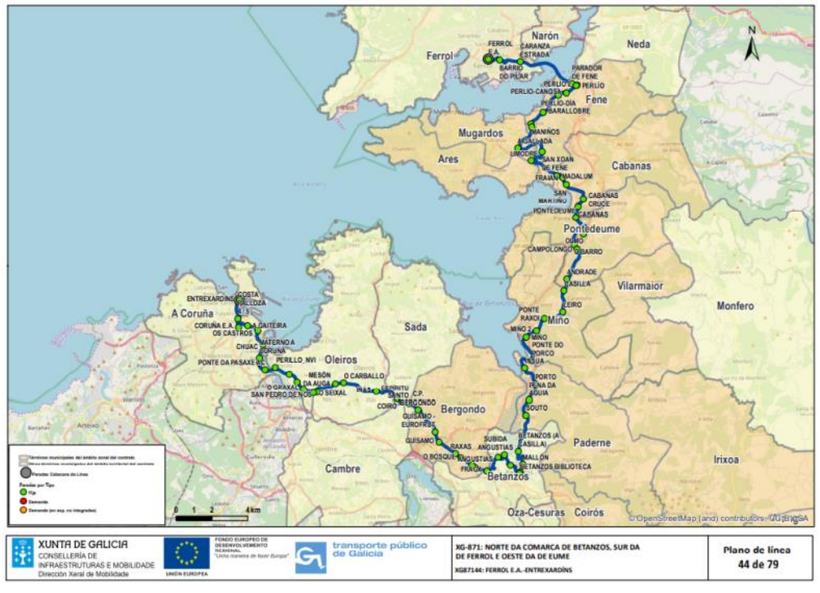
As paradas existentes el Oleiros nesta liña son: Perillo (N-VI Santa Cristina), Perillo (Citroën), Perillo (Burguer King), Graxal, San Pedro de Nós, Mesón da Auga, O Carballo, Iñás.

- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Ferrol E.A.): 4 expedicións con saídas ás 07:45, 12:45, 16:45 e 19:45
- De Luns a Venres (festivos):
    - Ida (Entrexardíns- Ferrol E.A.): 4 expedicións con saídas ás 07:45, 11:45, 15:45 e 19:45.
- Sábados e Domingos (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns–Ferrol E.A.): 4 expedicións con saídas ás 07:45, 11:45, 15:45 e 19:45.



XG-871-04401 FERROL E.A.-BETANZOS-ENTREXARDÍNS

As paradas existentes el Oleiros nesta liña son: Iñás, O Carballo, Mesón da Auga, San Pedro de Nós, O Seixal, Graxal, Perillo (Burguer King), Perillo (Citroën), Perillo (N-VI Santa Cristina).



- De Luns a Venres (festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Ferrol E.A.): 1 expedición con saída ás 16:00.

- Sábados e Domingos:
    - Ida (Entrexardíns-Ferrol E.A.): 1 expedición con saída ás 16:00.

XG-871-04501 ENTREXARDÍNS-SAN PEDRO DE NOS-BETANZOS PRAZA



As paradas existentes el Oleiros nesta liña son: Perillo (N-VI Santa Cristina), Perillo (Citroën), Perillo (Burguer King), Graxal, o Seixal, San Pedro de Nós, Mesón da Auga, O Carballo, Iñás.

- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Betanzos praza): 7 expedicións con saídas ás 06:15, 09:00, 14:15, 17:45 (diario), 19:15, 19:45 e 20:15.
    - Volta (Betanzos praza-Entrexardíns): 5 expedicións con saídas ás 7.00, 7:30, 8:00, 17:00 e 19:00.
- De Luns a Venres (festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Betanzos praza.): 2 expedicións con saídas ás 13:45, 17:45 (diario).
    - Volta (Betanzos praza-Entrexardíns): 4 expedicións con saídas ás 10:00, 11:00, 15:00 e 19:00.
- Sábados e Domingos (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Ferrol E.A.): 2 expedicións con saídas ás 13:45 e as 17:45 (diario).
    - Volta (Betanzos praza-Entrexardíns): 2 expedicións con saídas ás 15:00 e 19:00.
- Venres (non festivos-xornada lectiva):
    - Volta (Betanzos praza -Entrexardíns): 1 expedición con saída ás 17:30.

XG-871-04801 BETANZOS PRAZA-A CORUÑA E.A.-BETANZOS PRAZA (CIRCULAR)

As paradas existentes el Oleiros nesta liña son: Iñás, O Carballo, Mesón da Auga, San Pedro de Nós, O Seixal, Graxal, Perillo (Burguer King), Perillo (Citroën), Perillo (N-VI Santa Cristina).

Ponte Pasaxe, Perillo (Citroën), Perillo (Burguer King), Graxal, San Pedro de Nós, Mesón da Auga, O Carballo, Iñás.



- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Betanzos praza-Betanzos praza): 16 expedicións con saídas ás 06:20, 9:00, 9:45, 10:30 (diario), 11:00, 11:30, 12:30, 12:45, 14:30, 15:00, 15:30, 16:30, 17:30, 20:30, 21:00 e 21:45 (diario).
- De Luns a Venres (festivos):
    - Ida (Betanzos praza–Betanzos praza.): 7 expedicións con saídas ás 08:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00 e 20:00.
- Sábados e Domingos (todos):
    - Ida (Betanzos praza-Betanzos praza.): Saídas ás 08:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00 e 20:00.

XG-871-04901 FERROL E.A.-BETANZOS-ENTREXARDÍNS

As paradas existentes el Oleiros nesta liña son: Iñás, O Carballo, Mesón da Auga, San Pedro de Nós, O Seixal, Graxal, Perillo (Burguer King), Perillo (Citroën), Perillo (N-VI Santa Cristina).

- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Ferrol E.A.-Entrexardíns): 3 expedicións con saídas ás 11:00, 15:00 e 19:00.
- De Luns a Venres (festivos):

- Ida (Ferrol E.A.-Entrexardíns): 3 expedicións con saídas ás 08:00, 12:00 e 20:00.

- Sábados e Domingos (todos):
  - Ida (Ferrol E.A.-Entrexardíns): 3 expedicións con saídas ás 08:00, 12:00 e 20:00.



XG-871-08101 ENTREXARDÍNS - FERROL E.A. (POR POLÍGONO E PEDRIDO)

As paradas existentes el Oleiros nesta liña son: Ponte Pasaxe, Perillo (N-VI 2), Perillo (N-VI Santa Cristina), Graxal, o Seixal, San Pedro de Nós, Mesón da Auga, O Carballo, Iñás.



- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (Entrexardíns-Ferrol): 1 expedición con saída ás 08:15.

No proxecto XG-871: NORTE DA COMARCA DE BETANZOS, SUR DA DE FERROL E OESTE DA DE EUME as liñas que se integran para o concello recóllense a continuación:

Nº Liña	Nº Ruta	Código	Nome da ruta	Código parada	Parada orixe	Código parada	Parada destino	Distancia total (km)	Distancia baixo demanda (km)	Tipo de ruta
3	1	XG8710301	CORUÑA E.A.-FERROL E.A.	15030-6	CORUÑA E.A.	15036-7	FERROL E.A.	69,76	0,00	Comarcal-Rural
4	1	XG8710401	CORUÑA E.A.-LARAXE-FERROL E.A.	15030-6	CORUÑA E.A.	15036-7	FERROL E.A.	66,07	0,00	Comarcal-Rural
5	1	XG8710501	CORUÑA E.A.-SAN ISIDRO-FERROL E.A.	15030-6	CORUÑA E.A.	15036-7	FERROL E.A.	56,57	0,00	Comarcal Metropolitano
38	1	XG87103801	CORUÑA E.A.-FERROL E.A. (POR PEDRIDO E NEDA)	15030-6	CORUÑA E.A.	15036-7	FERROL E.A.	69,76	0,00	Comarcal Metropolitano
41	1	XG87104101	ENTREXARDÍNS-POLÍGONO-BETANZOS PRAZA	15030-11	ENTREXARDÍNS	15009-32	BETANZOS PRAZA	27,34	0,00	Comarcal Metropolitano
42	1	XG87104201	BETANZOS PRAZA-POLÍGONO-ENTREXARDÍNS	15009-32	BETANZOS PRAZA	15030-6	CORUÑA E.A.	28,00	0,00	Comarcal Metropolitano
43	1	XG87104301	ENTREXARDÍNS-FERROL E.A.	15030-11	ENTREXARDÍNS	15036-7	FERROL E.A.	68,36	0,00	Comarcal Metropolitano
44	1	XG87104401	FERROL E.A.-ENTREXARDÍNS	15036-7	FERROL E.A	15030-11	ENTREXARDÍNS	67,64	0,00	Comarcal Metropolitano
45	1	XG8714501	ENTREXARDÍNS-SAN PEDRO DE NÓS-BETANZOS PRAZA	15030-11	ENTREXARDÍNS	15009-32	BETANZOS PRAZA	29,19	0,00	Comarcal Metropolitano
48	1	XG8714801	BETANZOS PRAZA-CORUÑA E.A.-BETANZOS PRAZA	15009-32	BETANZOS PRAZA	15009-32	BETANZOS PRAZA	51,60	0,00	Comarcal Metropolitano
49	1	XG8714901	FERROL E.A.-ENTREXARDÍNS	15036-7	FERROL E.A.	15030-11	ENTREXARDÍNS	67,64	0,00	Comarcal Metropolitano

XG-881: LESTE DA COMARCA DA CORUÑA

XG-881-00101 SAN PEDRO DE NÓS- ENTREXARDÍNS

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: San Pedro de Nós.



- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (San Pedro de Nós-Entrexardíns): 1 expedición con saída ás 22:30.
- De Luns a Venres (festivos):
    - Ida (San Pedro de Nós-Entrexardíns): 1 expedición con saída ás 23:00.
- Sábados e Domingos (non festivos):
    - Ida (San Pedro de Nós-Entrexardíns): 1 expedición con saída ás 23:00.

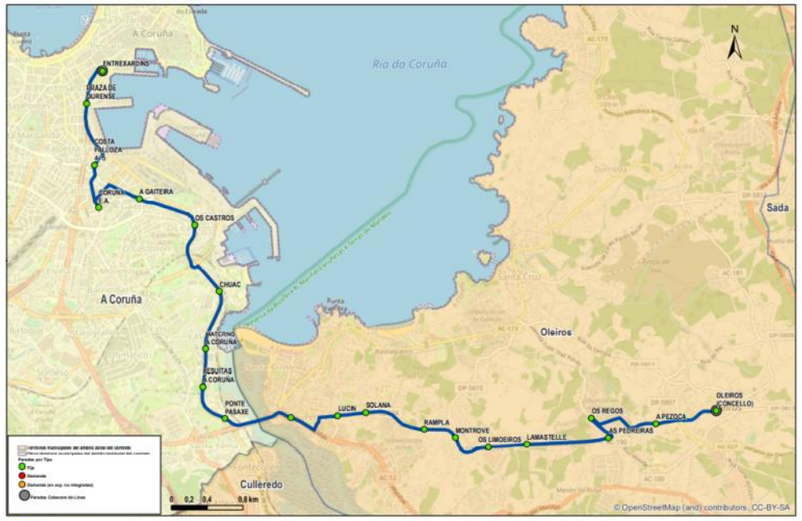
XG-881-05101: ENTREXARDÍNS SAN PEDRO DE NÓS

As paradas en Oleiros nesta liña son: San Pedro de Nós e O Seixal

- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-San Pedro de Nós): 5 expedicións con saída ás 06:15, 06:30, 06:45, 07:00 e 07:15.
- De Luns a Venres (festivos):
    - Ida (Entrexardíns-San Pedro de Nós): 3 expedicións con saída ás 06:45 e 07:15 e 07:45.
- Sábados e Domingos:
    - Ida (Entrexardíns-San Pedro de Nós): 3 expedicións con saída ás 06:45 e 07:15 e 07:45.

XG-881-00201 OLEIROS (IES MIRAFLORES)-ENTREXARDÍNS

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Piñeiro Piscina (IES Miraflores), Oleiros (Concello), A Pezoca, Os Regos, As Pedreiras, Lamastelle, Os Limoeiros, Montrove, Rampla, Solana, Lucín e Ponte Pasaxe.



- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (IES Miraflores-Entrexardíns): 7 expedicións con saídas ás 08:50, 10:50, 12:50, 14:50, 16:50, 18:50 e 20:50.
- De Luns a Venres (festivos):
    - Ida (IES Miraflores-Entrexardíns): 2 expedicións con saídas ás 15:30 e 18:10.
- Sábados (non festivos):
    - Ida (IES Miraflores-Entrexardíns): 9 expedicións con saídas ás 09:30, 10:20, 10:50, 13:00, 15:30, 17:30, 18:20, 20:50 e 22:10.
- Domingos (todos):
    - Ida (IES Miraflores-Entrexardíns): 2 expedicións con saídas ás 15:30 e 18:10.

XG-881-05201: ENTREXARDÍNS-OLEIROS (IES MIRAFLORES)

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Ponte Pasaxe, Lucín, Solana, Rampla, Montrove, Os Limoeiros, Lamastelle, As Pedreiras, Os Regos, A Pezoca, Oleiros (Concello), Piñeiro Piscina (IES Miraflores).

- De Luns a Venres (festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Oleiros-IES Miraflores): 3 expedicións con saídas ás 12:10, 17:30 e 20:10.

- Sábados (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Oleiros-IES Miraflores): 2 expedicións con saídas ás 08:50 e 20:10.
- Domingos:
    - Ida (Entrexardíns-Oleiros-IES Miraflores): 3 expedicións con saídas ás 12:10, 17:30 e 20:10.

XG-881-00301 SADA HOTEL SADA PALACE-OLEIROS-SAN PEDRO DE NÓS-ENTREXARDÍNS

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Edreira, Oleiros cara Sada, Piñeiro Piscina (IES Miraflores), A Cruz, Cristo Rey, O Carballo, Mesón da Auga, Alsina, San Pedro de Nós, Graxal, Perillo (Burguer King), Perillo (Citroën) e Ponte Pasaxe.



- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Hotel Sada Palace-Entrexardíns): 1 expedición con saída ás 22:00.
- De Luns a Sábados (non festivos):
    - Ida (Hotel Sada Palace-Entrexardíns): 1 expedición con saída ás 22:00.
- Sábados (non festivos):
    - Ida (Hotel Sada Palace-Entrexardíns): 1 expedición con saída ás 22:00.
- Domingos (todos):
    - Ida (Hotel Sada Palace-Entrexardíns): 1 expedición con saída ás 22:00.
- Venres e Sábados (todos):
    - Ida (Hotel Sada Palace-Entrexardíns): 1 expedición con saída ás 23:00.
- Véspera (non festivos):
    - Ida (Oleiros - Entrexardíns): 1 expedición con saída ás 23:00.

XG-881-005301 ENTREXARDÍNS- SAN PEDRO DE NÓS- OLEIROS- SADA HOTEL SADA PALACE

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Ponte Pasaxe, Perillo (Citroën), Perillo (Burguer King), Graxal, San Pedro de Nós, Alsina, Mesón da Auga, O Carballo, Cristo Rei, A Cruz, Piñeiro Piscina (IES Miraflores), Oleiros cara Sada, Edreira.

- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns- Hotel Sada Palace): 1 expedición con saída ás 06:30.
- De Luns a Venres (festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Hotel Sada Palace): 2 expedicións con saída ás 05:45 e 08:45.
- Sábados (todos):
    - Ida (Entrexardíns-Hotel Sada Palace): 2 expedicións con saída ás 05:45 e 06:45.
- Sábados (festivos):
    - Ida (Entrexardíns- Hotel Sada Palace): 1 expedición con saída ás 08:45.
- Domingos (todos):
    - Ida (Entrexardíns- Hotel Sada Palace): 2 expedicións con saída ás 05:45 e 08:45.

XG-881-00401 SADA HOTEL SADA PALACE-SANTA CRUZ-ENTREXARDÍNS

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Os Galgos, Arillo de Arriba, Arillo, Igrexa, Couto Dorneda, Aguarrio, Santa Cruz, Gasolinera Santa Cruz, Coruxo, Liáns, Bastiagueiro, I.N.E.F., As Covas, Escorial, Parador e Perillo Santa Cristina.



- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Hotel Sada Palace-Entrexardíns): 1 expedición con saída ás 21:20.
- De Luns a Sábados (festivos):
    - Ida (Hotel Sada Palace-Entrexardíns): 2 expedicións con saídas ás 20:20 e 21:20.
- Sábados (non festivos):
    - Ida (Hotel Sada Palace-Entrexardíns): 2 expedicións con saídas ás 20:20 e 21:20.
- Domingos (non festivos):
    - Ida (Hotel Sada Palace-Entrexardíns): 2 expedicións con saídas ás 20:20 e 21:20.

XG-881-05401 ENTREXARDÍNS-SANTA CRUZ- SADA HOTEL SADA PALACE

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Perillo Sta. Cristina, Parador, Escorial, As Covas, I.N.E.F., Bastiagueiro, Liáns, Coruxo, Gasolineira Santa Cruz, Santa Cruz, Aguarrio, Couto Dorneda, Igrexa, Arillo, Arillo de Arriba, Os Galgos.

- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Sada Hotel Palace): 1 expedición con saída ás 06:15.
- De Luns a Sábados (festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Sada Hotel Palace): 2 expedicións con saídas ás 08:15 e 21:45.
- Sábados (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Sada Hotel Palace): 2 expedicións con saídas ás 06:15 e 21:45.
- Domingos:
    - Ida (Entrexardíns-Sada Hotel Palace): 2 expedicións con saídas ás 08:15 e 21:45.

XG-881-00701 MERA-RIALTA-SANTA CRUZ-ENTREXARDÍNS

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Mera, Mera Nai Pai, Mera Playa, Cabreira, Canide, Breixo, Lourido, Rialta, Arillo, Igrexa, Couto Dorneda, Aguarrio, Santa Cruz, Gasolinera Santa Cruz, Coruxo, Liáns, Bastiagueiro, I.N.E.F., As Covas, Escorial, Parador e Perillo Santa Cristina.



- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Mera - Entrexardíns): 24 expedicións con saídas ás 07:35, 08:35, 09:35, 09:55, 10:35, 10:55, 11:35, 12:35, 12:55, 13:35, 13:55, 14:35, 15:35, 15:55, 16:35, 17:35, 17:55, 18:35, 18:55 19:35, 20:35, 20:55, 21:35 e 22:35.
- De Luns a Sábados (festivos):
    - Ida (Mera - Entrexardíns): 12 expedicións con saídas ás 10:35, 11:35, 12:35, 13:35, 14:35, 15:35, 16:35, 17:35, 18:35, 19:35, 20:35 e 21:35.
- Sábados (non festivos):
    - Ida (Mera - Entrexardíns): 13 expedicións con saídas ás 9:35, 10:35, 11:35, 12:35, 13:35, 14:35, 15:35, 16:35, 17:35, 18:35, 19:35, 20:35 e 21:35.
- Domingos (todos):
    - Ida (Mera - Entrexardíns): 12 expedicións con saídas ás 10:35, 11:35, 12:35, 13:35, 14:35, 15:35, 16:35, 17:35, 18:35, 19:35, 20:35 e 21:35.

XG-881-005501 ENTREXARDÍNS-SANTA CRUZ- RIALTA- MERA

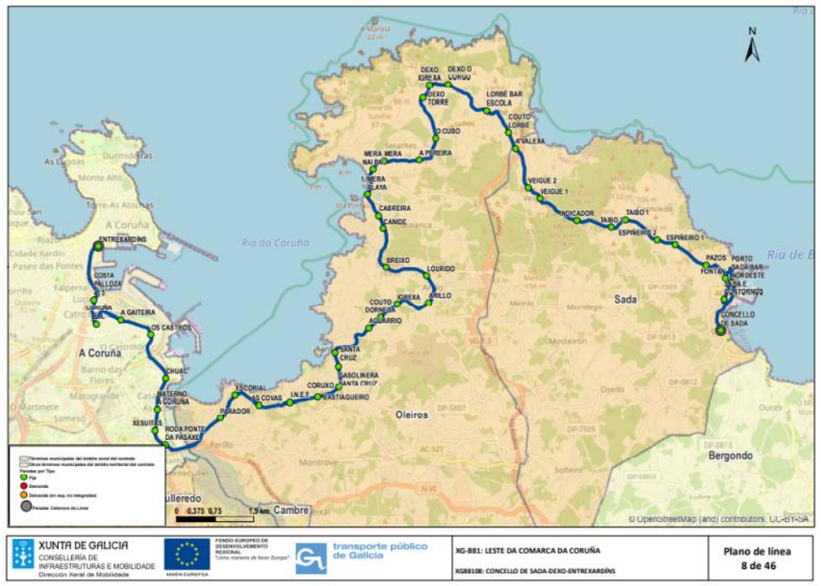
As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Perillo Sta. Cristina, Parador, Escorial, As Covas, I.N.E.F., Bastiagueiro, Liáns, Coruxo, Gasollinera Santa Cruz, Santa Cruz, Aguarrio, Couto Dorneda, Igrexa, Arillo, Rialta, Entrada Rialta, Lourido, Breixo, Canide, Cabreira, Mera Playa, Mera Nai Pai, Mera.

- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Mera): 27 expedicións con saídas ás 06:35, 06:55, 07:35, 08:35, 08:55, 09:35, 09:55, 10:35, 11:35, 11:55, 12:35, 12:55, 14:35, 14:55, 15:35, 16:35, 16:55, 17:35, 17:55, 18:35, 19:35, 19:55, 20:35, 20:55, 21:35, 21:55, 22:35, 22:55.

- De Luns a Sábados (festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Mera): 12 expedicións con saídas ás 09:35, 10:35, 11:35, 12:35, 13:35, 14:35, 15:35, 16:35, 17:35, 18:35, 19:35, 20:35.
- Sábados (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Mera): 13 expedicións con saídas ás 08:35, 09:35, 10:35, 11:35, 12:35, 13:35, 14:35, 15:35, 16:35, 17:35, 18:35, 19:35, 20:35.
- Domingos (todos):
    - Ida (Entrexardíns-Mera): 12 expedicións con saídas ás 09:35, 10:35, 11:35, 12:35, 13:35, 14:35, 15:35, 16:35, 17:35, 18:35, 19:35, 20:35.

XG-881-00801 CONCELLO DE SADA-DEXO-ENTREXARDÍNS

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Couto Lorbé, Lorbé Bar Escola, Dexo O Corgo, Dexo Igrexa, Dexo Torre, O Cubo, A Pereira, Mera, Mera Nai Pai, Mera Playa, Cabreira, Canide, Breixo, Lourido, Arillo, Igrexa, Couto Dorneda, Aguarrio, Santa Cruz, Gasolinera Santa Cruz, Coruxo, Liáns, Bastiagueiro, I.N.E.F., As Covas, Escorial e Parador.



- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Concello de Sada - Entrexardíns): 1 expedición con saída ás 06:30.
- De Luns a Sábados (non festivos):
    - Ida (Concello de Sada - Entrexardíns): 1 expedición con saída ás 16:30.

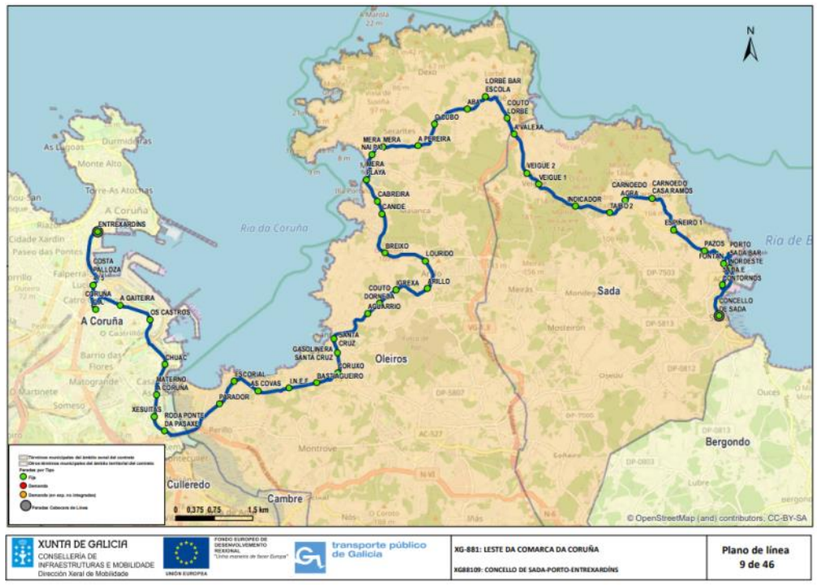
XG-881-05601 ENTREXARDÍNS-DEXO-CONCELLO DE SADA

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Parador, Escorial, As Covas, I.N.E.F., Bastiagueiro, Liáns, Coruxo, Gasolineira Santa Cruz, Santa Cruz, Aguarrio, Couto Dorneda, Igrexa, Arillo, Lourido, Breixo, Canide, Cabreira, Mera Playa, Mera Nai Pai, Mera, A Pereira, O Cubo, Dexo Torre, Dexo Igrexa, Dexo O Corgo, Lorbé Bar Escola, Couto Lorbé .

- De Luns a Sábados (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Concello de Sada): 3 expedicións con saídas ás 09:30, 11:30, 18:30.

XG-881-00901 CONCELLO DE SADA-PORTO-ENTREXARDÍNS

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Couto Lorbé, Lorbé Bar Escola, Aba, O Cubo, A Pereira, Mera, Mera Nai Pai, Mera Playa, Cabreira, Canide, Breixo, Lourido, Arillo, Igrexa, Couto Dorneda, Aguarrio, Santa Cruz, Gasolinera Santa Cruz, Coruxo, Liáns, Bastiagueiro, I.N.E.F., As Covas, Escorial e Parador.



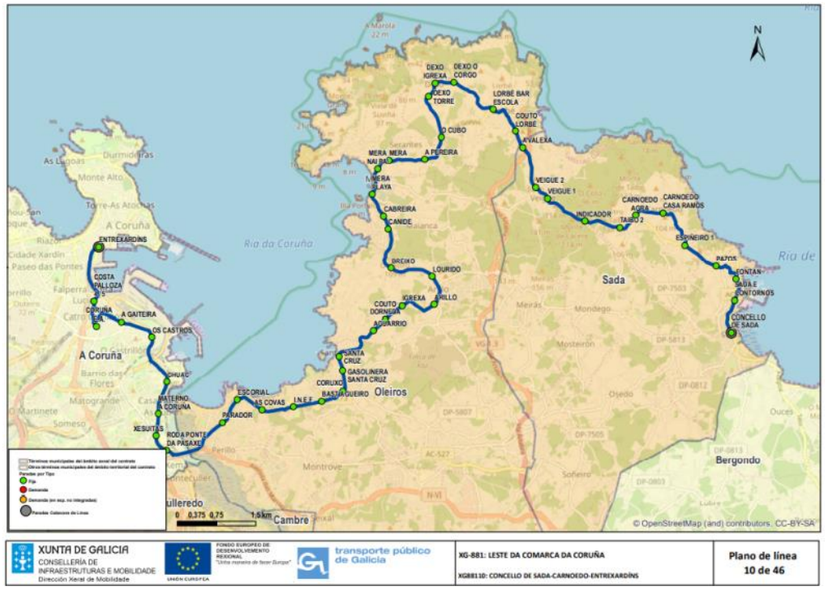
- De Luns a Sábados (non festivos):
    - Ida (Concello de Sada - Entrexardíns): 2 expedicións con saídas ás 07:30 e 17:30.

XG-881-05701 ENTREXARDÍNS-PORTO-CONCELLO DE SADA

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Parador, Escorial, As Covas, I.N.E.F., Bastiagueiro, Liáns, Coruxo, Gasolineiras Santa Cruz, Santa Cruz, Augarrio, Couto Dorneda, Igrexa, Arillo, Lourido, Breixo, Canide, Cabreira, Mera Playa, Mera Nai Pai, Mera, A Pereira, O Cubo, Aba, Lorbé Bar Escola, Couto Lorbé.

- De Luns a Sábados (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Concello de Sada): 3 expedicións con saídas ás 08:30, 10:30 e 17:30.

XG-881-01001 CONCELLO DE SADA-CARNOEDO-ENTREXARDÍNS



As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Couto Lorbé, Lorbé Bar Escola, Dexo O Corgo, Dexo Igrexa, Dexo Torre, O Cubo, A Pereira, Mera, Mera Nai Pai, Mera Playa, Canide, Canide, Breixo, Lourido, Arillo, Igrexa, Couto Dorneda, Aguarrio, Santa Cruz, Gasolinera Santa Cruz, Coruxo, Liáns, Bastiagueiro, I.N.E.F., As Covas, Escorial e Parador.

- De Luns a Sábados (non festivos):
    - Ida (Concello de Sada - Entrexardíns): 10 expedicións con saídas ás 08:30, 09:30, 10:30, 12:00, 13:00, 14:30, 15:30, 18:30, 19:30 e 21:00.
- De Luns a Sábados (festivos):
    - Ida (Concello de Sada - Entrexardíns): 6 expedicións con saídas ás 08:30, 10:30, 15:00, 16:30, 19:30 e 21:00.
- Domingos (todos):
    - Ida (Concello de Sada - Entrexardíns): 6 expedicións con saídas ás 08:30, 10:30, 15:00, 16:30, 19:30 e 21:00.

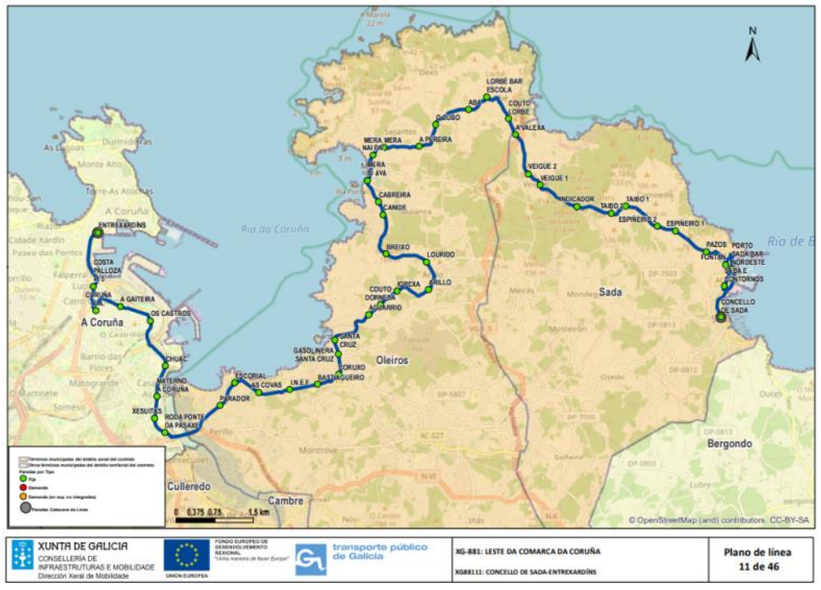
XG-881-05801 ENTREXARDÍNS- CARNOEDO-CONCELLO DE SADA

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Parador, Escorial, As Covas, I.N.E.F., Bastiagueiro, Liáns, Coruxo, Gasolinera Santa Cruz, Santa Cruz, Augarrio, Couto Dorneda, Igrexa, Arillo, Lourido, Breixo, Canide, Cabreira, Mera Playa, Mera Nai Pai, Mera, A Pereira, O Cubo, Dexo Torre, Dexo Igrexa, Dexo O Corgo, Lorbé Bar Escola, Couto Lorbé.

- De Luns a Sábados (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Concello de Sada): 7 expedicións con saídas ás 13:00, 14:00, 15:30, 16:30, 19:30, 20:30, 22:00.
- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Concello de Sada): 1 expedicións con saída ás 07:30.
- De Luns a Sábados (festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Concello de Sada): 6 expedicións con saídas ás 09:30, 13:30, 16:30, 19:00, 20:30, 22:00.
- Domingos (todos):
    - Ida (Entrexardíns-Concello de Sada): 6 expedicións con saídas ás 09:30, 13:30, 16:00, 19:00, 20:30, 22:00.

XG-881-01101 CONCELLO DE SADA-ENTREXARDÍNS

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Couto Lorbé, Lorbé Bar Escola, Aba, O Cubo, A Pereira, Mera, Mera Nai Pai, Mera Playa, Cabreira, Canide, Breixo, Lourido, Arillo, Igrexa, Couto Dorneda, Aguarrio, Santa Cruz, Gasolinera Santa Cruz, Coruxo, Liáns, Bastiagueiro, I.N.E.F., As Covas, Escorial e Parador.



- De Luns a Sábados (festivos):
    - Ida (Concello de Sada - Entrexardíns): 2 expedicións con saídas ás 12:30 e 18:00.
- Domingos (todos):
    - Ida (Concello de Sada - Entrexardíns): 2 expedicións con saídas ás 12:30 e 18:00.

XG-881-015901 ENTREXARDÍNS- CONCELLO DE SADA

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Parador, Escorial, As Covas, I.N.E.F., Bastiagueiro, Liáns, Coruxo, Gasolineira Santa Cruz, Santa Cruz, Augarrio, Couto Dorneda, Igrexa, Arillo, Lourido, Breixo, Canide, Cabreira, Mera Playa, Mera Nai Pai, Mera, A Pereira, O Cubo, Aba, Lorbé Bar Escola, Couto Lorbé.

- De Luns a Sábados (festivos):
  - Ida (Entrexardíns- Concello de Sada): 2 expedicións con saídas ás 11:30 e 17:30.
- Domingos (todos):
  - Ida (Entrexardíns- Concello de Sada): 2 expedicións con saídas ás 11:30 e 17:30.

XG-881-02501 SAN PEDRO DE NÓS-ENTREXARDÍNS-SAN PEDRO DE NÓS

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: San Pedro de Nós e O Seixal.



- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (San Pedro de Nós-San Pedro de Nós): 59 expedicións con saídas ás 07:00, 07:15, 07:30, 07:45, 08:00, 08:15, 08:30, 08:45, 09:00, 09:15, 09:30, 09:45, 10:00, 10:15, 10:30, 10:45, 11:00, 11:15, 11:30, 11:45, 12:00, 12:15, 12:30, 12:45, 13:00, 13:15, 13:30, 13:45, 14:00, 14:15, 14:30, 14:45, 15:00, 15:15, 15:30, 15:45, 16:00, 16:15, 16:30, 16:45, 17:00, 17:15, 17:30, 17:45, 18:00, 18:15, 18:30, 18:45, 19:00, 19:15, 19:30, 19:45, 20:00, 20:15, 20:30, 20:45, 21:00, 21:30 e 22:00.
- De Luns a Venres (festivos):
  - Ida (San Pedro de Nós-San Pedro de Nós): 31 expedicións con saídas ás 07:30, 08:00, 08:30, 09:00, 09:30, 10:00, 10:30, 11:00, 11:30, 12:00, 12:30, 13:00, 13:30, 14:00, 14:30, 15:00, 15:30, 16:00, 16:30, 17:00, 17:30, 18:00, 18:30, 19:00, 19:30, 20:00, 20:30, 21:00, 21:30, 22:00 e 22:30.
- Sábados e Domingos (todos):
  - Ida (San Pedro de Nós-San Pedro de Nós): 31 expedicións con saídas ás 07:30, 08:00, 08:30, 09:00, 09:30, 10:00, 10:30, 11:00, 11:30, 12:00, 12:30, 13:00, 13:30, 14:00, 14:30, 15:00, 15:30, 16:00, 16:30, 17:00, 17:30, 18:00, 18:30, 19:00, 19:30, 20:00, 20:30, 21:00, 21:30, 22:00 e 22:30.

XG-881-02601 SOÑEIRO-ENTREXARDÍNS

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: A Cova, As Torres, Oleiros (Concello), A Pezoca, Os Regos, As Pedreiras, Lamastelle, Os Limoeiros, Montrove, Rampla, Solana, Lucín e Ponte Pasaxe.



- De Luns a Sábados (festivos):
  - Ida (Soñeiro - Entrexardíns): 2 expedicións con saídas ás 10:10 e 14:50.
- Sábados (non festivos):
  - Ida (Soñeiro - Entrexardíns): 2 expedicións con saídas ás 08:50 e 14:50.
- Domingos (todos):
  - Ida (Soñeiro - Entrexardíns): 2 expedicións con saídas ás 10:10 e 14:50.

XG-881-06301 ENTREXARDÍNS-SOÑEIRO

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Ponte Pasaxe, Lucín, Solana, Rampla, Montrove, Os Limoeiros, Lamastelle, As Pedreiras, Os Regos, A Pezoca, Oleiros (Concello), As Torres, A Cova.

- De Luns a Sábados (festivos):
  - Ida (Entrexardíns- Soñeiro): 2 expedicións con saídas ás 09:30 e 14:10.
- Sábados (non festivos):
  - Ida (Entrexardíns- Soñeiro): 2 expedicións con saídas ás 08:10 e 14:10.
- Domingos (todos):
  - Ida (Entrexardíns- Soñeiro): 2 expedicións con saídas ás 09:30 e 14:10.

XG-881-02701 POUSADA 2-ENTREXARDÍNS

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Pousada 2, Rabuñeiro, Pousada 3 Igrexa, Oleiros (Concello), A Pezoca, Os Regos, As Pedreiras, Lamastelle, Os Limoeiros, Montrove, Rampla, Solana, Lucín e Ponte Pasaxe.



- De Luns a Venres (festivos):
  - Ida (Pousada 2-Entrexardíns): 3 expedicións con saídas ás 11:30, 16:50 e 19:30.
- Sábados e Domingos (todos):
  - Ida (Pousada 2-Entrexardíns): 3 expedicións con saídas ás 11:30, 16:50 e 19:30.

XG-881-06401 ENTREXARDÍNS- POUSADA 2

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Ponte Pasaxe, Lucín, Solana, Rampla, Montrove, Os Limoeiros, Lamastelle, As Pedreiras, Os Regos, A Pezoca, Oleiros (Concello), Pousada 3 Igrexa, Rabuñeiro, Pousada 2.

- De Luns a Venres (festivos):
  - Ida (Entrexardíns- Pousada 2): 3 expedicións con saídas ás 10:50, 16:10 e 18:50.
- Sábados e Domingos (todos):
  - Ida (Entrexardíns- Pousada 2): 3 expedicións con saídas ás 10:50, 16:10 e 18:50.

XG-881-02801 OLEIROS (IES MIRAFLORES)-ENTREXARDÍNS-OLEIROS (IES MIRAFLORES)



As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Piñeiro Piscina (IES Miraflores), Oleiros (Concello), A Pezoca, Os Regos, As Pedreiras, Lamastelle, Os Limoeiros, Montrove, Rampla, Solana, Lucín e Ponte Pasaxe e viceversa.

- De Luns a Venres (non festivos):
  - Ida (Oleiros - Oleiros): 17 expedicións con saídas ás 06:50, 07:30, 08:10, 09:30, 10:10, 11:30, 12:10, 13:30, 14:10, 15:30, 16:10, 17:30, 18:10, 19:30, 20:10, 21:30 e 22:10.
- De Luns a Sábados (festivos):
  - Ida (Oleiros - Oleiros): 9 expedicións con saídas ás 11:30, 12:50, 12:50, 14:10, 18:50, 20:10, 20:50, 21:30 e 22:10.
- Sábados (non festivos):
  - Ida (Oleiros - Oleiros): 2 expedicións con saídas ás 14:20 e 16:20.

- Domingos (non festivos):
    - Ida (Oleiros - Oleiros): 6 expedicións con saídas ás 11:30, 12:50, 14:10, 20:50, 21:30 e 22:10.
- Domingos (todos):
    - Ida (Oleiros - Oleiros): 3 expedicións con saídas ás 12:50, 18:50 e 20:10.

XG-881-02901 SADA HOTEL SADA PALACE-OLEIROS-ENTREXARDÍNS-OLEIROS-SADA HOTEL

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Edreira, Oleiros hacia Sada, Piñeiro Piscina (IES Miraflores), A Cruz, Cristo Rey, O Carballo, Mesón da Auga, Alsina, San Pedro de Nós, Graxal, Perillo (Burguer King), Perillo (Citroën) e Ponte Pasaxe e viceversa.



- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Sada Hotel–Sada Hotel): 15 expedicións con saídas ás 06:55, 07:55, 08:55, 09:55, 10:55, 11:55, 12:55, 13:55, 14:55, 15:55, 16:55, 17:55, 18:55, 19:55 e 20:55.
- De Luns a Sábados (festivos):
    - Ida (Sada Hotel–Sada Hotel): 6 expedicións con saídas ás 09:55, 11:55, 13:55, 15:55, 17:55 e 19:55.
- Sábados (non festivos):
    - Ida (Sada Hotel–Sada Hotel): 7 expedicións con saídas ás 07:55 09:55, 11:55, 13:55, 15:55, 17:55 e 19:55.
- Domingos (todos):
    - Ida (Sada Hotel–Sada Hotel): 6 expedicións con saídas ás 09:55, 11:55, 13:55, 15:55, 17:55 e 19:55.

XG-881-03001 SADA HOTEL SADA PALACE-SANTA CRUZ-ENTREXARDÍNS-SADA HOTEL SADA

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Os Galgos, Arillo de Arriba, Arillo, Igrexa, Couto Dorneda, Aguarrio, Santa Cruz, Gasolinera Santa Cruz, Coruxo, Liáns, Bastiagueiro, I.N.E.F., As Covas, Escorial, Parador e Perillo Santa Cristina.



- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Sada Hotel Sada Palace-Sada Hotel Sada): 15 expedicións con saídas ás 06:20, 07:20, 08:20, 09:20, 10:20, 11:20, 12:20, 13:20, 14:20, 15:20, 16:20, 17:20, 18:20, 19:20 e 20:20.
- De Luns a Sábado (festivos):
    - Ida (Sada Hotel Sada Palace-Sada Hotel Sada): 12 expedicións con saídas ás 08:20, 9:20, 10:20, 11:20, 12:20, 13:20, 14:20, 15:20, 16:20, 17:20, 18:20 e 19:20.
- Sábados (non festivos):
    - Ida (Sada Hotel Sada Palace-Sada Hotel Sada): 13 expedicións con saídas ás 07:20, 08:20, 9:20, 10:20, 11:20, 12:20, 13:20, 14:20, 15:20, 16:20, 17:20, 18:20 e 19:20.
- Domingos (todos):
    - Ida (Sada Hotel Sada Palace-Sada Hotel Sada): 12 expedicións con saídas ás 08:20, 09:20, 10:20, 11:20, 12:20, 13:20, 14:20, 15:20, 16:20, 17:20, 18:20 e 19:20.

XG-881-03201 ENTREXARDÍNS-SANTA CRUZ-POUSADA 4 RESIDENCIA

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Perillo Santa Cristina, Parador, Escorial, As Covas, I.N.E.F., Bastiagueiro, Liáns, Coruxo, Gasolinera Santa Cruz, Santa Cruz, Aguarrio, Couto Dorneda, Igrexa, Arillo, Rialta, Entrada Rialta, Dorneda, Pazo de Xaz, O Bosque, Pousada 1, Pousada 2, Rabuñeiro, Pousada 3 Iglesia e Pousada 4 Residencia.



- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Pousada 4 Residencia): 5 expedicións con saídas ás 07:55, 10:55, 13:55, 15:55 e 18:55.

XG-881-06501 POUSADA 4 RESIDENCIA-SANTA CRUZ- ENTREXARDÍNS

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Pousada 4 Residencia, Pousada 3 Iglesia, Rabuñeiro, pousada 2, Pousada 1, O Bosque, Pazo de Xaz, Dorneda, Entrada Rialta, Rialta, Arillo, Igrexa, Couto Dorneda, Augarrio, Santa Cruz, Gasolinera Santa Cruz, Coruxo, Liáns, Bastiagueiro, I.N.E.F., As Covas, Escorial, Parador, Perillo Sta. Cristina.

- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Pousada 4 Residencia- Entrexardíns): 7 expedicións con saídas ás 07:05, 07:55, 08:55, 11:55, 14:55, 16:55 e 19:55.

XG-881-03301 SOÑEIRO-FRANZOMEL-SANTA CRUZ-ENTREXARDÍNS

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: A Cova, As Torres, Oleiros cara Sada, Pousada 3 Iglesia, Pousada 2, Pousada 1, O Bosque, Dorneda, A Beleiras, Campo de fútbol, Franzomel, Gasolinera Santa Cruz, Coruxo, Liáns, Bastiagueiro, I.N.E.F., As Covas, Escorial, Parador e Perillo Santa Cristina.



- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Soñeiro-Entrexardíns): 3 expedicións con saídas ás 07:40, 13:40 e 16:40.

XG-881-06601 ENTREXARDÍNS-SANTA CRUZ- FRANZOMEL-SOÑEIRO

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Perillo Santa Cristina, Parador, Escorial, As Covas, I.N.E.F., Bastiagueiro, Liáns, Coruxo, Gasolinera Santa Cruz, Santa Cruz, Aguarrio, Franzomel, Campo de fútbol, As Beleiras, Dorneda, O Bosque, Pousada 1, Pousada 2, Pousada 3 Iglesia, Oleiros hacia Sada, As Torres, As Covas.

- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Soñeiro): 3 expedicións con saídas ás 06:50, 12:50 e 19:50.

XG-881-04001 HOSPITAL ABENTE Y LAGO-SADA HOTEL SADA



As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Ponte Pasaxe, Perillo (Citroen), Perillo (Burguer King), Graxal, San Pedro de Nós, Alsina, Mesón da Auga, O Carballo, Cristo Rey, A Cruz, Piñeiro Piscina (IES Miraflores), Oleiros hacia Sada e Edreira.

- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Hospital Abente y Lago-Sada Hotel Sada): 3 expedicións con saídas ás 08:10, 14:45 e 21:45.

XG-881-07201 SADA HOTEL SADA- HOSPITAL ABENTE Y LAGO

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Edreira, Oleiros cara Sada, Piñeiro Piscina (IES Miraflores), A Cruz, Cristo Rey, O Carballo, Mesón da Auga, Alsina, San Pedro de Nós, Graxal, Perillo (Burguer King), Perillo (Citroen), Ponte Pasaxe.

- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Sada Hotel Sada- Hospital Abente y Lago): 3 expedicións con saídas ás 07:05, 13:40 e 20:40.

XG-881-04101 HOSPITAL ABENTE Y LAGO-CAMBRE-A PATIÑA II

As paradas existentes el Oleiros nesta liña son: Avda das Mariñas, Perillo (Citroën), Perillo (Burguer King) e Graxal.



- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Hospital Abente y Lago- A Patiña II): 3 expedicións con saídas ás 07:50, 14:50 e 21:50.

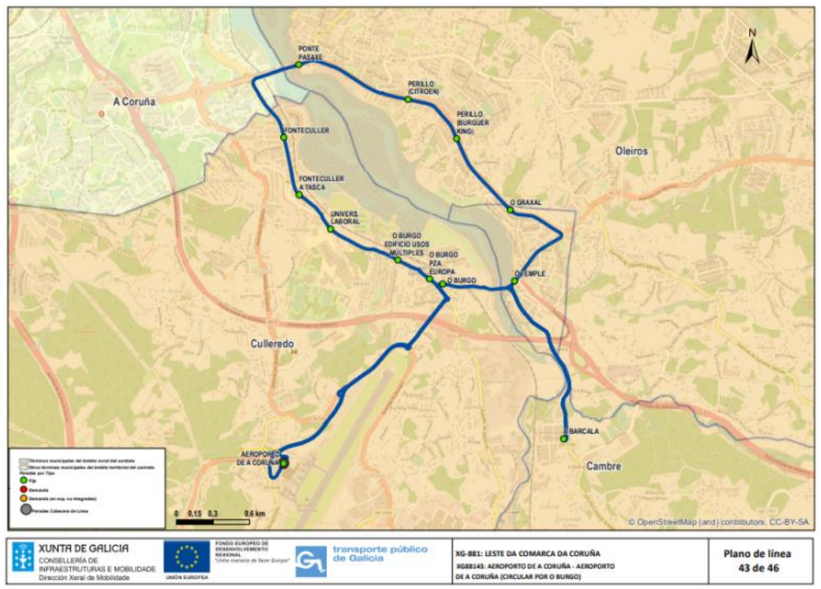
XG-881-07301 A PATIÑA II-CAMBRE- HOSPITAL ABENTE Y LAGO

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Graxal, Perillo (Burguer King), Perillo (Citroen), Avda. das Mariñas.

- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (A Patiña II-Hospital Abente y Lago): 3 expedicións con saídas ás 06:50, 13:50 e 20:50.

XG-881-04301 AEROPORTO DE A CORUÑA-AEROPORTO DE A CORUÑA (CIRCULAR POR O BURGO)

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Avda das Mariñas, Perillo (Citroën)**,** Perillo (Burguer King) e Graxal.



- De Luns a Venres (non festivos anuais):
    - Ida (Aeroporto de A Coruña-Aeroporto de A Coruña): 10 expedicións con saídas ás 07:10, 08:10, 09:10, 10:10, 11:10, 12:10, 13:10, 17:10, 18:10 e 22:10.
- De Luns a Venres (non festivos de setembro a xuño):
    - Ida (Aeroporto de A Coruña-Aeroporto de A Coruña): 6 expedicións con saídas ás 14:10, 15:10, 16:10, 19:10, 20:10 e 21:10.

XG-881-08001 ENTREXARDÍNS-OLEIROS (CONCELLO)-POLÍGONO DE IÑÁS

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Ponte Pasaxe, Lucín, Solana, Rampla, Montrove, Os Limoeiros, Lamastelle, As Pedreiras, Os Regos, A Pezoca, Oleiros (Concello), Piñeiro Piscina (IES Miraflores), Fonte Douro, Rúa Silvas, Carrefour Iñás, Centro Comercial Iñás, Arenaza, Decathlon Oleiros, Rúa Bergantiños, Royale Palace, Cristo Rey, A Cruz, Piñeiro Piscina (IES Miraflores).

- De Luns a Venres (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Polígono de Iñás): 7 expedicións con saídas ás 09:20, 11:20, 13:20, 15:20, 17:20, 19:20, 21:20.
- Sábados (non festivos):
    - Ida (Entrexardíns-Polígono de Iñás): 8 expedicións con saídas ás 09:30, 10:00, 12:10, 13:30, 15:30, 17:30, 18:00, 21:20.



XG-881-08101 ENTREXARDÍNS-PRAIAS-OLEIROS

Esta liña está en funcionamento durante os meses de **Xullo e Agosto**. As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Perillo Sta. Cristina, Sta Cristina praia, Parador, Escorial, As Covas, As Covas, Lucin, Solana, Rampla, Montrove, Os Limoeiros, Lamastelle, As Pedreiras, Os Regos, A Pezoca, Oleiros (Concello), Piñeiro Piscina (IES Miraflores).

- Diario (Xullo e Agosto):
    - Ida (Entrexardíns-Praias-Oleiros): 8 expedicións con saídas ás 13:15, 14:15, 15:15, 16:15, 17:15, 18:15, 19:15 e 20:15.

XG-881-08201 OLEIROS- PRAIAS-ENTREXARDÍNS

Esta liña está en funcionamento durante os meses de **Xullo e Agosto**. As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Piñeiro Piscina (IES Miraflores), Oleiros (Concello), A Pezoca, Os Regos, As Pedreiras, Lamastelle, Os Limoeiros, Montrove, Rampla, Solana, Lucin, As Covas, As Covas, Escorial, Parador, Sta Cristina praia, Perillo Sta. Cristina.

- Diario (Xullo e Agosto):
    - Ida (Oleiros-Praias-Entrexardíns): 8 expedicións con saídas ás 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30, 20:30.

XG-881-08301 A BARCALA-A BARCALA (CIRCULAR POLO BURGO)

Esta liña está en funcionamento durante os meses de **Xullo e Agosto**. As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Perillo Sta. Cristina, Sta Cristina praia, Perillo Sta. Cristina, Ponte Pasaxe, Perillo (Citroen), Perillo (Burguer King), Graxal.

- Diario (Xullo e Agosto):
    - Ida (A Barcala-A Barcala): 6 expedicións con saídas ás 14:10, 15:10, 16:10, 19:10, 20:10, 21:10.

XG-881-09001 OLEIROS: Rúa Golfiño/Aparcamento-O BURGO EDIFICIO USOS MÚLTIPLES

As paradas existentes en Oleiros nesta liña son: Rúa Golfiño/Aparcamento, Couto Lorbé, Bar Escola, Guardería, Dexo Igrexa, Dexo Torre, Mera, Mera Nai Pai, Mera Praia, Regacho, Maianca, Broño, Os Galgos, Arillo de Arriba, Arillo Entrada Rialta, A Beleiras, Dorneda, Franzomel, Gasolinera Santa Cruz, Coruxo, A Ferrala, Avda. Venezuela, Pezoca Cruce, Policía local, Piscina Oleiros, Fonte Douro, Iñás Polígono, Pazo Arenaza, Morzán, Vilares AC-221, Vilanoba, O Vilar, A Veiga, San Pedro de Nós.



- De luns a venres (non festivos):
  - Ida (Rúa Golfiño-O Burgo): 8 expedicións con saídas ás 07:00, 09:00, 11:00, 13:00, 15:00, 17:00, 19:00 e 21:00.
  - Volta (O Burgo-Rúa Golfiño): 7 expedicións con saídas ás 08:00, 10:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00 e 20:00.

No proxecto XG-881: LESTE DA COMARCA DA CORUÑA as liñas que se integran para o concello recóllense a continuación:

Nº Liña	Nº Ruta	Código	Nome da ruta	Código parada	Parada orixe	Código parada	Parada destino	Distancia total (km)	Distancia baixo demanda (km)	Tipo de ruta
1	1	XG8810101	San Pedro de Nós-Entrexardíns	15058-75	San Pedro de Nós	15030-11	Entrexardíns	10,45	0,00	Comarcal metropolitana
2	1	XG8810201	Oleiros (concello) - Entrexardíns	15058-54	Oleiros (concello)	15030-11	Entrexardíns	12,87	0,00	Comarcal metropolitana
3	1	XG8810301	Sada Hotel Sada Palace-San Pedro de Nós - Entrexardíns	15075-37	Sada Hotel Sada Palace	15030-11	Entrexardíns	19,80	0,00	Comarcal metropolitana
4	1	XG8810401	Sada Hotel Sada Palace- Santa Cruz -Entrexardíns	15075-37	Sada Hotel Sada Palace	15030-11	Entrexardíns	20,76	0,00	Comarcal metropolitana
7	1	XG8810701	Mera- Entrexardíns	15058-42	Mera	15030-11	Entrexardíns	18,53	0,00	Comarcal metropolitana
8	1	XG8810801	Concello de Sada – Dexo - Entrexardíns	15075-2	Concello de Sada	15030-11	Entrexardíns	30,58	0,00	Comarcal metropolitana
9	1	XG8810901	Concello de Sada – Porto - Entrexardíns	15075-2	Concello de Sada	15030-11	Entrexardíns	29,65	0,00	Comarcal metropolitana
10	1	XG8811001	Concello de Sada-Carnoedo - Entrexardíns	15075-2	Concello de Sada	15030-11	Entrexardíns	29,43	0,00	Comarcal metropolitana
11	1	XG8811101	Concello de Sada - Entrexardíns	15075-2	Concello de Sada	15030-11	Entrexardíns	29,24	0,00	Comarcal metropolitana
25	1	XG8812501	San Pedro de Nós-Entrexaríns-San Pedro de Nós	15058-75	San Pedro de Nós	15058-75	San Pedro de Nós	21,42	0,00	Comarcal metropolitana
26	1	XG8812601	Soñeiro - Entrexardíns	15075-42	Soñeiro	15030-11	Entrexardíns	15,10	0,00	Comarcal metropolitana
27	1	XG8812701	Entrexardíns - Pousada 2	15058-70	Pousada 2	15030-11	Entrexardíns	14,17	0,00	Comarcal metropolitana
28	1	XG8812801	Oleiros (Concello) - Entrexardíns – Oleiros (concello)	15058-54	Oleiros (concello)	15058-54	Oleiros (concello)	26,45	0,00	Comarcal metropolitana
29	1	XG8812901	Sada Hotel Sada Palace-Entrexardíns - Sada Hotel Sada Palace	15075-37	Sada Hotel Sada Palace	15075-37	Sada Hotel Sada Palace	40,09	0,00	Comarcal metropolitana
30	1	XG8813001	Sada Hotel Sada Palace- Santa Cruz - Entrexardíns - Sada Hotel Sada Palace	15075-37	Sada Hotel Sada Palace	15075-37	Sada Hotel Sada Palace	42,08	0,00	Comarcal metropolitana
32	1	XG8813201	A Coruña E.A – Santa Cruz, Pousada 4 residencia	15030-6	A Coruña E.A	15058-72	Pousada 4 residencia	16,25	0,00	Comarcal metropolitana
33	1	XG8813301	Soñeiro -Santa Cruz - Entrexardíns	15075-42	Soñeiro	15030-11	Entrexardíns	17,92	0,00	Comarcal metropolitana
40	1	XG8814001	Hospital Abente y Lago – Sada Hotel Sada Palace	15030-14	Hospital Abente y Lago	15075-37	Sada Hotel Sada Palace	21,59	0,00	Comarcal metropolitana
41	1	XG8814101	Hospital Abente y Lago – Cambre	15030-14	Hospital Abente y Lago	15017-6	Cambre	17,30	0,00	Comarcal metropolitana
43	1	XG8814301	Aeroporto de A Coruña – Aeroporto de A Coruña (circular por O Burgo)	15031-29	Aeroporto de A Coruña	15031-29	Aeroporto de A Coruña	14,62	0,00	Comarcal metropolitana

A continuación recóllese as rutas actuais de transporte público que se acordaron nos diferentes proxectos do Plan de Transporte de Galicia e que dan servizo ás diferentes parroquias do concello de Oleiros:

PARROQUIA	RUTAS	NOME_RUTA	LIÑAS
DEXO (SANTA MARÍA)	XG88100801	CONCELLO DE SADA - DEXO - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-V non festivos) 1 liña (S non festivos)
	XG88105601	ENTREXARDÍNS-DEXO-CONCELLO DE SADA	3 liñas (L-S non festivos)
	XG88100901	CONCELLO DE SADA - PORTO - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S non festivos)
	XG88105701	ENTREXARDÍNS-PORTO-CONCELLO DE SADA	3 liñas (L-S non festivos)
	XG88101001	CONCELLO DE SADA - CARNOEDO - ENTREXARDÍNS	10 liñas (L-S non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 6 liñas (D)
	XG88105801	ENTREXARDÍNS-CARNOEDO-CONCELLO DE SADA	7 liñas (L-S non festivos) 1 liñas (L-V non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 6 liñas (D)
	XG88101101	CONCELLO DE SADA - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (D)
	XG881015901	ENTREXARDÍNS-CONCELLO DE SADA	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (D)
	XG88109001	OLEIROS: Rúa Golfiño aparcamento-O BURGO EDIFICIO USOS MÚLTIPLES	8 liñas de ida e 7 de volta (L-V non festivos)
SERANTES (SAN XIÁN)	XG88100701	MERA-RIALTA-SANTA CRUZ-ENTREXARDÍNS	24 liñas (L-V non festivos) 13 liñas (S non festivos) 12 liñas (L-S festivos) 12 liñas (D)
	XG88105501	ENTREXARDÍNS-SANTA CRUZ-RIALTA-MERA	27 liñas (L-V non festivos) 13 liñas (S non festivos) 12 liñas (L-S festivos) 12 liñas (D)
	XG88100801	CONCELLO DE SADA - DEXO - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-V non festivos) 1 liña (S non festivos)
	XG88105601	ENTREXARDÍNS-DEXO-CONCELLO DE SADA	3 liñas (L-S non festivos)
	XG88100901	CONCELLO DE SADA - PORTO - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S non festivos)
	XG88105701	ENTREXARDÍNS-PORTO-CONCELLO DE SADA	3 liñas (L-S non festivos)
	XG88101001	CONCELLO DE SADA - CARNOEDO - ENTREXARDÍNS	10 liñas (L-S non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 6 liñas (D)
	XG88105801	ENTREXARDÍNS-CARNOEDO-CONCELLO DE SADA	7 liñas (L-S non festivos) 1 liñas (L-V non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 6 liñas (D)
	XG88101101	CONCELLO DE SADA - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (D)
	XG881015901	ENTREXARDÍNS-CONCELLO DE SADA	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (D)
	XG88109001	OLEIROS: Rúa Golfiño aparcamento-O BURGO EDIFICIO USOS MÚLTIPLES	8 liñas de ida e 7 de volta (L-V non festivos)
MAIANCA (SAN COSME)	XG88100701	MERA-RIALTA-SANTA CRUZ-ENTREXARDÍNS	24 liñas (L-V non festivos) 13 liñas (S non festivos) 12 liñas (L-S festivos) 12 liñas (D)
	XG88105501	ENTREXARDÍNS-SANTA CRUZ-RIALTA-MERA	27 liñas (L-V non festivos) 13 liñas (S non festivos) 12 liñas (L-S festivos) 12 liñas (D)
	XG88100801	CONCELLO DE SADA - DEXO - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-V non festivos) 1 liña (S non festivos)
	XG88105601	ENTREXARDÍNS-DEXO-CONCELLO DE SADA	3 liñas (L-S non festivos)
	XG88100901	CONCELLO DE SADA - PORTO - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S non festivos)
	XG88105701	ENTREXARDÍNS-PORTO-CONCELLO DE SADA	3 liñas (L-S non festivos)
	XG88101001	CONCELLO DE SADA - CARNOEDO - ENTREXARDÍNS	10 liñas (L-S non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 6 liñas (D)
	XG88105801	ENTREXARDÍNS-CARNOEDO-CONCELLO DE SADA	7 liñas (L-S non festivos) 1 liñas (L-V non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 6 liñas (D)
	XG88101101	CONCELLO DE SADA - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (D)
	XG881015901	ENTREXARDÍNS-CONCELLO DE SADA	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (D)
	XG88109001	OLEIROS: Rúa Golfiño aparcamento-O BURGO EDIFICIO USOS MÚLTIPLES	8 liñas de ida e 7 de volta (L-V non festivos)

PARROQUIA	RUTAS	NOME_RUTA	LIÑAS
	XG88100901	CONCELLO DE SADA - PORTO - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S non festivos)
	XG88105701	ENTREXARDÍNS-PORTO-CONCELLO DE SADA	3 liñas (L-S non festivos)
	XG88101001	CONCELLO DE SADA - CARNOEDO - ENTREXARDÍNS	10 liñas (L-S non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 6 liñas (D)
	XG88105801	ENTREXARDÍNS-CARNOEDO-CONCELLO DE SADA	7 liñas (L-S non festivos) 1 liñas (L-V non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 6 liñas (D)
	XG88101101	CONCELLO DE SADA - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (D)
	XG881015901	ENTREXARDÍNS-CONCELLO DE SADA	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (D)
	XG88109001	OLEIROS: Rúa Golfiño aparcamento-O BURGO EDIFICIO USOS MÚLTIPLES	8 liñas de ida e 7 de volta (L-V non festivos)
DORNEDA (SAN MARTIÑO)	XG88100401	SADA HOTEL SADA PALACE - SANTA CRUZ - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-V non festivos) 2 liñas (S non festivos) 2 liñas (D) 2 liñas (L-S festivos)
	XG88105401	ENTREXARDÍNS-SANTA CRUZ-SADA HOTEL PARACE	1 liña (L-V non festivos) 2 liñas (S non festivos) 2 liñas (D) 2 liñas (L-S festivos)
	XG88100701	MERA-RIALTA-SANTA CRUZ-ENTREXARDÍNS	24 liñas (L-V non festivos) 13 liñas (S non festivos) 12 liñas (L-S festivos) 12 liñas (D)
	XG88105501	ENTREXARDÍNS-SANTA CRUZ-RIALTA-MERA	27 liñas (L-V non festivos) 13 liñas (S non festivos) 12 liñas (L-S festivos) 12 liñas (D)
	XG88100801	CONCELLO DE SADA - DEXO - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-V non festivos) 1 liña (S non festivos)
	XG88105601	ENTREXARDÍNS-DEXO-CONCELLO DE SADA	3 liñas (L-S non festivos)
	XG88100901	CONCELLO DE SADA - PORTO - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S non festivos)
	XG88105701	ENTREXARDÍNS-PORTO-CONCELLO DE SADA	3 liñas (L-S non festivos)
	XG88101001	CONCELLO DE SADA - CARNOEDO - ENTREXARDÍNS	10 liñas (L-S non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 6 liñas (D)
	XG88105801	ENTREXARDÍNS-CARNOEDO-CONCELLO DE SADA	7 liñas (L-S non festivos) 1 liñas (L-V non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 6 liñas (D)
	XG88101101	CONCELLO DE SADA - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (D)
	XG881015901	ENTREXARDÍNS-CONCELLO DE SADA	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (D)
	XG88103001	SADA HOTEL-SANTA CRUZ-ENTREXARDÍNS-SADA HOTEL	15 liñas (L-V non festivos) 13 liñas (S non festivos) 12 liñas (L-S festivos) 12 liñas (D)
	XG88103201	ENTREXARDÍNS - SANTA CRUZ, POUSADA 4	5 liñas (L-V non festivos)
	XG88106501	POUSADA 4-SANTA CRUZ-ENTREXARDÍNS	7 liñas (L-V non festivos)
	XG88103301	SOÑEIRO - SANTA CRUZ - ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88106601	ENTREXARDÍNS-SANTA CRUZ-SOÑEIRO	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88109001	OLEIROS: Rúa Golfiño aparcamento-O BURGO EDIFICIO USOS MÚLTIPLES	8 liñas de ida e 7 de volta (L-V non festivos)

PARROQUIA	RUTAS	NOME_RUTA	LIÑAS
PERILLO (SANTA LOCAIA)	XG63500401	A CORUÑA E.A - GUITIRIZ - LUGO E.A.	4 liñas de ida e 4 de volta (L-V non festivos) 1 liña de ida e 2 de volta (L-V festivos) 2 liñas de ida e 2 de volta (S-D non festivos)
	XG63500501	A CORUÑA E.A - RIBADEO E.A.	1 liña de ida e 1 de volta (D non festivos) 1 liña de volta (Festivos)
	XG84300601	A CORUÑA E.A - OURENSE E.A (POR PUEBLOS)	1 liña (L-V non festivos) 2 liñas (L-V festivos) 2 liñas (S e D)
	XG84300701	OURENSE E.A - A CORUÑA E.A (POR PUEBLOS)	2 liñas (L-V non festivos) 1 liña (L-V festivos) 2 liñas (S e D)
	XG84601001	SAN PEDRO DE PRESARAS - CORUÑA E.A.	1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG84601101	ENTREXARDÍNS - SAN PEDRO DE PRESARAS	2 liñas de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG84601201	A CORUÑA E.A. – MEZONZO-BOIMORTO	1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG87100301	CORUÑA E.A. - POLÍGONO - FERROL E.A.	1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG87100401	CORUÑA E.A. - LARAXE - FERROL E.A.	4 liñas de ida e 4 de volta (L-V non festivos)
	XG87100501	CORUÑA E.A. - SAN ISIDRO - FERROL E.A.	1 liña de ida e 1 de volta (Diario non festivos) 1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG87103801	CORUÑA E.A. - FERROL E.A. (Pedrido e Neda)	4 liñas de ida e 2 de volta (Diario) 3 liñas de ida e 4 de volta (L-V non festivos) 1 liña de ida e 1 de volta (L-V festivos) 1 liña de ida e 1 de volta (S-D non festivos)
	XG87104101	ENTREXARDÍNS – POLÍGONO BERGONDO - BETANZOS PRAZA	2 liñas (L-V non festivos)
	XG87104201	BETANZOS PRAZA – POLÍGONO BERGONDO - ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V non festivos)
	XG87104301	ENTREXARDÍNS - FERROL E.A.	4 liñas (L-V non festivos) 4 liñas (L-V festivos) 4 liñas (S-D non festivos)
	XG87104401	FERROL E.A. - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-V festivos) 1 liña (S-D)
	XG87104501	ENTREXARDÍNS - SAN PEDRO DE NÓS - BETANZOS PRAZA	7 liñas de ida e 5 de volta (L-V non festivos) 2 liñas de ida e 4 de volta (L-V festivos) 2 liñas de ida e 2 de volta (S-D non festivos) 1 liña de volta (V non festivos-lectivos)
	XG87104801	BETANZOS PRAZA - CORUÑA E.A. - BETANZOS PRAZA (Circular)	16 liñas (L-V non festivos) 7 liñas (L-V festivos) 6 liñas (S-D todos)
	XG87104901	FERROL E.A.- ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V non festivos) 3 liñas (L-V festivos) 3 liñas (S-D todos)
	XG88100201	OLEIROS (CONCELLO) - ENTREXARDÍNS	7 liñas (L-V non festivos) 2 liñas (L-V festivos) 9 liñas (S non festivos) 2 liñas (D)
	XG88105201	ENTREXARDÍNS-OLEIROS	3 liñas (L-V festivos) 2 liñas (S non festivos) 3 liñas (D)
	XG88100301	SADA HOTEL SADA PALACE - SAN PEDRO DE NÓS - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-S non festivos) 1 liña (D) 1 liña (V-S todos, víspera festivo)
	XG881005301	ENTREXARDÍNS-SAN PEDRO-SADA HOTEL	1 liña (L-V non festivos) 2 liñas (L-V festivos) 2 liñas (S-D) 1 liña (S festivo)
	XG88100401	SADA HOTEL SADA PALACE - SANTA CRUZ - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-V non festivos) 2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S-D non festivos)
	XG88105401	ENTREXARDÍNS-STA. CRUZ-SADA HOTEL	1 liña (L-V non festivos) 2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S-D non festivos)
	XG88100701	MERA-RIALTA-SANTA CRUZ-ENTREXARDÍNS	24 liñas (L-V non festivos) 13 liñas (S non festivos)

PARROQUIA	RUTAS	NOME_RUTA	LIÑAS
			12 liñas (L-S festivos) 12 liñas (D)
	XG88105501	ENTREXARDÍNS-SANTA CRUZ-RIALTA-MERA	27 liñas (L-V non festivos) 13 liñas (S non festivos) 12 liñas (L-S festivos) 12 liñas (D)
	XG88100801	CONCELLO DE SADA - DEXO - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-V non festivos) 1 liña (S non festivos)
	XG88105601	ENTREXARDÍNS-DEXO-CONCELLO DE SADA	3 liñas (L-S non festivos)
	XG88100901	CONCELLO DE SADA - PORTO - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S non festivos)
	XG88105701	ENTREXARDÍNS-PORTO-CONCELLO DE SADA	3 liñas (L-S non festivos)
	XG88101001	CONCELLO DE SADA - CARNOEDO - ENTREXARDÍNS	10 liñas (L-S non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 6 liñas (D)
	XG88105801	ENTREXARDÍNS-CARNOEDO-CONCELLO DE SADA	7 liñas (L-S non festivos) 1 liñas (L-V non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 6 liñas (D)
	XG88101101	CONCELLO DE SADA - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (D)
	XG881015901	ENTREXARDÍNS-CONCELLO DE SADA	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (D)
	XG88102601	SOÑEIRO - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S non festivos e D)
	XG88106301	ENTREXARDÍNS-SOÑEIRO	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S non festivos e D)
	XG88102701	ENTREXARDÍNS - POUSADA 2	3 liñas (L-V festivos) 3 liñas (S-D)
	XG88106401	POUSADA 2-ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V festivos) 3 liñas (S-D)
	XG88102801	OLEIROS (CONCELLO) - ENTREXARDÍNS - OLEIROS (CONCELLO)	17 liñas (L-V non festivos) 9 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S non festivos) 6 liñas (D)
	XG88102901	SADA HOTEL SADA PALACE - ENTREXARDÍNS - SADA HOTEL SADA PALACE	15 liñas (L-V non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 7 liñas (S non festivos) 6 liñas (D)
	XG88103001	SADA HOTEL SADA PALACE - SANTA CRUZ - ENTREXARDÍNS - SADA HOTEL SADA PALACE	15 liñas (L-V non festivos) 12 liñas (L-S festivos) 13 liñas (S non festivos) 12 liñas (D)
	XG88103201	A CORUÑA E.A - SANTA CRUZ, POUSADA 4 RESIDENCIA	5 liñas (L-V non festivos)
	XG88106501	POUSADA 4 RESID.-STA. CRUZ-ENTREXARDÍNS	7 liñas (L-V non festivos)
	XG88103301	SOÑEIRO - SANTA CRUZ - ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88106601	ENTREXARDÍNS-STA, CRUZ-SOÑEIRO	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88104001	HOSPITAL ABENTE Y LAGO - SADA HOTEL SADA PALACE	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88107201	SADA HOTEL-HOSPITAL ABENTE Y LAGO	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88104101	HOSPITAL ABENTE Y LAGO - CAMBRE	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88107301	A PATIÑA II-CAMBRE-H. ABENTE Y LAGO	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88104301	AEROPORTO DE A CORUÑA - AEROPORTO DE A CORUÑA (CIRCULAR POR O BURGO)	10 liñas (L-V non festivos anuais) 6 liñas (L-V non festivos setemb-xuño)
	XG88108001	ENTREXARDÍNS-OLEIROS-POL. DE IÑÁS	7 liñas (L-V non festivos) 8 liñas (S non festivos)
	XG88108101	ENTREXARDÍNS-PRAIAS-OLEIROS	8 liñas (Diario xullo-agosto)

PARROQUIA	RUTAS	NOME_RUTA	LIÑAS
	XG88108201	OLEIROS-PRAIAS-ENTREXARDÍNS	8 liñas (Diario xullo-agosto)
	XG88108301	A BARCALA-A BARCALA (circular)	6 liñas (Diario xullo-agosto)
	XG88109001	OLEIROS: Rúa Golfiño aparcamento-O BURGO EDIFICIO USOS MÚLTIPLES	8 liñas de ida e 7 de volta (L-V non festivos)
LIÁNS (SANTAIA)	XG63500401	A CORUÑA E.A - GUITIRIZ - LUGO E.A.	4 liñas de ida e 4 de volta (L-V non festivos) 1 liña de ida e 2 de volta (L-V festivos) 2 liñas de ida e 2 de volta (S-D non festivos)
	XG63500501	A CORUÑA E.A - RIBADEO E.A.	1 liña de ida e 1 de volta (D non festivos) 1 liña de volta (Festivos)
	XG84300601	A CORUÑA E.A - OURENSE E.A (POR PUEBLOS)	1 liña (L-V non festivos) 2 liñas (L-V festivos) 2 liñas (S e D)
	XG84300701	OURENSE E.A - A CORUÑA E.A (POR PUEBLOS)	2 liñas (L-V non festivos) 1 liña (L-V festivos) 2 liñas (S e D)
	XG87100301	CORUÑA E.A. - POLÍGONO - FERROL E.A.	1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG87100401	CORUÑA E.A. - LARAXE - FERROL E.A.	4 liñas de ida e 4 de volta (L-V non festivos)
	XG87100501	CORUÑA E.A. - SAN ISIDRO - FERROL E.A.	1 liña de ida e 1 de volta (Diario non festivos) 1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG87103801	CORUÑA E.A. - FERROL E.A. (Pedrido e Neda)	4 liñas de ida e 2 de volta (Diario) 3 liñas de ida e 4 de volta (L-V non festivos) 1 liña de ida e 1 de volta (L-V festivos) 1 liña de ida e 1 de volta (S-D non festivos)
	XG87104101	ENTREXARDÍNS – POLÍGONO BERGONDO - BETANZOS PRAZA	2 liñas (L-V non festivos)
	XG87104201	BETANZOS PRAZA – POLÍGONO BERGONDO - ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V non festivos)
	XG87104301	ENTREXARDÍNS - FERROL E.A.	4 liñas (L-V non festivos) 4 liñas (L-V festivos) 4 liñas (S-D non festivos)
	XG87104401	FERROL E.A. - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-V festivos) 1 liña (S-D)
	XG87104501	ENTREXARDÍNS - SAN PEDRO DE NÓS - BETANZOS PRAZA	7 liñas de ida e 5 de volta (L-V non festivos) 2 liñas de ida e 4 de volta (L-V festivos) 2 liñas de ida e 2 de volta (S-D non festivos) 1 liña de volta (V non festivos-lectivos)
	XG87104801	BETANZOS PRAZA - CORUÑA E.A. - BETANZOS PRAZA (Circular)	16 liñas (L-V non festivos) 7 liñas (L-V festivos) 6 liñas (S-D todos)
	XG87104901	FERROL E.A.- ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V non festivos) 3 liñas (L-V festivos) 3 liñas (S-D todos)
	XG88100201	OLEIROS (CONCELLO) - ENTREXARDÍNS	7 liñas (L-V non festivos) 2 liñas (L-V festivos) 9 liñas (S non festivos) 2 liñas (D)
	XG88105201	ENTREXARDÍNS-OLEIROS	3 liñas (L-V festivos) 2 liñas (S non festivos) 3 liñas (D)
	XG88100301	SADA HOTEL SADA PALACE - SAN PEDRO DE NÓS - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-S non festivos) 1 liña (D) 1 liña (V-S todos, víspera festivo)
	XG881005301	ENTREXARDÍNS-SAN PEDRO-SADA HOTEL	1 liña (L-V non festivos) 2 liñas (L-V festivos) 2 liñas (S-D) 1 liña (S festivo)
	XG88100401	SADA HOTEL SADA PALACE - SANTA CRUZ - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-V non festivos) 2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S-D non festivos)
	XG88105401	ENTREXARDÍNS-STA. CRUZ-SADA HOTEL	1 liña (L-V non festivos) 2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S-D non festivos)
	XG88100701	MERA-RIALTA-SANTA CRUZ-ENTREXARDÍNS	24 liñas (L-V non festivos) 13 liñas (S non festivos)

PARROQUIA	RUTAS	NOME_RUTA	LIÑAS
			12 liñas (L-S festivos) 12 liñas (D)
	XG88105501	ENTREXARDÍNS-SANTA CRUZ-RIALTA-MERA	27 liñas (L-V non festivos) 13 liñas (S non festivos) 12 liñas (L-S festivos) 12 liñas (D)
	XG88100801	CONCELLO DE SADA - DEXO - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-V non festivos) 1 liña (S non festivos)
	XG88105601	ENTREXARDÍNS-DEXO-CONCELLO DE SADA	3 liñas (L-S non festivos)
	XG88100901	CONCELLO DE SADA - PORTO - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S non festivos)
	XG88105701	ENTREXARDÍNS-PORTO-CONCELLO DE SADA	3 liñas (L-S non festivos)
	XG88101001	CONCELLO DE SADA - CARNOEDO - ENTREXARDÍNS	10 liñas (L-S non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 6 liñas (D)
	XG88105801	ENTREXARDÍNS-CARNOEDO-CONCELLO DE SADA	7 liñas (L-S non festivos) 1 liñas (L-V non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 6 liñas (D)
	XG88101101	CONCELLO DE SADA - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (D)
	XG881015901	ENTREXARDÍNS-CONCELLO DE SADA	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (D)
	XG88102601	SOÑEIRO - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S non festivos e D)
	XG88106301	ENTREXARDÍNS-SOÑEIRO	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S non festivos e D)
	XG88102701	ENTREXARDÍNS - POUSADA 2	3 liñas (L-V festivos) 3 liñas (S-D)
	XG88106401	POUSADA 2-ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V festivos) 3 liñas (S-D)
	XG88102801	OLEIROS (CONCELLO) - ENTREXARDÍNS - OLEIROS (CONCELLO)	17 liñas (L-V non festivos) 9 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S non festivos) 6 liñas (D)
	XG88102901	SADA HOTEL SADA PALACE - ENTREXARDÍNS - SADA HOTEL SADA PALACE	15 liñas (L-V non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 7 liñas (S non festivos) 6 liñas (D)
	XG88103001	SADA HOTEL SADA PALACE - SANTA CRUZ - ENTREXARDÍNS - SADA HOTEL SADA PALACE	15 liñas (L-V non festivos) 12 liñas (L-S festivos) 13 liñas (S non festivos) 12 liñas (D)
	XG88103201	A CORUÑA E.A - SANTA CRUZ, POUSADA 4 RESIDENCIA	5 liñas (L-V non festivos)
	XG88106501	POUSADA 4 RESID.-STA. CRUZ-ENTREXARDÍNS	7 liñas (L-V non festivos)
	XG88103301	SOÑEIRO - SANTA CRUZ - ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88104001	HOSPITAL ABENTE Y LAGO - SADA HOTEL SADA PALACE	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88107201	SADA HOTEL-HOSPITAL ABENTE Y LAGO	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88104101	HOSPITAL ABENTE Y LAGO - CAMBRE	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88107301	A PATIÑA II-CAMBRE-H. ABENTE Y LAGO	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88104301	AEROPORTO DE A CORUÑA - AEROPORTO DE A CORUÑA (CIRCULAR POR O BURGO)	10 liñas (L-V non festivos anuais) 6 liñas (L-V non festivos setemb-xuño)
	XG88108101	ENTREXARDÍNS-PRAIAS-OLEIROS	8 liñas (Diario xullo-agosto)
	XG88108201	OLEIROS-PRAIAS-ENTREXARDÍNS	8 liñas (Diario xullo-agosto)
	XG88108301	A BARCALA-A BARCALA (circular)	6 liñas (Diario xullo-agosto)

PARROQUIA	RUTAS	NOME_RUTA	LIÑAS
	XG88109001	OLEIROS: Rúa Golfiño aparcamiento-O BURGO EDIFICIO USOS MÚLTIPLES	8 liñas de ida e 7 de volta (L-V non festivos)
OLEIROS (SANTA MARÍA)	XG88100201	OLEIROS (CONCELLO) - ENTREXARDÍNS	7 liñas (L-V non festivos) 2 liñas (L-V festivos) 9 liñas (S non festivos) 2 liñas (D)
	XG88105201	ENTREXARDÍNS-OLEIROS	3 liñas (L-V festivos) 2 liñas (S non festivos) 3 liñas (D)
	XG88100301	SADA HOTEL SADA PALACE - SAN PEDRO DE NÓS - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-S non festivos) 1 liña (D) 1 liña (V-S todos, víspera festivo)
	XG881005301	ENTREXARDÍNS-SAN PEDRO-SADA HOTEL	1 liña (L-V non festivos) 2 liñas (L-V festivos) 2 liñas (S-D) 1 liña (S festivo)
	XG88102601	SOÑEIRO - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S non festivos e D)
	XG88106301	ENTREXARDÍNS-SOÑEIRO	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S non festivos e D)
	XG88102701	ENTREXARDÍNS - POUSADA 2	3 liñas (L-V festivos) 3 liñas (S-D)
	XG88106401	POUSADA 2-ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V festivos) 3 liñas (S-D)
	XG88102801	OLEIROS (CONCELLO) - ENTREXARDÍNS - OLEIROS (CONCELLO)	17 liñas (L-V non festivos) 9 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S non festivos) 6 liñas (D)
	XG88102901	SADA HOTEL SADA PALACE - ENTREXARDÍNS - SADA HOTEL SADA PALACE	15 liñas (L-V non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 7 liñas (S non festivos) 6 liñas (D)
	XG88103201	A CORUÑA E.A - SANTA CRUZ, POUSADA 4 RESIDENCIA	5 liñas (L-V non festivos)
	XG88106501	POUSADA 4 RESID.-STA. CRUZ-ENTREXARDÍNS	7 liñas (L-V non festivos)
	XG88103301	SOÑEIRO - SANTA CRUZ - ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88104001	HOSPITAL ABENTE Y LAGO - SADA HOTEL SADA PALACE	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88107201	SADA HOTEL-HOSPITAL ABENTE Y LAGO	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88108001	ENTREXARDÍNS-OLEIROS-POL. DE IÑÁS	7 liñas (L-V non festivos) 8 liñas (S non festivos)
	XG88108101	ENTREXARDÍNS-PRAIAS-OLEIROS	8 liñas (Diario xullo-agosto)
	XG88108201	OLEIROS-PRAIAS-ENTREXARDÍNS	8 liñas (Diario xullo-agosto)
	XG88109001	OLEIROS: Rúa Golfiño aparcamento-O BURGO EDIFICIO USOS MÚLTIPLES	8 liñas de ida e 7 de volta (L-V non festivos)
SAN PEDRO DE NÓS (SAN PEDRO)	XG63500401	A CORUÑA E.A - GUITIRIZ - LUGO E.A.	4 liñas de ida e 4 de volta (L-V non festivos) 1 liña de ida e 2 de volta (L-V festivos) 2 liñas de ida e 2 de volta (S-D non festivos)
	XG63500501	A CORUÑA E.A - RIBADEO E.A.	1 liña de ida e 1 de volta (D non festivos) 1 liña de volta (Festivos)
	XG84300601	A CORUÑA E.A - OURENSE E.A (POR PUEBLOS)	1 liña (L-V non festivos) 2 liñas (L-V festivos) 2 liñas (S e D)
	XG84300701	OURENSE E.A - A CORUÑA E.A (POR PUEBLOS)	2 liñas (L-V non festivos) 1 liña (L-V festivos) 2 liñas (S e D)
	XG84600701	A CORUÑA E.A. - MONTOUTO	2 liñas (L-V non festivos) 3 liñas de ida e 2 de volta (S-D e festivos)
	XG84610101	SAN PEDRO DE PRESARAS - CORUÑA E.A.	1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG84601101	ENTREXARDÍNS - SAN PEDRO DE PRESARAS	2 liñas de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG84601201	A CORUÑA E.A. - MEZONZO	1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG84601401	ENTREXARDÍNS - PRAVIO - MONTOUTO	1 liña de ida e 2 de volta (L-V non festivos)
	XG846014901	ENTREXARDÍNS - PRAVIO – MONTOUTO-MESIA	1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG87100301	CORUÑA E.A. - POLÍGONO - FERROL E.A.	1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG87100401	CORUÑA E.A. - LARAXE - FERROL E.A.	4 liñas de ida e 4 de volta (L-V non festivos)
	XG87100501	CORUÑA E.A. - SAN ISIDRO - FERROL E.A.	1 liña de ida e 1 de volta (Diario non festivos) 1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG87103801	CORUÑA E.A. - FERROL E.A. (Pedrido e Neda)	4 liñas de ida e 2 de volta (Diario) 3 liñas de ida e 4 de volta (L-V non festivos) 1 liña de ida e 1 de volta (L-V festivos) 1 liña de ida e 1 de volta (S-D non festivos)
	XG87104101	ENTREXARDÍNS – POLÍGONO BERGONDO - BETANZOS PRAZA	2 liñas (L-V non festivos)
	XG87104201	BETANZOS PRAZA – POLÍGONO BERGONDO - ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V non festivos)
	XG87104301	ENTREXARDÍNS - FERROL E.A.	4 liñas (L-V non festivos) 4 liñas (L-V festivos) 4 liñas (S-D non festivos)
	XG87104401	FERROL E.A. - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-V festivos) 1 liña (S-D)
	XG87104501	ENTREXARDÍNS - SAN PEDRO DE NÓS - BETANZOS PRAZA	7 liñas de ida e 5 de volta (L-V non festivos) 2 liñas de ida e 4 de volta (L-V festivos) 2 liñas de ida e 2 de volta (S-D non festivos) 1 liña de volta (V non festivos-lectivos)
	XG87104801	BETANZOS PRAZA - CORUÑA E.A. - BETANZOS PRAZA (Circular)	16 liñas (L-V non festivos) 7 liñas (L-V festivos) 6 liñas (S-D todos)
	XG87104901	FERROL E.A.- ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V non festivos) 3 liñas (L-V festivos) 3 liñas (S-D todos)
	XG88100101	SAN PEDRO DE NÓS - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-V non festivos) 1 liña (L-V festivos) 1 liña (S-D non festivos)
	XG88105101	ENTREXARDÍNS-SAN PEDRO DE NÓS	5 liñas (L-V non festivos) 3 liñas (L-V festivos) 3 liñas (S-D non festivos)
	XG88100201	OLEIROS (CONCELLO) - ENTREXARDÍNS	7 liñas (L-V non festivos) 2 liñas (L-V festivos) 9 liñas (S non festivos) 2 liñas (D)
	XG88105201	ENTREXARDÍNS-OLEIROS	3 liñas (L-V festivos) 2 liñas (S non festivos) 3 liñas (D)
	XG88100301	SADA HOTEL SADA PALACE - SAN PEDRO DE NÓS - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-S non festivos) 1 liña (D) 1 liña (V-S todos, víspera festivo)
	XG88102501	SAN PEDRO DE NÓS - ENTREXARDÍNS - SAN PEDRO DE NÓS	59 liñas (L-V non festivos) 31 liñas (L-V festivos) 31 liñas (S-D)
	XG88102601	SOÑEIRO - ENTREXARDÍNS	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S non festivos e D)
	XG88106301	ENTREXARDÍNS-SOÑEIRO	2 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S non festivos e D)
	XG88102701	ENTREXARDÍNS - POUSADA 2	3 liñas (L-V festivos) 3 liñas (S-D)
	XG88106401	POUSADA 2-ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V festivos) 3 liñas (S-D)
	XG88102801	OLEIROS (CONCELLO) - ENTREXARDÍNS - OLEIROS (CONCELLO)	17 liñas (L-V non festivos) 9 liñas (L-S festivos) 2 liñas (S non festivos) 6 liñas (D)

PARROQUIA	RUTAS	NOME_RUTA	LIÑAS
	XG88102901	SADA HOTEL SADA PALACE - ENTREXARDÍNS - SADA HOTEL SADA PALACE	15 liñas (L-V non festivos) 6 liñas (L-S festivos) 7 liñas (S non festivos) 6 liñas (D)
	XG88104001	HOSPITAL ABENTE Y LAGO - SADA HOTEL SADA PALACE	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88107201	SADA HOTEL-HOSPITAL ABENTE Y LAGO	3 liñas (L-V non festivos)
	XG88108001	ENTREXARDÍNS-OLEIROS-POL. DE IÑÁS	7 liñas (L-V non festivos) 8 liñas (S non festivos)
IÑÁS (SAN XORXE)	XG63500401	A CORUÑA E.A - GUITIRIZ - LUGO E.A.	4 liñas de ida e 4 de volta (L-V non festivos) 1 liña de ida e 2 de volta (L-V festivos) 2 liñas de ida e 2 de volta (S-D non festivos)
	XG63500501	A CORUÑA E.A - RIBADEO E.A.	1 liña de ida e 1 de volta (D non festivos) 1 liña de volta (Festivos)
	XG84300601	A CORUÑA E.A - OURENSE E.A (POR PUEBLOS)	1 liña (L-V non festivos) 2 liñas (L-V festivos) 2 liñas (S e D)
	XG84300701	OURENSE E.A - A CORUÑA E.A (POR PUEBLOS)	2 liñas (L-V non festivos) 1 liña (L-V festivos) 2 liñas (S e D)
	XG84600701	A CORUÑA E.A. - MONTOUTO	2 liñas (L-V non festivos) 3 liñas de ida e 2 de volta (S-D e festivos)
	XG84610101	SAN PEDRO DE PRESARAS - CORUÑA E.A.	1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG84601101	ENTREXARDÍNS - SAN PEDRO DE PRESARAS	2 liñas de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG84601201	A CORUÑA E.A. - MEZONZO	1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG84601401	ENTREXARDÍNS - PRAVIO - MONTOUTO	1 liña de ida e 2 de volta (L-V non festivos)
	XG846014901	ENTREXARDÍNS - PRAVIO – MONTOUTO-MESIA	1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG87100301	CORUÑA E.A. - POLÍGONO - FERROL E.A.	1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG87100401	CORUÑA E.A. - LARAXE - FERROL E.A.	4 liñas de ida e 4 de volta (L-V non festivos)
	XG87100501	CORUÑA E.A. - SAN ISIDRO - FERROL E.A.	1 liña de ida e 1 de volta (Diario non festivos) 1 liña de ida e 1 de volta (L-V non festivos)
	XG87103801	CORUÑA E.A. - FERROL E.A. (Pedrido e Neda)	4 liñas de ida e 2 de volta (Diario) 3 liñas de ida e 4 de volta (L-V non festivos) 1 liña de ida e 1 de volta (L-V festivos) 1 liña de ida e 1 de volta (S-D non festivos)
	XG87104101	ENTREXARDÍNS – POLÍGONO BERGONDO - BETANZOS PRAZA	2 liñas (L-V non festivos)
	XG87104201	BETANZOS PRAZA – POLÍGONO BERGONDO - ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V non festivos)
	XG87104301	ENTREXARDÍNS - FERROL E.A.	4 liñas (L-V non festivos) 4 liñas (L-V festivos) 4 liñas (S-D non festivos)
	XG87104401	FERROL E.A. - ENTREXARDÍNS	1 liña (L-V festivos) 1 liña (S-D)
	XG87104501	ENTREXARDÍNS - SAN PEDRO DE NÓS - BETANZOS PRAZA	7 liñas de ida e 5 de volta (L-V non festivos) 2 liñas de ida e 4 de volta (L-V festivos) 2 liñas de ida e 2 de volta (S-D non festivos) 1 liña de volta (V non festivos-lectivos)
	XG87104801	BETANZOS PRAZA - CORUÑA E.A. - BETANZOS PRAZA (Circular)	16 liñas (L-V non festivos) 7 liñas (L-V festivos) 6 liñas (S-D todos)
	XG87104901	FERROL E.A.- ENTREXARDÍNS	3 liñas (L-V non festivos) 3 liñas (L-V festivos) 3 liñas (S-D todos)
	XG88108001	ENTREXARDÍNS-OLEIROS-POL. DE IÑÁS	7 liñas (L-V non festivos) 8 liñas (S non festivos)
	XG88109001	OLEIROS: Rúa Golfiño aparcamento-O BURGO EDIFICIO USOS MÚLTIPLES	8 liñas de ida e 7 de volta (L-V non festivos)

Táboa 27: Liñas de autobús por parroquias (Fonte: Elaboración propia)

PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE GALICIA

O Plan de Transporte Metropolitano de Galicia ten como obxectivo fundamental mellorar a mobilidade e accesibilidade no contorno de todas as áreas metropolitanas e, polo tanto, que os cidadáns dispoñan dun mellor servizo de transporte público colectivo que sexa unha alternativa competitiva e eficiente ao transporte privado.

O Plan de Transporte Metropolitano da área de A Coruña activouse o 24 de febreiro de 2011.

Co obxecto de fomentar a mobilidade no ámbito público, o Plan de Transporte Metropolitano de Galicia apóiase nos seguintes piares e programas de actuación:

- Mellora da oferta de servizos: incrementáronse os servizos de transporte a través da implantación daqueles servizos de interese municipal que definiron os concellos.
- Mellora nas infraestruturas: mellora da dotación das infraestruturas tales como marquesiñas e postes de parada, así como da información para a cidadanía nas terminais e puntos de parada, especialmente a través de ferramentas tecnolóxicas.
- Integración tarifaria: cambio a un modelo zonal, cunha tarifa única para cada ámbito previamente definido.

As oficinas da área metropolitana para o concello de Oleiros son 4 e atópanse no Porto de Santa Cruz, Perillo, Oleiros e Mera. Na seguinte táboa móstranse as zonas definidas na área da Coruña.

Zonas	Ayuntamientos
C-Ber0	A Laracha
C-Ber1	Carballo
C-Bet0	Betanzos
C-Bet1	Oza-Cesuras
C-Bet2	Miño
C-Bet3	Curtis
C-Cor0	A Coruña
C-Cor1	Arteixo
C-Cor2	Cambre - Culleredo - Oleiros
C-Cor3	Bergondo - Sada
C-Cor4	Abegondo - Carral
C-Ord2	Cerceda
C-Ord3	Ordes



Imaxe 118: Concellos da área da Coruña (Fonte: Páxina web do Transporte Metropolitano da Xunta de Galicia)

En función do número de saltos que se realicen entre as distintas zonas, na táboa aparece o prezo da viaxe para os pagamentos en efectivo ou con tarxeta.

Precios de cancelación por número de saltos			
Nº. Saltos	Billete Sencillo	Tarjeta TMG	
		Precio hasta 40 Viajes	Frecuente Más de 40 Viajes
0 *	1,20 €	0,75 €	----
0	1,55 €	0,88 €	0,76 €
1	1,55 €	0,88 €	0,76 €
2	2,25 €	1,34 €	1,16 €
3	2,90 €	1,90 €	1,65 €
4	3,55 €	2,31 €	2,01 €
5	5,10 €	3,22 €	2,80 €
6	5,80 €	3,78 €	3,29 €
7	6,40 €	4,20 €	3,66 €
8	7,15 €	4,65 €	4,04 €
9	7,90 €	5,15 €	4,48 €
10	8,75 €	5,68 €	4,94 €

0 Viaxes no transporte urbano da cidade da Coruña*

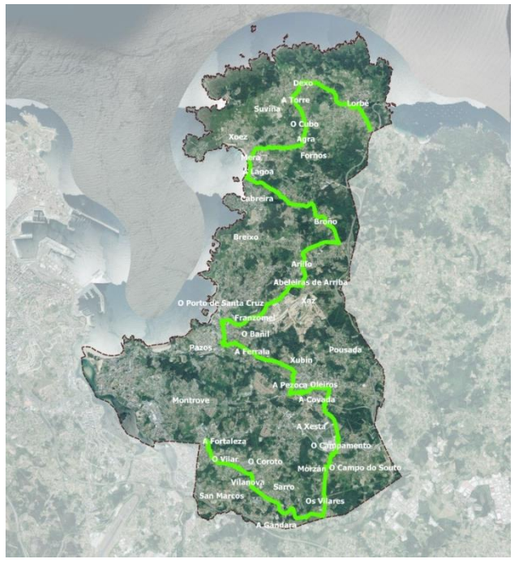
Imaxe 119: Tarifas do PTMG para a área da Coruña (Fonte: Xunta de Galicia)

2.4.1.2. Transporte metropolitano de Oleiros

No ano 2005 púxose en funcionamento unha liña de transporte de autobús municipal que conecta todas as zonas do concello a nivel metropolitano, de norte a sur, dende Lorbé ata O Burgo.

As paradas que contempla esta ruta son:

A Veiga, Vilar, Igrexa de Nós, Vilanova, Salvador Allende con rúa das Pistas, As Grovias, Gasolineira Iñás, Salvador Allende, Os Vilares, Fontes, Espez e Mina, Urbanización Arenaza, Campamento, Fonte Douro, Obelisco, A Pezoca, Avda. Venezuela, Avda. Concepción Arenal, Emilia Pardo Bazán, Cruce Abeleiras, Entrada Eurb. Rialta, Manuel Prado de Andrade, Os Galgos, Broño, Cemiterio de Maianca, O Regacho, Tierno Galván con Río do Campo, Mera (Gardería), Cividanes, Doctor Fleming, Jiménez Herrero, Igrexa de Dexo, Golfiño.



Imaxe 120: Percorrido bus metropolitano de Oleiros (Fonte: Concello de Oleiros)

Horarios:

- Ida (Saída de Lorbé- horas impares): 7:00, 9:00, 11:00, 13:00, 15:00, 17:00, 19:00, 21:00.
- Volta (Saída do Burgo-horas pares): 8:00, 10:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00, 20:00.

2.4.1.3. Liña 1A autobús urbano A Coruña

A Xunta de Galicia e os concellos de A Coruña e Oleiros firmaron un convenio no que se acordou a prolongación do servizo de transporte público da liña 1A ata a localidade de Santa Cristina (rotonda) en Oleiros durante os meses de verán (entre o 15 de xuño e o 15 de setembro).

As paradas que compoñen esta liña son: Hospital Abente y Lago, Puerta Real, Praza de Ourense, Catro Camiños, Est. Autobuses, Salvador de Madariaga, Elviña, Matogrande, Monelos/Eirís, Pedralonga, Alcampo, Sta. Gema, Sta. Cristina (Rotonda).

Con frecuencias de 16 minutos, os horarios previstos son:

De luns a venres:

- Primeiro bus con saída de A Coruña ás 6:30 horas do Hospital Abente y Lago, mentres que o último faino ás 22:50.
- Primeiro bus con saída de Santa Cristina ás 6:55 horas, mentres que o último faino ás 22:09.

Sábados:

- Primeiro bus con saída de A Coruña ás 6:35 horas do Hospital Abente y Lago, mentres que o último faino ás 22:50.
- Primeiro bus con saída de Santa Cristina ás 7:00 horas, mentres que o último faino ás 22:25.

Domingos e festivos:

- Primeiro bus con saída de A Coruña ás 7:30 horas do Hospital Abente y Lago, mentres que o último faino ás 23:00.
- Primeiro bus con saída de Santa Cristina ás 7:55 horas, mentres que o último faino ás 22:27.





Imaxe 121: Liña 1A (Fonte: Elaboración propia)

2.4.1.4. Liñas de autobús. Demanda actual e prevista

Para o estudo da demanda de transporte público en Oleiros, analizáronse os datos publicados no Plan de Transporte de Galicia, para os cales se realizaron entrevistas e enquisas cos responsables municipais de todos os Concellos de Galicia.

Estas enquisas e entrevistas proporcionaron información tanto sobre as principais reivindicacións veciñais como sobre as carencias de adecuación entre a oferta e a demanda existentes.

Así, nestas entrevistas facilitáronse datos sobre as necesidades non cubertas polo actual sistema de servizos de transporte regular de viaxeiros por estrada na Comunidade Autónoma. Fundamentalmente os tráficos demandados refírense aos seguintes servizos:

- Comunicación das parroquias cos centros de saúde con horarios axeitados para a realización de análises ou para consultas médicas.
- Comunicación cos hospitais de referencia mediante servizos que conten con horarios compatibles coas consultas ou realización de probas médicas.
- Comunicación das parroquias co centro do Concello para a realización de xestións administrativas e bancarias.
- Comunicación das parroquias co centro do Concello para a realización de compras os días de feira.
- Comunicación dos Concellos rurais cos Concellos cabeceira da comarca ou coas capitais da provincia.
- Comunicación das parroquias cos centros educativos do Concello para que os alumnos de bacharelato e formación profesional poidan empregar o transporte público e que os servizos conten con horarios axeitados para acudir ás clases.

Debido ás características demográficas do territorio, existen grandes dificultades para cubrir a demanda non satisfeita aínda que, as novas fórmulas introducidas co Plan contribúen positivamente ao obxectivo de achegar a rede de transporte público a todos os cidadáns.

Para o concello de Oleiros, en cada un dos anteproxectos de explotación publicados realizouse un estudo da demanda actual do servizo, de acordo cos datos de explotación dispoñibles dos servizos actualmente vixentes, dos principais centros de atracción e xeración de viaxeiros previstos, da rede de infraestruturas de transporte existentes, da distancia entre os diferentes nodos, dos traballos de campo realizados, etc. estimándose que os principais fluxos de mobilidade no ámbito de cada Proxecto de Explotación (tanto intermunicipais como intramunicipais) no primeiro ano de prestación do servicio serán os seguintes:

XG635 / A CORUÑA – LUGO – A MARIÑA, CON ANEXOS

De acordo cos datos de explotación dispoñibles dos servizos actuais vixentes, os principais centros de atracción e xeración de viaxeiros previstos, a rede de infraestruturas de transporte existente, a distancia entre os diferentes nodos, os traballos de campo realizados e os criterios estatísticos empregados por cada consultor, estimáronse os principais fluxos de mobilidade no ámbito territorial deste proxecto de explotación, no primeiro ano de prestación de servizo e que serán os seguintes:

Concello	A Coruña	A Pastoriza	A Pontenova	Abadín	Aranga	Arteixo	As Pontes de García Rodríguez	Barreiros	Begonte	Bergondo
Oleiros	5.398.471	-	-	3.668	7.394	-	-	3.101	7.128	72.500

Concello	Betanzos	Burela	Castro de Rei	Cedeira	Cerdido	Cervo	Coirós	Culleredo	Ferrol	Foz
Oleiros	99.291	-	8.048	-	-	-	10.299	-	-	-

Concello	Guitiriz	Lourenzá	Lugo	Mañón	Meira	Moeche	Mondoñedo	Muras	Narón	Neda
Oleiros	15.588	2.574	155.974	-	-	-	4.608	-	-	-

Concello	O Vicedo	Oleiros	Ortigueira	Oural	Outeiro de Rei	Fol	Rábade	Ribadeo	Riotorto
Oleiros	-	2.451.820							

Táboa 28: Demanda actual de mobilidade comarca de A Coruña -Lugo – A Mariña, con anexos (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

Para a estimación da evolución da demanda no período de duración do contrato, recorreuse, exclusivamente, aos datos de poboación nos municipios do ámbito e a súa evolución recente, dada a existencia de datos interanuais completos e fiables da demanda de transportes.

De acordo aos estudios realizados segundo a metodoloxía indicada, estímase que a taxa de crecemento anual da demanda de viaxeiros de uso xeneral (sen ter en conta reservas de praza para escolares), durante o prazo de duración do Contrato, redúcese en xeral:

Concello	A Coruña	A Pastoriza	A Pontenova	Abadín	Aranga	Arteixo	As Pontes de García Rodríguez	Barreiros	Begonte	Bergondo	Betanzos	Burela
Oleiros	-0,08%			-1,33%	-0,94%			-0,80%	-1,33%	-0,08%	-0,94%	

Concello	Castro de Rei	Cedeira	Cerdido	Cervo	Coirós	Culleredo	Ferrol	Foz	Guitiriz	Lourenzá	Lugo	Mañón
Oleiros	-1,33%				-0,94%				-1,33%	-0,94%	-0,25%	

Concello	Meira	Moeche	Mondoñedo	Muras	Narón	Neda	O Vicedo	Oleiros	Ortigueira	Ourol	Outeiro de Rei	Pol
Oleiros			-0,94%					-0,08%				

Táboa 29: Demanda prevista A Coruña – Lugo – A Mariña, con anexos (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

Por outro lado, non existe demanda diaria de reserva de prazas a favor dos centros escolares que se prevé que realicen estas liñas para o municipio de Oleiros.

XG635 / A CORUÑA – FERROL – ORTIGUEIRA – VIVEIRO – VILALBA – LUGO, CON ANEXOS

A demanda actual de mobilidade no ámbito territorial deste proxecto de explotación, é o que se recolle a continuación:

Concello	A Capela	A Coruña	A Peroxa	Abadín	Agolada	Aranga	As Pontes de García Rodríguez	As Somozas	Barreiros	Begonte	Bergondo
Oleiros	-	5.398.471	1.676	-	-	-	-	-	-	-	72.500

Concello	Betanzos	Boimorto	Burela	Cabanas	Carballedo	Cedeira	Cerdido	Cervo	Chantada	Coles	Curtis
Oleiros	99.291	5.567	-	-	2.110	-	-	-	10.648	2.837	15.235

Concello	Fene	Ferrol	Foz	Frades	Guitiriz	Lalín	Lourenzá	Lugo	Mañón	Melide	Mesía
Oleiros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16.125	-

Concello	Moeche	Mondoñedo	Monterroso	Muras	Narón	Neda	O Pino	O Vicedo	Oleiros	Ortigueira
Oleiros	-	-	5.982	-	-	-	-	-	2.451.820	

Táboa 30: Demanda actual de mobilidade comarca de A Coruña – Ferrol – Ortigueira – Viveiro – Vilalba – Lugo, con anexos (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

A evolución prevista da demanda de uso xeral neste caso diminúe en xeral, tal e como se mostra na táboa seguinte:

Concello	A Capela	A Coruña	A Peroxa	Abadín	Agolada	Aranga	As Pontes de García Rodríguez	As Somozas	Barreiros	Begonte	Bergondo	Betanzos	Boimorto
Oleiros	-	-0,08%	-0,22%	-	-	-	-	-	-	-	-0,08%	-0,94%	-1,14%

Concello	Guitiriz	Lalín	Lourenzá	Lugo	Mañón	Melide	Mesía	Moeche	Mondoñedo	Monterroso	Muras	Narón	Neda
Oleiros	-	-	-	-	-	-1,44%	-	-	-	-1,17%	-	-	-

Concello	O Pino	O Vicedo	Oleiros	Ortigueira	Ourense	Ourol	Outeiro de Rei	Oza-Cesuras	Palas de Rei	Pontedeume	Rábade	Ribadeo
Oleiros	-	-	-0,08%									

Táboa 31: Demanda prevista A Coruña - Ferrol - Ortigueira - Viveiro - Vilalba - Lugo, con anexos (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

Por outro lado, non existe demanda diaria de reserva de prazas a favor dos centros escolares que se prevé que realicen estas liñas para o municipio de Oleiros.

XG871 / NORTE DA COMARCA DE BETANZOS, SUR DA DE FERROL E OESTE DA DE EUME

Os principais fluxos de mobilidade estimados no ámbito territorial deste proxecto de explotación, no primeiro ano de prestación de servizo e que serán os seguintes:

Concello	Aranga	Ares	Bergondo	Betanzos	Cabanas	Cambre	Coirós	A Coruña	Curtis	Fene	Ferrol	Irixoa	Miño	Monfero	Mugardos	Narón	Neda	Oleiros	Paderne	Pontedeume	Sada	Sobrado	Vilarmaior	Oza-Cesuras
Oleiros	0	0	8.792	31.483	168	4.174	0	88.067	0	287	975	0	7.504	0	90	155	13	6.629	-	-	-	-	-	-

Táboa 32: Demanda actual de mobilidade comarca de Norte da comarca de Betanzos, sur da de Ferrol e oeste da de Eume (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

De acordo aos estudios realizados segundo a metodoloxía indicada, estímase que a taxa de crecemento anual da demanda de viaxeiros de uso xeneral (sen ter en conta reservas de praza para escolares), durante o prazo de duración do Contrato, redúcese en xeral:

Concello	Aranga	Ares	Bergondo	Betanzos	Cabanas	Cambre	Coirós	A Coruña	Curtis	Fene	Ferrol	Irixoa	Miño	Monfero	Mugardos	Narón	Neda	Oleiros	Paderne	Pontedeume	Sada	Sobrado	Vilarmaior	Oza-Cesuras
Oleiros	0,00%	0,00%	-0,63%	-0,64%	0,00%	-0,63%	0,00%	-0,64%	0,00%	0,00%	-0,64%	0,00%	-0,64%	0,00%	-0,64%	-0,64%	-0,64%	-0,64%	-	-	-	-	-	-

Táboa 33: Demanda prevista Norte da comarca de Betanzos, sur da de Ferrol e oeste da de Eume (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

Por outro lado, non existe demanda diaria de reserva de prazas a favor dos centros escolares que se prevé que realicen estas liñas para o municipio de Oleiros.

XG881 / LESTE DA COMARCA DA CORUÑA

A demanda actual de mobilidade no ámbito territorial deste proxecto de explotación, é o que se recolle a continuación:

Concello	Arteixo	Bergondo	Betanzos	Cambre	Carral	Cerceda	A Coruña	Culleredo	A Laracha	Oleiros	Ordes	Sada
Oleiros	0	0	0	992	0	0	1.406.191	25.250	0	123.752	-	-

Táboa 34: Demanda actual de mobilidade comarca de Leste da comarca da Coruña (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

De acordo aos estudios realizados segundo a metodoloxía indicada, estímase que a taxa de crecemento anual da demanda de viaxeiros de uso xeneral (sen ter en conta reservas de praza para escolares), durante o prazo de duración do Contrato, incrementarase en xeral:

Concello	Arteixo	Bergondo	Betanzos	Cambre	Carral	Cerceda	A Coruña	Culleredo	A Laracha	Oleiros	Ordes	Sada
Oleiros	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	2,04%	2,05%	0,00%	2,08%	-	-

Táboa 35: Demanda prevista leste da comarca da Coruña (Fonte: Plan de Transporte Público de Galicia)

Por outro lado, non existe demanda diaria de reserva de prazas a favor dos centros escolares que se prevé que realicen estas liñas para o municipio de Oleiros.

2.4.1.5. Estación de autobuses

A Alcaldía de Oleiros aprobou de forma inicial o plan parcial de Coruxo (SUR-4) en Santa Cruz, un ámbito de case dez hectáreas no que se construirán 442 vivendas, unha estación intermodal e unha área comercial. (03-11-2020)

Este proxecto estivo no trámite ambiental en 2016 pero demorouse debido a varios informes de requirimentos para realizar cambios e correccións por parte da Xunta. Ademais en maio deste ano entraron en vigor as Normas Técnicas de Plan Urbanístico de Galicia, ás que este proxecto tivo que adaptarse. En 2016 o Concello aprobou o cambio de sistema de cooperación a compensación para desenvolver este sector e este plan parcial estivo despois en exposición pública durante dous meses para que se puidesen presentar alegacións.

Este desenvolvemento urbanístico transformará totalmente esta zona á entrada de Santa Cruz (detrás do Gadis Hiper). O 31,53% do sector é para vivenda libre colectiva, o 13,47% para colectiva protexida, o 30% para unifamiliar e o 25% restante para uso terciario e comercial nun edificio exclusivo (fronte ao Gadis), nunha parcela de 8.772 metros cadrados.

Fronte á rotonda do Damero, situarase unha plataforma de intercambio modal de transporte, con capacidade para catro dársenas de autobuses, parada de taxis, aparcamento con cargadores de vehículos eléctricos e outro aparcamento para bicicletas, cuxa dimensión se considera adecuada na súa capacidade á realidade da contorna. Desde aquí conectarase con esta urbanización a través de itinerarios peonís, carril bici e un viario interno.

A execución deste ámbito inclúe a construción da circunvalación de Santa Cruz (prevista no plan xeral), un novo viario que conectará a rúa Casares Quiroga coa Ferrala e que servirá para "desconxestionar" o tráfico da AC-173, a avenida de Che Guevara e Concepción Arenal, o tramo cun dos maiores índices de circulación de vehículos.







Imaxe 122: Situación da futura estación intermodal de Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)

2.4.1.6. Paradas

Segundo os datos extraídos do Plan de Transporte de Galicia e dos traballos de campo, o concello de Oleiros conta con aproximadamente 151 paradas de autobús.

A continuación recóllense as principais paradas de cada parroquia, aínda que esta información e o estado das mesmas se amplía no GIS anexo ao Plan de Mobilidade.

PARROQUIA DE DEXO (STA. MARÍA)

As principais paradas existentes na parroquia de Dexo localízanse en:

NOME PARADA	LOCALIZACIÓN	MARQUESIÑA	SINALIZACIÓN		ACCESIBILIDADE
			VERTICAL	HORIZONTAL	
Dexo A Rivela	Rúa A Rivela	Si	Non	Non	Non
Dexo Torre	Avda. Jiménez Herrero, 71	Si	Non	Non	Non
Dexo Igrexa	Avda. Jiménez Herrero, 39	Si	Non	Non	Non
Dexo O Corgo	Avda. Jiménez Herrero	Si	Sí	Non	Non
Lorbé Bar Escola	Rúa Golfiño 65 e 48	Non/Si	Non	Non	Non /Si
Couto Lorbé	Rúa Golfiño 125 e 82	Si	Non	Non	Non/Si
Aba	Rúa Golfiño 45 e 30	Si	Non	Non	Non/Si

Táboa 36: Principais paradas parroquia de Dexo (Fonte: Elaboración propia)

PARROQUIA DE SERANTES (SAN XIÁN)

As principais paradas existentes na parroquia de Serantes localízanse en:

NOME PARADA	LOCALIZACIÓN	MARQUESIÑA	SINALIZACIÓN		ACCESIBILIDADE
			VERTICAL	HORIZONTAL	
Mera-Celso Emilio F.	Rúa Celso Emilio Ferreiro 46	Si	Non	Non	Non
Mera Nai Pai	Rúa Cividanes 4 e 19	Non /Si	Si	Si	Si/Non
Mera	Rúa Doutor Fleming 19 e 20	Si /Non	Si	Si	Si (Obras)
A Pereira	Rúa Doutor Fleming 65	Si	Non	Non	Non
O Cubo	Rúa Doutor Fleming 117 e 130	Si	Non	Non	Non

Táboa 37: Principais paradas parroquia de Serantes (Fonte: Elaboración propia)

PARROQUIA DE MAIANCA (SAN COSME)

As principais paradas existentes na parroquia de Maianca localízanse en:

NOME PARADA	LOCALIZACIÓN	MARQUESIÑA	SINALIZACIÓN		ACCESIBILIDADE
			VERTICAL	HORIZONTAL	
Pia de Maianca	Rúa Curros Enríquez 17 e 44	Non/Si	Non	Non	Non /Si
Mera Praia	Paseo Lagoa (a carón Capela e Cheminea)	Si	Si	Si	Si
Cabreira	Avda. María Pita 41 e 50	Si	Non	Non	Non/Si
Canide	Av. Morro de Canide 1 e Maria Pita 28	Si	Non	Non	Si
Regacho	Av. Tierno Galván 35	Si	Non	Non	Non
Broño	Av. Tierno Galván 89	Si	Non	Non	Non

Táboa 38: Principais paradas parroquia de Maianca (Fonte: Elaboración propia)

PARROQUIA DE DORNEDA (SAN MARTIÑO)

As principais paradas existentes na parroquia de Dorneda localízanse en:

NOME PARADA	LOCALIZACIÓN	MARQUESIÑA	SINALIZACIÓN		ACCESIBILIDADE
			VERTICAL	HORIZONTAL	
Breixo	Av. Rep. Argentina 170 e 185	Si	Si/Non	Si	Si
Lourido	Av. Rep. Argentina 124 e 137	Si	Non	Non/Si	Si
Os Galgos	R. Manuel P. de Andrade 38 e 35	Si	Si/Non	Si/Non	Non
Piscina Dorneda	Rúa Moucho 6	Non	Non	Si	Non
Rialta	Rúa Aguia 9 e 28	Si	Si	Si	Non
Arillo	Av. Rep. Argentina 106 e 91	Si	Non	Non	Non/Si
Entrada Rialta	Rúa Abeleiras 27 e Rúa Aguia 1	Si	Non	Non	Si/Non
Igrexa-Dorneda	Av. Rep. Argentina 64 e cemiterio	Si/Non	Si	Si	Si
Couto-Dorneda	Av. Rep. Argentina 34 e 41	Si	Non	Si	Si
Augarrío	Av. Rep. Argentina 16 e 17	Si	Non	Non	Non
Dorneda_Rotonda	Av. República Uruguay 84	Si	Non	Non	Non
Dorneda	Av. República Uruguay 72	Non	Si	Non	Non
O Bosque	Av. República Uruguay	Non	Non	Non	Non
Dorneda	Av. Emilia Pardo Bazán 94 e 117	Si	Si	Si	Si
Abeleiras	Av. Emilia Pardo Bazán 80 e 105	Non/Si	Non	Non	Si
Campo de fútbol	Av. Emilia Pardo Bazán 83	Non	Si	Non	Si
Xaz	Rúa Europa	Si	Si	Non	Si

Táboa 39: Principais paradas parroquia de Dorneda (Fonte: Elaboración propia)

PARROQUIA DE OLEIROS (SANTA MARÍA)

As principais paradas existentes na parroquia de Oleiros localízanse en:

NOME PARADA	LOCALIZACIÓN	MARQUESIÑA	SINALIZACIÓN		ACCESIBILIDADE
			VERTICAL	HORIZONTAL	
Pousada 1	Avenida Rep. de Uruguay 50 e 65	Non	Non	Non	Non
Pousada 2	Avenida Rep. de Uruguay 42 e 45	Non/Si	Non	Non	Non
Pousada 3-Igrex	Avenida Rep. de Uruguay-Igrexa	Non	Non	Non	Non
Pousada 4- Resid.	Rúa Río (Acceso Residencia)	Non	Non	Non	Non
A Pezoca	Av, Francisca Herrera 1 e 61	Si/Non	Non	Non	Non

NOME PARADA	LOCALIZACIÓN	MARQUESIÑA	SINALIZACIÓN		ACCESIBILIDADE
			VERTICAL	HORIZONTAL	
A Pezoca II	Rúa da Pezoca 28	Si	Non	Non	Non
Rúa Rio	Rúa Rio 17	Si	Non	Non	Non
Oleiros (Concello)	Av. Francisca Herrera 8 e 21	Si	Si/Non	Si/Non	Si/Non
Oleiros (cara Sada)	Av. Ramón Núñez Montero 5 e 14	Non	Si	Non	Non
As Torres	Av. Ramón Núñez Montero 56 e 59	Non/Si	Si/Non	Non	Non
As Torres	Rúa Torres 7 e 16	Si/Non	Non	Non	Si/Non
Edreira	Av. Ramón Núñez Montero 78 e 81	Non/Si	Non/Si	Non/Si	Non/Si
Ría Cobo	Rúa Cobo 91	Si	Non	Non	Non
A Cova	Rúa Torres 27 e 56	Non/Si	Non	Non	Non
Piñeiro Piscina-IES Miraflores	Av. Miguel Hernández	Si	Si	Si	Non
Lamastelle	Rosalía de Castro 12	Si	Si	Non	Si
As Pedreiras	Rosalía de Castro 1 e 2	Si	Si	Si	Si

Táboa 40: Principais paradas parroquia de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

PARROQUIA DE LÍÁNS (SANTAIA)

As principais paradas existentes na parroquia de Liáns localízanse en:

NOME PARADA	LOCALIZACIÓN	MARQUESIÑA	SINALIZACIÓN		ACCESIBILIDADE
			VERTICAL	HORIZONTAL	
Franzomel	Av. Emilia Pardo Bazán 61	Non	Si	Non	Non
Santa Cruz	Rúa Viñas de Babilonia	Si	Si	Si	Si
Gasol. Sta. Cruz	Av. Concepción Arenal 12 e 25	Si	Si	Non/Si	Si
Coruxo	Av. Concepción Arenal 1 e 2	Si	Si	Si	Si
Bastiagueiro	Av. Ernesto Che Guevara	Si	Si	Si	Si
Bastiagueiro	Av. Ernesto Che Guevara 129 e 130	Si	Si	Si	Si
I.N.E.F. (facultade/pista)	Av. Ernesto Che Guevara	Si	Non/Si	Si	Si
Os Regos	Av. Isaac Díaz Pardo (Urb. Os Regos)	Si	Non	Si	Non
Lamastelle Urb.	Av. Rosalia de Castro (acceso Urb.)	Si	Non	Non	Non
Os Limoeiros	Av. Rosalia de Castro 32 e 41	Si	Si/Non	Si/Non	Non
Montrove	Av. Rosalia de Castro 79 e 56	Si/Non	Non	Non	Non
Rampla	Av. Rosalia de Castro 84 e 115	Si	Non/Si	Non	Non
Burguer King-Perillo	Av. das Mariñas 268 e 277	Si	Si	Si	Si
Xaz	Rúa Francia	Si	Non	Non	Si

Táboa 41: Principais paradas parroquia de Liáns (Fonte: Elaboración propia)

PARROQUIA DE PERILLO (SANTA LOCAIA)

As principais paradas existentes na parroquia de Perillo localízanse en:

NOME PARADA	LOCALIZACIÓN	MARQUESIÑA	SINALIZACIÓN		ACCESIBILIDADE
			VERTICAL	HORIZONTAL	
Perillo (Citroen)	Av. das Mariñas 296 e 307	Si	Si	Si	En obras
Ponte Pasaxe	Av. das Mariñas 348 e 385	Si/ Non	Si	Si	Non
Santa Cristina	Av. Che Guevara 6-8, 11	Si	Si	Si	Non/Si
Parador	Av. Che Guevara 56. 69, 66	Si/Non/Non	Si	Si	Non/Non/Si
Escorial	Av. Che Guevara 108 e 109	Si	Si	Si	Si
As Covas	Av. Che Guevara 117 e 120	Si	Non	Si	Non/Si
Solana	Av. Rosalía de Castro 118 e 151	Non	Si/Non	Non	Non
Lucin	Av. Rosalía de Castro 164 e 197	Si	Si	Si	Non

Táboa 42: Principais paradas parroquia de Perillo (Fonte: Elaboración propia)

PARROQUIA DE SAN PEDRO DE NÓS

As principais paradas existentes na parroquia de Nós localízanse en:

NOME PARADA	LOCALIZACIÓN	MARQUESIÑA	SINALIZACIÓN		ACCESIBILIDADE
			VERTICAL	HORIZONTAL	
O Carballo	Av. das Mariñas 81 e 110	Non/Si	Non	Non	Non
O Carballo	Av. das Mariñas 131 e 134	Si	Non	Si	Non
Cristo Rei	Av. Miguel Hernández 24 e 51	Si/Non	Non/Si	Non	Non
Mesón da Auga	Acceso urb Mesón da Auga e El Pinar	Si	Si/Non	Si/Non	Non
San Pedro de Nós	Av. Mariñas (Gasolineira e 174)	Si	Non	Si	Si
Alsina	Av. das Mariñas 183 e 194	Non	Non/Si	Si/Non	Non
O Seixal	Av.das Mariñas 240 e 261	Si/Si	Si/Si	Si/Si	Non
San Pedro de Nós	Av. Salvador Allende 11 e 14	Si/Non	Non/Non	Non/Si	Non
O Vilar	Av. Salvador Allende 23 e 80	Si	Non	Non	Non
Igrexa-Casa do Pobo Nós	Rúa da Paz 1 e Av. Salvador Allende 90	Si	Non	Non	Si
Vilanova	Int. Salvador Allende-Manuel Murguia	Si	Non	Non	Non
Vilanova 2	Av. Salvador Allende	Si	Non	Non	Non
A Seara	Rúa Seara 3	Si	Non	Si	Non
Muíños	Rúa Río Gándara	Si	Non	Non	Si

Táboa 43: Principais paradas parroquia de Nós (Fonte: Elaboración propia)

PARROQUIA DE SAN PEDRO DE IÑÁS

As principais paradas existentes na parroquia de Iñás localízanse en:

NOME PARADA	LOCALIZACIÓN	MARQUESIÑA	SINALIZACIÓN		ACCESIBILIDADE
			VERTICAL	HORIZONTAL	
Iñás	Av. das Mariñas 16 e 31	Si	Si	Si	Si
C. Comercial Iñás	Rúa O Morrazo 1 e 2	Non/Si	Si	Si	Si
Morzan	Av. Espoz y Mina 9	Si	Non	Non	Non
Vilares AC-221	Av. Salvador Allende 137	Si	Non	Non	Non
Vilanova-Chabasqueira	Av. Salvador Allende 111	Si	Non	Non	Non

Táboa 44: Principais paradas parroquia de Iñás (Fonte: Elaboración propia)

Respecto á accesibilidade para persoas con mobilidade reducida falta moito por facer, para as persoas con discapacidade é difícil que en solitario poidan acceder a este servizo. Así mesmo, hai que sinalar as dificultades existentes para a interconexión ou intercambio modal, particularmente co peón e a bicicleta e debido as circunstancias da rede, con elementos que interrompen o paso ou falta de continuidade e de espazo suficiente.

En canto aos equipamentos, non existe unha homoxeneidade nas marquesiñas existentes e, en moitos casos, detectouse unha falta de información acerca das rutas ou horarios dispoñibles e unha deficiente sinalización das paradas.



Imaxe 123: Algunhas paradas no concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)



Imaxe 124: Paradas autobús do concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

2.4.2. TRANSPORTE ESCOLAR

Ademais dos servizos de transporte público existentes, os principais centros escolares do concello dispoñen de servizo de transporte escolar con diversas liñas. A continuación recóllense por centros os principais itinerarios do transporte escolar:

CENTRO ESCOLAR		PARADAS NO CONCELLO
CEIP JUANA DE VEGA (NÓS)	RUTA 01	Grovias, Sarro, A Chasqueira, Os Vilares, Rúa Piñeiro, Raposeira, Morzán, Fontes 2, Fontes (E. Campo Vila), Iñás-Pazo Arenaza, Carballo-P.bus, Urb. Mesón da Auga, M. da Auga-gasolinera, O Seixal-San Pedro, N-VI (Av. das Mariñas 268)
	RUTA 02	Beiramar/ N-VI, Perillo-P.Taxis, Lucin-P. Bus, Montrove/Limoeiros, As Pedreiras, Policia Local, Oleiros-Mercadona.
	RUTA 03	Nós-A Veiga, Mesón da Auga-gasolinera, Urb, Mesón da Auga.
	RUTA 04	R/Pilar Estévez Dieguez 29, San Marcos cruce, Nós-Casa do Pobo, Nós-A Veiga, ITURRI (rúa Graxal, N-VI (O Seixo-BMW)
	RUTA D03	Nós-A Veiga, Iturri (r/graxal 2), O Seixal-San Pedro
CEIP PARGA PONDAL	RUTA 1	Pazos
	RUTA 2	Perillo, Forno de Bea, bar Paquita, Pazos, A Ferrala, O Monte, Augarrío, Couto, Cemiterio, Arillo, Rialta, Dorneda (cruce), Abeleiras
CEIP RABADEIRA (OLEIROS)	LIÑA 1	Perillo-Bodega, Sta. Cristina-Casa da Xuventude, Avda. Sta. Cristina-Praia, Perillo-P. Taxis, Lucín-P. bús, Montrove-Teleclub, Montrove-Os Limoeiros, Urb. Lamastelle,
	LIÑA 2	Urb. A Pardela, O Carballo P.Bus (Riego), Mesón da Auga (fronte a gasolineira), O Seixal-A Raqueta, N-VI (Av. das Mariñas 268), N-VI (Citroen), As Covas/Bastiagueiro, Gadis-Hiper.
	LIÑA 3	Urb. Os Regos, As Torres, A Cova, Mandín, Iñás-Muebles, Iñás-Estanco, Iñás-Campamento, A Xesta
	LIÑA 4	A Barreira, Xubín, Rúa Aldea, O Bosque, Pousada, Edreira (estrada Sada), Edreira P.Bus, Oleiros-Mercadona, Oleiros-Rúa EP Conchado
	LIÑA 5	As Covas-Bastiagueiro, Gadis-Hiper, Urb. Os regos, Urb. A Pardela
	DOBLAXE	Oleiros-Rúa E.P. Conchado
CEIP R. VALLE INCLÁN (PERILLO)	RUTA 1	Ponte Pasaxe, Iturri, N-VI (Parrillada), N-VI (Citroen), A Rampla (Montrove), Montrove-tele Club, Montrove-Limoeiros
	RUTA 2	Avda. Che Guevara-Rúa Darwin
	RUTA 3	N-VI/ Beiramar
	RUTA 4	Avda. Santa Cristina, Praia Santa Cristina, Hábitat.
CEIP LUÍS SEOANE (MAIANCA)	LIÑA 1	Perillo, As Covas, Casa Paquita, Centro Comercial Haley, Gasolineira Santa Cruz, Marina Babilonia, Augarrío, Cruce Dorneda, Dorneda, Rialta
	LIÑA 2	Breixo, Lourido, Rialta, Rúa do Boitre, Os Galgos, Broño, Maianca (Tierno Galván), Granxarón, Pinar del Río.
	LIÑA 3	A Besta, Curros Enríquez, O Couto, Vigo, Casa do pobo de Lorbé, Aba, A Pereira,
	LIÑA 4	A Pereira, Aba, A Escola, Igrexa Dexo, Torre Dexo, Subiña Buinte, Punxeiro
	LIÑA 5	Xunqueiro, Fonte de Abaixo, Pedrosiño, Xoez, A Pista, Nai Pai (Mera), A Lagoa
	LIÑA 6	Pezoca, Praza Rabadeira, Arillo
IES Mª CASARES (LIÁNS)	RUTA 1	O Couto-Dorneda, Lourido, Mera (Nai Pai), Mera (Babilonia), Xoez, Canabal, Xunqueiro, A Pista, Punxeiro, Subiña, Buinte, Dexo-Torre, Dexo-Igrexa.
	RUTA 2	Arillo, Breixo, Mera-A Lagoa, A Pereira, O Cubo, Aba, Lorbé-Escola, Lorbé-O Couto, Pinar do Río
	RUTA 3	Sta. Cruz-Babilonia, Augarrío, Canide, Cabreira, Maianca, Broño
	RUTA 4	Rialta
	RUTA 5	Franzomel, Abeleireas, Dorneda-Cruce, Rialta

CENTRO ESCOLAR		PARADAS NO CONCELLO
IES X. NEIRA VILAS (PERILLO)	RUTA	N-VI (Raxaría As Neves), N-VI (Citroen), Montrove (Teleclub), Montrove (Os Limoeiros), N-VI (O Seixo-Iturri), N-VI (O Seixo-BMW)-Cafetería Che Guevara
CPC CRISTO REI (NÓS)	RUTA 1	N-VI (O Seixal), N-VI (Alsina), N-VI (gasolineira San Pedro de Nós), N-VI (O Carballo)
	RUTA 2	Floristería Xabana Dexo, Mera (O Cubo), Mera (Agra), Mera (Igrexa), Mera (marquesina bus línea), Mera (fronte á Perla), Mera (Canide), Mera (Breixo), Arillo Lourido Pequeno, Urb. Rialta, Arillo de Abaixo, O Couto, Augarrío, Sta. Cruz (c/Concepción Arenal parque L.Seoane), Sta. C ruz (c/Concepción Arenal 35), Coruxo P.Bus, As Galeras, Liáns Glorieta Haley, Liáns Rúa Casares Quiroga, Pazo Longora, Sta Cristina (parador), Sta Cristina (Hostal Brial), Perillo Lucín, Carretera Montrove (Protec. Civil), Carretera Montrove (Icaria), Carretera Montrove (A Rampa), Montrove (Teleclub), Montrove (Os Limoeiros), Urb. Lamastelle, Oleiros (Rabadeira), Oleiros (A Pezoca), Vilanova (Xardín de Nós), Vilanova (Iglesia), Vilanova (Rio da Veiga), Urb (Rúa Pandereteira), Urb (Rúa Picafollas),

Táboa 45: Liñas de transporte escolar no concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

2.4.3. TRANSPORTE PÚBLICO. TAXI

O municipio de Oleiros dispón de 29 licencias de taxi segundo os últimos datos publicados polo IGE (ano 2020) e de varias paradas distribuídas da seguinte forma:

As paradas de taxis, localízanse na rúa Cividanes (2 prazas en batería), Avda. Ernesto Che Guevara (13 prazas en liña), Salvador Allende (4 prazas en batería), Eduardo Blanco Amor (6 prazas en liña), Avda. Ramón Núñez Montero (3 prazas en liña), Avda. de Santa Cristina (5 prazas en liña).





Imaxe 125: Situación das paradas de taxi (Salvador Allende e Eduardo Blanco Amor) (Fonte: Elaboración Propia)



Imaxe 126: Localización das paradas de taxi (Fonte: Elaboración Propia)

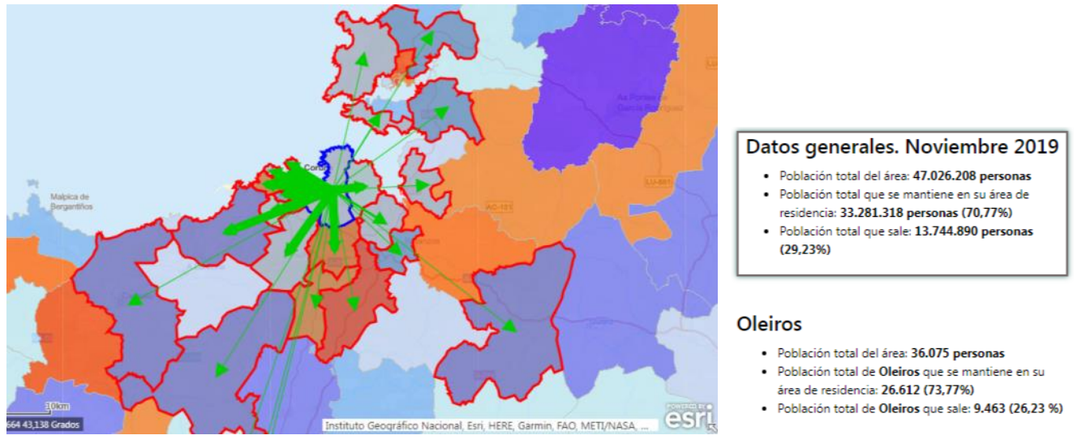
2.4.4. TRANSPORTE PRIVADO

Tras a análise da oferta das infraestruturas de mobilidade, que permite un coñecemento das redes que soportan os desprazamentos, a análise da demanda fai unha estimación da cantidade de desprazamentos que se realizan diariamente e que deben ser satisfeitos polas infraestruturas existentes.

A análise da demanda realízase a través dos datos publicados, das enquisas e dos aforos, tanto de tráfico como de peóns. Por iso será preciso analizar a demanda a partir de fontes de datos indirectos que proporcionan unha idea acerca do comportamento da demanda. Realizáronse tamén, unha serie de aforos de tráfico e tránsito peonil nos principais nodos da mobilidade do concello de Oleiros.

2.4.4.1. Matrices Orixe-Destino

Por un lado, segundo os datos publicados polo INE (novembro 2019), os desprazamentos de saída no concello de Oleiros obtense:



Imaxe 127: Imaxe desprazamentos con orixe o concello de Oleiros (Fonte: INE)

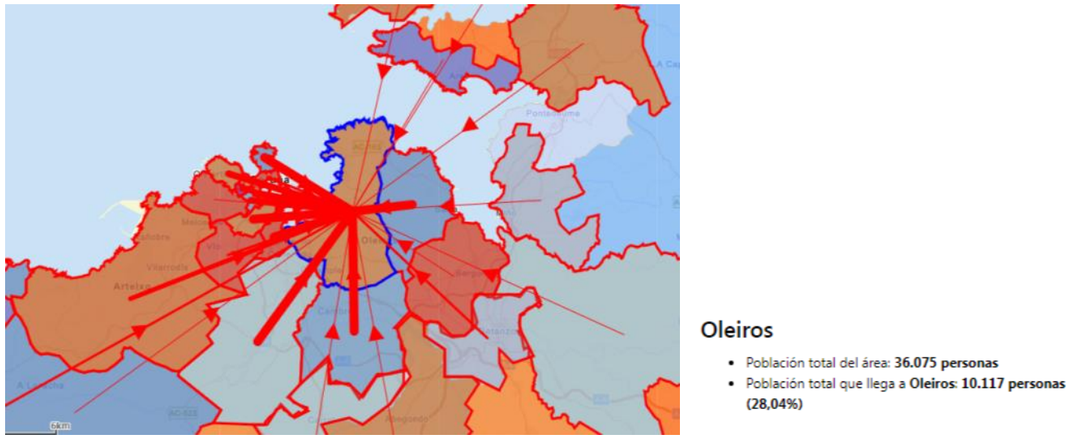
Neste caso, a poboación total da área (tomáronse os últimos datos publicados previos á pandemia - Novembro 2019), é de 36.075 persoas, das que un 73,77% se manteñen na súa área de residencia (26.612), fronte a un 26,33% da poboación que sae do concello (9.463 persoas).

Os principais destinos recollidos son:

- **A Coruña: 5.344 persoas (62%)**
  - Distrito 01 (Entre Rúa Orzán-Juana de Vega e Porto): 695 persoas.
  - Distrito 02 (Montealto-A Torre-Adormideras): 308 persoas.
  - Distrito 03 (Juan Florez-Avenida do Exército-Ramón y Cajal): 610 persoas.
  - Distrito 04 (Avenida de Arteixo-Ronda de Outeiro-Alfonso Molina): 194 persoas.
  - Distrito 05 (Rosales-Labañou): 316 persoas.
  - Distrito 06 (Ronda de Outeiro-Ronda de Nelle-Avenida de Finisterre): 74 persoas.
  - **Distrito 07** (Oza- Monelos-Polígono de Elviña-Birloque ou Someso): **1.090 persoas**
  - **Distrito 08** (Avenida Ponte Pasaxe-Eirís-Hospitais): **1.003 persoas.**
  - Distrito 09 (Polígono Pocomaco-Vío): 441 persoas
  - Distrito 10 (Polígono Grela-Bens): 613 persoas
- Abegondo: 21 persoas.
- Bergondo: 195 persoas.
- Betanzos: 91 persoas.
- **Culleredo: 840 persoas (9,8%).**
- **Cambre: 755 persoas (8,8%).**
- Narón: 60 persoas.
- Ferrol: 48 persoas.
- Cerceda e Tortoira: 44 persoas.
- Arteixo: 490 persoas.
- Carballo: 41 persoas.
- Carral: 40 persoas.
- Santiago de Compostela: 82 persoas.
- Fene e Cabanas: 36 persoas.
- Ares: 36 persoas.
- Miño: 34 persoas.
- Curtis e Aranga: 25 persoas.
- Sada: 419 persoas.

Estes datos coinciden cos datos obtidos das enquisas, nos que a cidade de A Coruña é o principal destino dos desprazamentos fora do concello, seguido dos municipios de Culleredo e Carral que supoñen case un 10 e un 9% do total.

Por outro lado, os datos recollidos polo INE dos desprazamentos que teñen como destino o concello de Oleiros, destacan:



Imaxe 128: Imaxe desprazamentos con destino o concello de Oleiros (Fonte: INE)

Os principais núcleos de orixe son:

- **A Coruña: 3.901 persoas (44,7%)**
  - Distrito 01 (Entre Rúa Orzán-Juana de Vega e Porto): 140 persoas.
  - Distrito 02 (Montealto-A Torre-Adormideras): 522 persoas.
  - Distrito 03 (Juan Florez-Avenida do Exército-Ramón y Cajal): 336 persoas.
  - Distrito 04 (Avenida de Arteixo-Ronda de Outeiro-Alfonso Molina): 361 persoas.
  - Distrito 05 (Rosales-Labañou): 375 persoas.
  - Distrito 06 (Ronda de Outeiro-Ronda de Nelle-Avenida de Finisterre): 235 persoas.

  - **Distrito 07** (Oza- Monelos-Polígono de Elviña-Birloque ou Someso): **1.130 persoas**
  - **Distrito 08** (Avenida Ponte Pasaxe-Eirís-Hospitais): **575 persoas.**
  - Distrito 09 (Polígono Pocomaco-Vío): 143 persoas
  - Distrito 10 (Polígono Grela-Bens): 84 persoas
- Abegondo: 52 persoas.
- Betanzos: 145 persoas.
- **Culleredo: 1.004 persoas (11,5%).**
- **Cambre: 1.999 persoas (22,9%).**
- Narón: 49 persoas.
- Ferrol: 53 persoas.
- Arteixo: 279 persoas.
- Carballo: 135 persoas.
- Carral: 74 persoas.
- A Laracha: 74 persoas.
- Ares: 91 persoas.
- Miño: 85 persoas.
- Fene y Cabanas: 23 persoas.
- Sada: 722 persoas.

Neste caso, nos desprazamentos nos que o destino é o concello de Oleiros, teñen principalmente como orixe a cidade de A Coruña, seguido dos municipios de Cambre e Culleredo.

Desenvólvense a continuación as diferentes matrices Orixe-Destino en función dos modos de transporte utilizados en cada un deles, neste caso vehículo privado, a pé ou bicicleta e en transporte público segundo os datos obtidos nas enquisas realizadas:

Vehículo privado:

ORIXE/DESTINO	Núcleo de Mera e contorna	Núcleos de Perillo-Santa Cristina	Núcleo de Santa Cruz e contorna	Núcleo de Oleiros e contorna	Núcleos de O Seixal-Vilar	Núcleo de Lorbé e contorna	Núcleos de O Carballo-A Xesta	Núcleo de Montrove e contorna	Núcleo de Iñás e contorna	A Coruña	Sada	Cambre	Bergondo	Culleredo	Outro núcleo, concello ou cidade
Núcleo de Mera e contorna	0,0	0,7	0,0	1,3	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	6,6	0,0	0,0	0,0	0,3	1,0
Núcleos de Perillo-Santa Cristina	0,3	3,6	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	9,2	0,3	0,0	0,3	1,3	1,0
Núcleo de Santa Cruz e contorna	0,3	2,3	2,0	2,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	17,4	0,7	0,0	0,0	1,3	3,6
Núcleo de Oleiros e contorna	0,0	0,3	0,7	2,3	0,3	0,0	0,0	0,3	0,0	6,6	0,0	0,0	0,0	0,0	2,0
Núcleos de O Seixal-Vilar	0,0	0,3	0,0	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0	0,0	1,0	0,3	0,0	0,7
Núcleo de Lorbé e contorna	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	3,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Núcleos de O Carballo-A Xesta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,3	0,0	0,0	0,0	1,0
Núcleo de Montrove e contorna	0,3	0,3	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	4,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Iñás e contorna	0,0	0,0	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,3	0,0	0,7	0,0	0,0	0,3
A Coruña	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sada	0,0	0,0	0,7	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Cambre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bergondo	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Culleredo	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Outro núcleo, concello ou cidade	0,0	0,7	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7

Táboa 46: Matriz orixe-destino porcentaxes de desprazamentos en vehículo privado no Concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

A pé:

ORIXE/DESTINO	Núcleo de Mera e contorna	Núcleos de Perillo-Santa Cristina	Núcleo de Santa Cruz e contorna	Núcleo de Oleiros e contorna	Núcleos de O Seixal-Vilar	Núcleo de Lorbé e contorna	Núcleos de O Carballo-A Xesta	Núcleo de Montrove e contorna	Núcleo de Iñás e contorna	A Coruña	Sada	Cambre	Bergondo	Culleredo	Outro núcleo, concello ou cidade
Núcleo de Mera e contorna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleos de Perillo-Santa Cristina	0,0	16,7	8,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Santa Cruz e contorna	0,0	8,3	33,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Oleiros e contorna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleos de O Seixal-Vilar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Lorbé e contorna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleos de O Carballo-A Xesta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Montrove e contorna	0,0	8,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Iñás e contorna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A Coruña	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sada	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Cambre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bergondo	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Culleredo	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Outro núcleo, concello ou cidade	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,3	0,0	0,0	0,0

Táboa 47: Matriz orixe-destino porcentaxes de desprazamentos a pé no Concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

En bicicleta:

ORIXE/DESTINO	Núcleo de Mera e contorna	Núcleos de Perillo-Santa Cristina	Núcleo de Santa Cruz e contorna	Núcleo de Oleiros e contorna	Núcleos de O Seixal-Vilar	Núcleo de Lorbé e contorna	Núcleos de O Carballo-A Xesta	Núcleo de Montrove e contorna	Núcleo de Iñás e contorna	A Coruña	Sada	Cambre	Bergondo	Culleredo	Outro núcleo, concello ou cidade
Núcleo de Mera e contorna	0,0	12,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleos de Perillo-Santa Cristina	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Santa Cruz e contorna	0,0	0,0	0,0	12,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Oleiros e contorna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleos de O Seixal-Vilar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Lorbé e contorna	0,0	0,0	12,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleos de O Carballo-A Xesta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Montrove e contorna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Iñás e contorna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A Coruña	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sada	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Cambre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bergondo	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Culleredo	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Outro núcleo, concello ou cidade	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Táboa 48: Matriz orixe-destino porcentaxes de desprazamentos en bicicleta no Concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

Transporte público:

ORIXE/DESTINO	Núcleo de Mera e contorna	Núcleos de Perillo-Santa Cristina	Núcleo de Santa Cruz e contorna	Núcleo de Oleiros e contorna	Núcleos de O Seixal-Vilar	Núcleo de Lorbé e contorna	Núcleos de O Carballo-A Xesta	Núcleo de Montrove e contorna	Núcleo de Iñás e contorna	A Coruña	Sada	Cambre	Bergondo	Culleredo	Outro núcleo, concello ou cidade
Núcleo de Mera e contorna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleos de Perillo-Santa Cristina	0,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Santa Cruz e contorna	0,0	0,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	20,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Oleiros e contorna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleos de O Seixal-Vilar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Lorbé e contorna	0,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleos de O Carballo-A Xesta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Montrove e contorna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Núcleo de Iñás e contorna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0,0
A Coruña	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sada	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Cambre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bergondo	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Culleredo	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Outro núcleo, concello ou cidade	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Táboa 49: Matriz orixe-destino porcentaxes de desprazamentos en transporte público no Concello de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

Das matrices de orixe-destino obtidas das enquisas segundo o tipo de transporte utilizado, extráense as seguintes conclusións:

- A maior porcentaxe dos desprazamentos que se realizan en vehículo privado teñen como orixe os núcleos de Santa Cruz e contorna, Perillo-Santa Cristina e Oleiros e como destino a cidade de A Coruña. Do total de desprazamentos en vehículo privado case un 54% dos mesmos teñen como destino a cidade de A Coruña
- Segundo os datos extraídos das enquisas, a maior parte dos desprazamentos a pé teñen como orixe e destino os propios núcleos de Santa Cruz e contorna ou Santa Cristina-Perillo, seguido daqueles desprazamentos a pé entre ambos núcleos e dos realizados a carón dos núcleos de Lorbé ou O Carballo. En calquera caso, o 75% dos desprazamentos a pé sitúanse nos núcleos de Santa Cruz e Santa Cristina-Perillo.
- Respecto ao transporte en bicicleta, un 62,5% dos desprazamentos teñen como destino a cidade de A Coruña e como orixe principalmente Perillo-Santa Cristina seguido doutros núcleos como Montrove ou Carballo. Tamén se rexistran desprazamentos en bicicleta entre Mera-Perillo, Santa Cruz-Oleiros ou Lorbé-Santa Cruz.
- No caso dos desprazamentos en transporte público, o 84% dos mesmos ten como destino a cidade de A Coruña e orixe principalmente os núcleos de Santa Cruz e Mera e, en menor porcentaxe Santa Cristina-Perillo, Oleiros, O Carballo ou Montrove.

Neste senso, e tendo en conta os datos anteriores pode concluírse a importante dependencia da mobilidade en Oleiros do vehículo privado, tanto nos desprazamentos internos ou externos.

2.4.4.2. Tráfico exterior

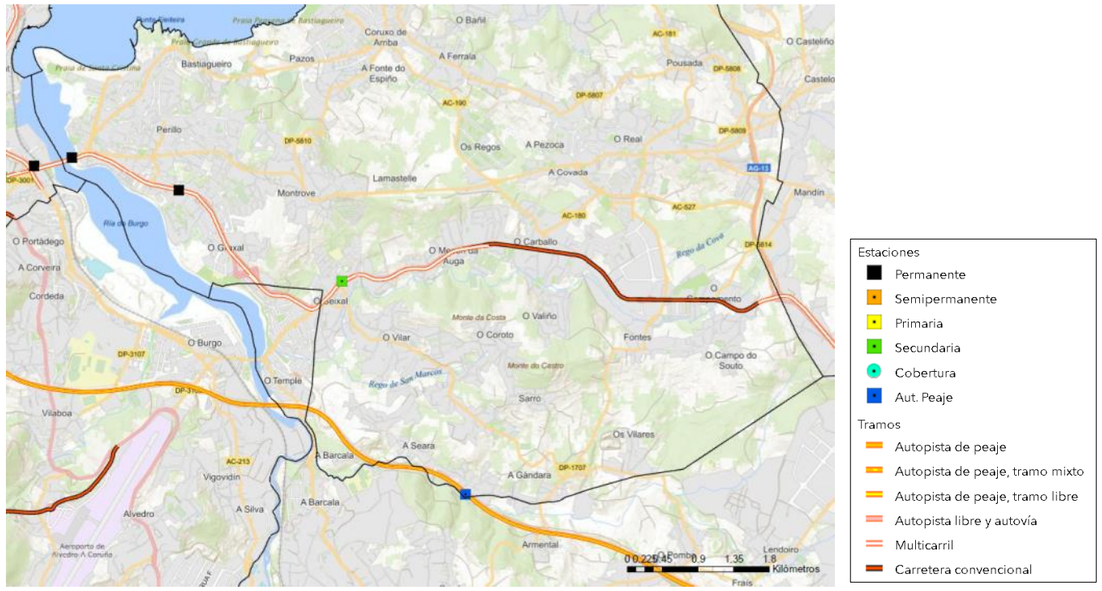
Das principais vías de acceso a Oleiros extráese a seguinte información do tráfico. Tivéronse en conta puntos de aforamento colocados en lugares estratéxicos da rede viaria e a súa contorna. Estes puntos son un conxunto de detectores cos que se recompila información do tráfico con medicións en ambos os sentidos nas vías principais. Con estas medicións de tráfico establécese a variable principal da análise:

- **IMD ou Intensidades Medias Diarias**: número de vehículos que pasan a través dunha sección fixa transversal ou un segmento de vía en calquera sentido (de entrada ou de saída) por unidade de tempo, neste caso durante os días laborables dun mes, dividido entre o número de días laborables do mes.

A continuación móstranse a localización das estacións de medición no plano:

❖ **Estradas Nacionais:**

Consultado o último Mapa de Tráfico publicado polo Ministerio de Fomento para o ano 2019 os datos recollidos das estacións de aforo localizadas na estrada AC-12 preto do núcleo urbano de Oleiros son:



Imaxe 129: Estacións de aforos rede estradas nacionais (Datos: Ministerio de Fomento)

- **Estrada AC-12**

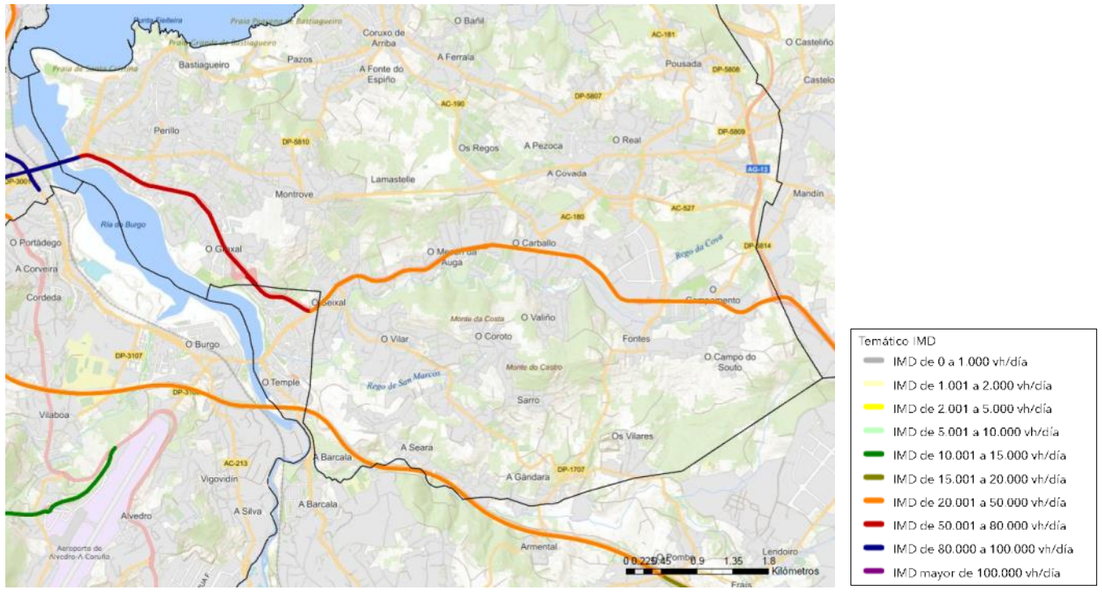
ESTACIÓN	C-562-0
Tipo	PERMANENTE
P.Q.	4,51
Nº Calzadas	2 calzadas
Configuración	4+3
Poboación	Santa Cristina
IMD total (veh/día)	86.899
IMD lixeiros (veh/día)	84.768
IMD pesados (veh/día)	2.131
%VP	2,45
Días aforados	361

ESTACIÓN	C-579-0
Tipo	PERMANENTE
P.Q.	5,50
Nº Calzadas	2 calzadas
Configuración	2+2
Poboación	Perillo
IMD total (veh/día)	52.024
IMD lixeiros (veh/día)	50.337
IMD pesados (veh/día)	1.687
%VP	3,24
Días aforados	365

ESTACIÓN	C-100-2
Tipo	SECUNDARIA
P.Q.	7,69
Nº Calzadas	2 calzadas
Configuración	2+2
Poboación	San Pedro de Nós
IMD total (veh/día)	32.275
IMD lixeiros (veh/día)	30.825
IMD pesados (veh/día)	1.450
%VP	4,49
Días aforados	103

- **Estrada AP-9**

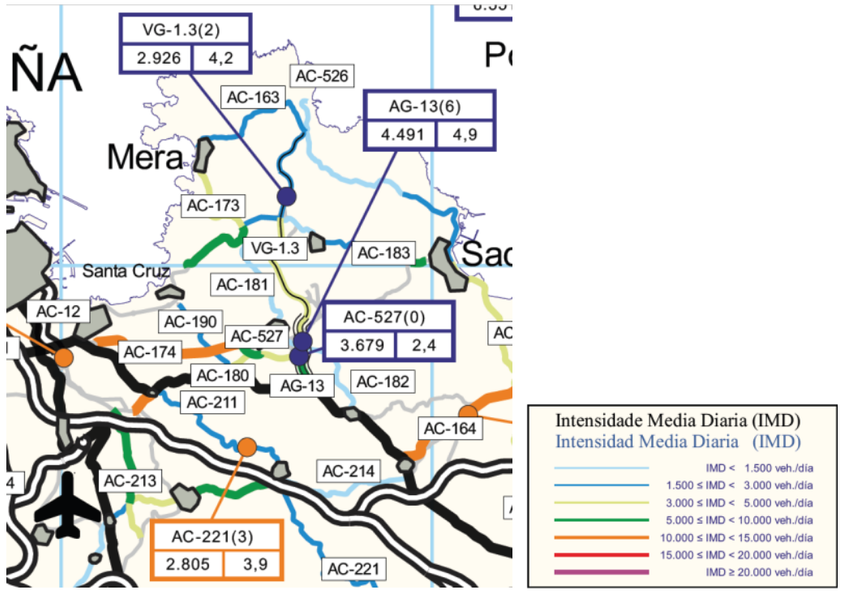
ESTACIÓN	C-508-4
Tipo	PEAXE
P.Q.	9,40
Nº Calzadas	2 calzadas
Configuración	2+2
Poboación	Cecebre
IMD total (veh/día)	33.130
IMD lixeiros (veh/día)	31.302
IMD pesados (veh/día)	1.828
%VP	5,52
Días aforados	0



Imaxe 130: Intensidades Medias Diarias na rede estradas nacionais (Datos: Ministerio de Fomento)

❖ **Estradas Autonómicas:**

Neste caso consultáronse os últimos datos publicados pola Consellería de Infraestruturas e Mobilidade da Xunta de Galicia que conta con estacións de aforo instaladas nas estradas da súa titularidade:



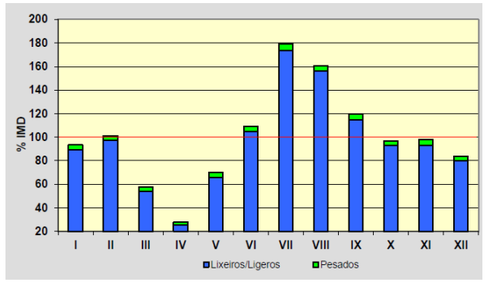
Imaxe 131: Estacións de aforos rede estradas autonómicas (Datos: Consellería de Infraestruturas e mobilidade)

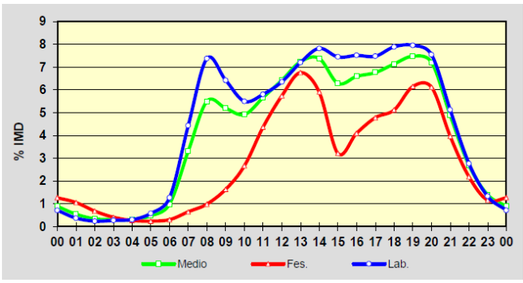
A rede autonómica do concello de Oleiros está constituída principalmente pola Vía Ártabra composta pola AG-1.3 e a V.G-1.3, que conectan coa estrada nacional N-VI. Como complemento, establécese a variante de Oleiros: AC-527 que conecta a Vía Ártabra coa estrada AC-174, e a estrada AC-526 que a conecta co porto de Lorbé.

Ademais das anteriores, polo concello de Oleiros discorren outras vías autonómicas como a AC-163 (Sada-Mera), a AC-173 (Porto de Sta. Cruz-Mera), a AC-174 (Perillo-Oleiros), etc.

- **Estrada VG-1.3**

ESTACIÓN	VG-1.3 (2)
Tipo	COMPLEMENTARIA
Nome	Veigue (VG-1.3)
Treito	A Besta (DP-5815) - Enl. Meirás (AC-183)
IMD total (veh/día)	2.926
IMD pesados (veh/día)	124
%VP	4,2



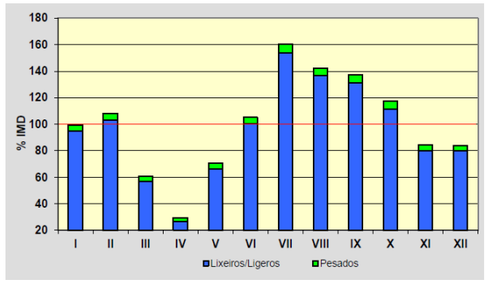


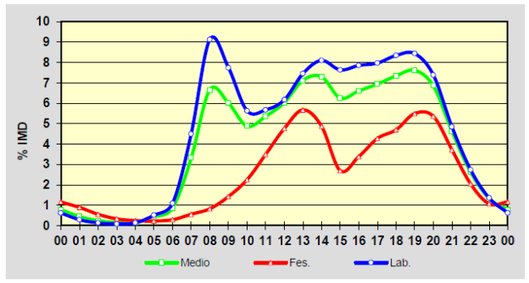
No caso da estrada VG-1.3 existe unha estación no concello de Oleiros, codificada como VG-1.3(2). A evolución da IMD desta estación nos últimos anos é lixeiramente crecente. A cuestión máis salientable está relacionado coa súa estacionalidade, xa que a IMD dos meses de xullo e agosto representan o 179,32% e o 160,73% da IMD, con 5.247 e 4.703 vehículos/día respectivamente.

Esta situación proporciona un bo indicador acerca das variacións mensuais existentes, as cales deben achacarse ao incremento das viaxes relacionadas co turismo.

- **Estrada AG-13**

ESTACIÓN	AG-13 (6)
Tipo	COMPLEMENTARIA
Nome	O Castelo
Treito	O Castelo (VG-1.3) - Enl. Oleiros (AC-527)
IMD total (veh/día)	4.491
IMD pesados (veh/día)	218
%VP	4,9

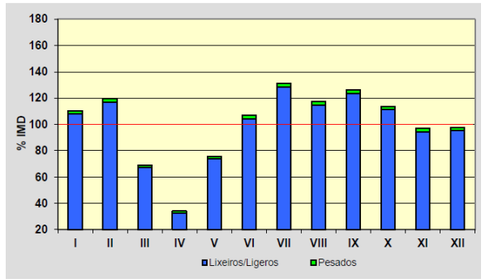


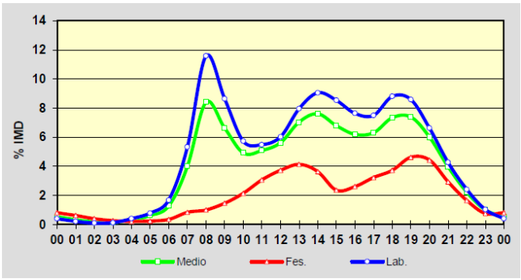


A IMD desta estación incrementouse nun 80% nos últimos 5 anos (2014-2019), cun lixeiro descenso no ano 2020, debido principalmente á crise sanitaria. Neste caso non presenta tanta estacionalidade como o tramo anterior ainda que segue sendo o mes de xullo o que presenta unha intensidade maior (131,37%).

- **Estrada AC-527**

ESTACIÓN	AC-527 (0)
Tipo	COMPLEMENTARIA
Nome	Variante Oleiros (AC-527)
Treito	Oleiros (AG-13) - Oleiros (DP-1707)
IMD total (veh/día)	3.679
IMD pesados (veh/día)	90
%VP	2,4

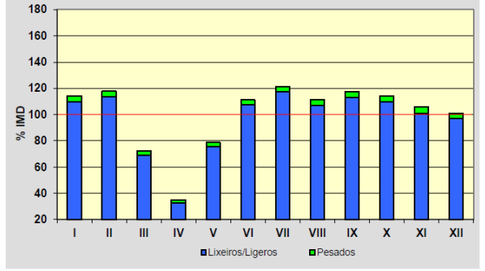


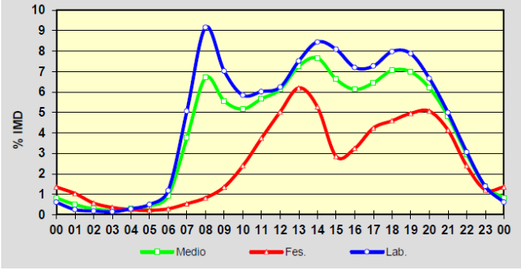


A AC-527 ou variante de Oleiros, conecta a vía Ártabra coa estrada AC-174 que dá acceso ao núcleo de Oleiros. A evolución da IMD desta estación nos últimos anos é crecente cunha porcentaxe de crecemento do 38% entre o 2014-2019. Presenta unha estacionalidade similar á do caso anterior, sendo o mes de xullo o que presenta un valor maior (131,37%).

- **Estrada AC-221**

ESTACIÓN	AC-221 (3)
Tipo	PERMANENTE
Nome	Catro Camiños
Treito	San Pedro de Nos (N-VI) - Catro Camiños (AC-214)
IMD total (veh/día)	2.805
IMD pesados (veh/día)	110
%VP	3,9





Na estrada AC-221 (San Pedro de Nós-Mabegondo) existe tamén unha estación de aforo no concello de Oleiros. A evolución da IMD nos últimos anos reflexa poucas variacións, manténdose practicamente estable. En canto a estacionalidade, presenta menores valores inferiores aos casos anteriores, sendo tamén o mes de xullo o que presenta unha intensidade maior (121,60%)..

❖ **Estradas Deputación:**

ESTRADA	DENOMINACIÓN	TITULARIDADE	CARRÍS POR SENTIDO	LONXITUDE NO CONCELLO
DP5808	De Pousada a Edreira	Provincial	1	1,229
DP5814	De Mandín a Iñas	Provincial	1	1,349
DP5801	Acceso a Maianca	Provincial	1	0,968
DP5802	Acceso al puerto de Lorbé	Provincial	1	1,100
DP5809	De la Cra Oleiros-Sada a la de Pousada-Edreira	Provincial	1	0,534
DP1707	De Oleiros a Pravío	Provincial	1	5,243
DP5810	De Coruxo de Arriba a Montrove	Provincial	1	1,847

ESTRADA	DENOMINACIÓN	TITULARIDADE	CARRÍS POR SENTIDO	LONXITUDE NO CONCELLO
DP5811R	Ramal de Oleiros a Coruxo de Arriba	Provincial	1	0,545
DP5812	De Meirás al Puerto de Santa Cruz	Provincial	1	4,139
DP5813	De Oleiros a Sada	Provincial	1	5,804
DP5815	De Mera a Veigue	Provincial	1	3,441
DP5803	De Puente Pasaje a Perillo	Provincial	1	0,641
DP5804	Acceso a la Playa de Santa Cristina	Provincial	1	0,789
DP5805	Acceso a la Playa de Bastiagueiro	Provincial	1	0,226
DP5806	Prolongación hacia el mar de la AC-190	Provincial	1	0,426
DP5807	De A Barreira a Pezoca	Provincial	1	1,739
DP5811	De Oleiros a Coruxo de Arriba	Provincial	1	2,721

Táboa 50: Estradas da deputación (Fonte: Elaboración propia)

Neste caso, a Deputación de A Coruña non dispón de datos de aforos na rede de estradas provinciais como é o caso doutras deputacións (Pontevedra), que si realizan aforos de carácter anual.

A continuación recóllese a evolución das intensidades de tráfico das principais estradas a partir da información dos históricos de tráfico, en sentido total, desde o ano 2013. No caso da zona de influencia do núcleo de Oleiros, a evolución do tráfico presenta na maioría dos casos un crecemento dende o ano 2014 no total das IMDs.

ESTRADAS	ESTACIÓNS	ANOS									
		2011	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
AC-12	C-562-0	-	-	-	-	-	76.967	84.827	86.514	86.899	84.047
	C-579-0	44.092	41.329	42.636	42.880	42.324	41.951	43.187	49.937	52.024	51.193
	C-100-2	29649	28209	31145	31.633	28.749	31.032	31.382	31.507	32.275	-
AP-9	C-508-4	40.420	34.886	32.038	31.494	31.260	31.747	32.520	32.910	33.130	-
VG-1.3	VG-1.3 (2)	-	762	1.965	2.374	2.690	3.214	3.213	3.372	3.446	2.926
AG-13	AG-13 (6)	-	-	2.369	2.884	3.660	4.351	4.230	5.071	5.186	4.491
AC-527	AC-527 (0)	-	-	2.544	3.206	3.876	3.920	3.988	4.432	4.433	3.679
AC-221	AC-221 (3)	4.330	4.011	3.943	3.828	3.487	3.296	3.363	3.362	3.336	2.085

Táboa 51: Intensidades Medias Diarias nas vías estatais e autonómicas (Fonte: Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana e Consellería de Infraestruturas e Mobilidade)

A análise do tráfico na rede de estradas de acceso e distribución ven necesariamente vinculada ao tráfico de acceso á cidade de A Coruña, apoiado neste caso na estrada N-VI que atravesa o termo municipal.

Tal e como se reflexa nos datos de aforos da rede estatal, a estrada AC-12 canaliza unha media de 32.275 veh./día na estación de S. Pedro de Nós, que se incrementan ata os 52.024 en Perillo, chegando ata os 86.899 veh/día na Ponte Pasaxe. Este dato pon de manifesto a existencia dun elevado número de movementos no treito O Seixal-A Pasaxe e procedentes das estradas autonómicas AC-173 e AC-174. Por outra parte o volume de tráfico que soporta esta estrada en treitos máis afastados da cidade (por exemplo en Guísamo: 23.913 veh./día) da conta da existencia dun importante volume de tráfico de ámbito metropolitano que utiliza a estrada nacional para movementos de carácter local ou metropolitano.

No caso da estrada autonómica AC-173 (Porto de Sta. Cruz-Mera) rexístranse unhas intensidades de tráfico de entre 5000-1000 veh./día no tramo entre Sta. Cruz e Arillo que diminúe a 3000-5000 veh./día no seguinte tramo ata Mera. Sen embargo, na estrada AC-174 (Perillo-Oleiros) o tráfico rexistrado increméntase ata valores de 10000-15000 veh./día.

2.4.4.3. Fluxo de mercadorías

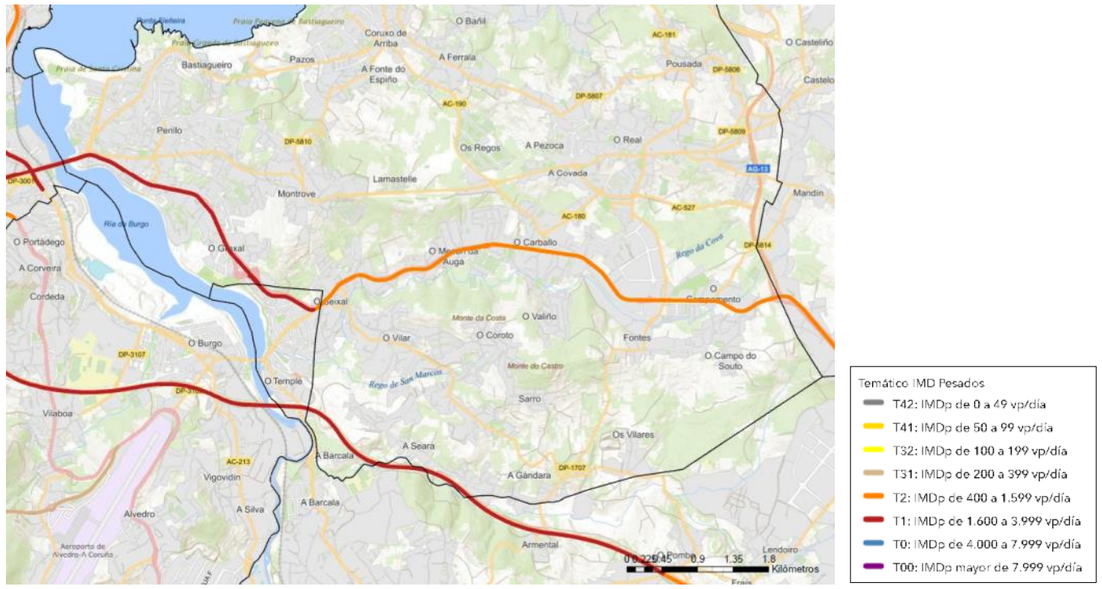
O tráfico de vehículos de mercadorías no viario urbano e a distribución urbana de mercadorías son aspectos craves para o desenvolvemento das actividades económicas do concello, pero son tamén causa de impactos na calidade ambiental e urbana: aumento da conxestión do tráfico, afeccións aos peóns no uso do espazo público e impactos ambientais de diverso tipo.

- **Transporte de mercadorías por estrada**

Os principais centros loxísticos responsables do transporte de mercadorías sitúanse na cidade de A Coruña (polígonos e porto) e no concello de Oleiros, a carón das estradas AC-12 e N-VI ou no porto de Lorbé. O tráfico de mercancías que ten como orixe ou destino as empresas existentes accede principalmente dende as estradas AC-12, N-VI e da Vía Ártabra.

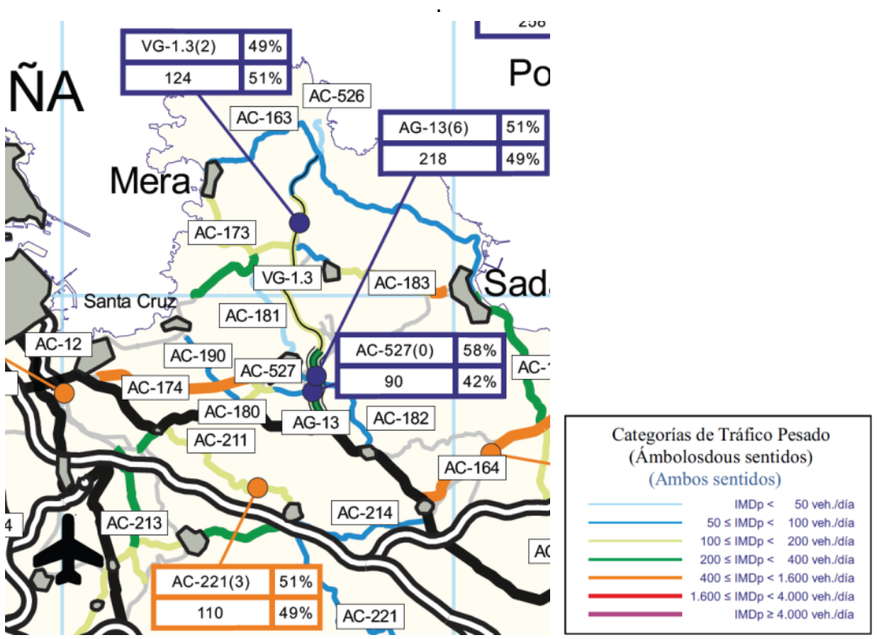
Na seguinte imaxe móstranse as intensidades medias diarias de vehículos pesados de transporte de mercadorías por estrada en Oleiros segundo o mapa de tráfico publicado polo Ministerio de Fomento.

Os principais fluxos rexístranse na estrada AC-12 cunha IMDp de 1.600 a 3.999 vp/día. A estrada N-VI ao seu paso polo concello de Oleiros rexistra unha IMDp de 400 a 1.599 vp/día.



Imaxe 132: Intensidades Medias Diarias de vehículos pesados na rede estradas nacionais (Datos: Ministerio de Fomento)

Analízanse tamén as intensidades de tráfico de pesados nas estradas autonómicas e provinciais de Oleiros publicados pola Consellería de Infraestruturas e Mobilidade da Xunta de Galicia.



Imaxe 133: Intensidade de tráfico de vehículos pesados estradas autonómicas (Datos: consellería de Infraestruturas e Mobilidade)

ESTRADAS	ESTACIÓNS	ANOS									
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
AC-12	C-562-0	-		--	-	-	2,2	2,2	2,4	2,45	
	C-579-0	3,6	3,8	3,7	3,7	3,8	3,6	3,5	3,3	3,24	
	C-100-2	6,4	5,8	4,7	4,9	4,9	4,4	4,7	4,9	4,49	
AP-9	C-508-4	5,7	5,7	5,8	6,0	5,9	5,6	5,5	5,6	5,52	
VG-1.3	VG-1.3 (2)	-	2,5	3,1	3,1	3,3	3,3	3,4	3,9	3,9	4,2
AG-13	AG-13 (6)	-	-	3,7	3,9	4,1	4,0	4,1	4,3	4,2	4,9
AC-527	AC-527 (0)	-	-	1,7	2,1	1,9	1,9	1,9	2,1	2,2	2,5
AC-221	AC-221 (3)	4,7	4,7	4,6	4,4	4,5	4,5	3,6	3,6	3,7	3,9

Táboa 52: % de vehículos pesados nas vías estatais e autonómicas (Fonte: Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana e Consellería de Infraestruturas e Mobilidade)

No caso das estradas autonómicas, as maiores intensidades de tráfico de vehículos pesados rexístranse na estrada AC-174 (entre 400-1600 veh/día), seguido da AC-173 (tramo autonómico e transferido) e da AC-180 xunto coa AG-13 que presentan entre 200-400 veh/día.

Os principais fluxos de vehículos pesados prodúcense en:

- A estrada AC-12, como principal vía de conexión coa cidade de A Coruña, rexistra as maiores intensidades de tráfico de vehículos pesados, que no tramo situado antes do acceso á Ponte Pasaxe alcanza os 2.131 vehp/día.

  Por outro lado, a carón do Seixal, a estrada AC-12 presenta un valor da IMD rexistrado de 1.450 vehp/día. Por tanto pódese concluír que os principais tráficos de mercadorías se realizan a través da estrada AC-12 e teñen como orixe e destino a cidade de A Coruña.

- Dentro das estradas autonómicas que dan servizo ao concello de Oleiros, é a estrada AC-174 a que concentra as maiores intensidades de tráfico de vehículos pesados seguido da Vía Ártabra (AG-13) ou tramos das estradas AC-173 (Santa Cruz) e AC-180 (Perillo).

- No referente ao marco legal, non existe unha regulamentación específica para o tráfico pesado, pero si está contemplada a súa regulación na ordenanza municipal de mobilidade existente.

Distribución urbana de mercancías

A distribución urbana de mercadorías e as operacións de carga e descarga teñen unha gran incidencia na mobilidade urbana, afectando á circulación do resto de vehículos (turismos, autobuses, etc.).

No referente ao marco legal, non existe unha regulamentación municipal preciso para o tráfico pesado, pero si está contemplada a súa regulación na ordenanza municipal de mobilidade existente.

Ademais das dificultades de coexistencia da distribución urbana de mercadorías coa mobilidade xeneral do concello, poden existir problemas específicos relacionados cos canais de distribución como son:

- Dificultade de subministro a certas áreas con morfoloxía viaria estreita, na que a mobilidade dos vehículos está condicionada.
- Limitacións de acceso por tempo ou por tipo de vehículo en certas rúas da vila.
- Crecente nivel de exixencia dos comerciantes dentro dun mercado con cada vez máis competencia.

O análise da distribución urbana das mercadorías no tecido urbano e das operacións de carga e descarga dentro da cidade e a súa localización resulta indispensable para deseñar os mecanismos adecuados para unha mellor xestión do servizo.

Regulación zonas de carga e descarga

O Concello de Oleiros ten establecidas, nos distintos núcleos urbanos, zonas reservadas para que os vehículos de transporte de mercadorías poidan efectuar as labores de carga e descarga.

- As zonas de carga e descarga están sinalizadas, vertical e horizontalmente, están reservadas para os vehículos destinados ao transporte de mercadorías.
- O horario máis habitual de carga e descarga nas zonas reservadas é, salvo autorización expresa, de 8:30 a 12:00 horas. Nalgunha zona este horario amplíase, como por exemplo: Rúa do Areal (8:30-12:00 e de 16:00-19:00) ou na Praza de Atenea (8:30-14:00 e de 15:30-20:00).
- A alcaldía definirá o horario permitido para realizar as operacións de carga e descarga, en relación coa problemática existente nas diferentes vías e barrios da cidade.

Zonas de carga e descarga

A carga e descarga de mercadorías realizarase:

a) Preferentemente no interior dos locais comerciais e industriais, sempre que reúnan as condicións adecuadas, cando as características de acceso dos viarios o permita.

b) Nas zonas reservadas para este fin, dentro do horario reflexado na sinalización correspondente.

c) Unicamente se permitirá a carga e descarga fóra das zonas reservadas, nos días e lugares que se autorice especialmente.

En xeral e excepto autorización expresa, prohíbese o estacionamento para labores de carga e descarga de vehículos de máis de 9,5 ton. de masa máxima autorizada, vaian ou non cargados, en todas as vías urbanas que teñan un ancho de calzada igual ou inferior a 9 metros cando esta teña dobre sentido de circulación, así como nas vías de 5 ou menos metros de ancho de calzada e único sentido de circulación.

Contabilizáronse un total de 29 zonas reservadas para a carga e descarga de mercadorías. Xeralmente trátase de zonas de aparcamento en liña en xeral convenientemente sinalizadas. A lonxitude destas zonas é variable, (atopándose entre os 6 ata os 30 metros aproximadamente) pero a maior parte teñen unha lonxitude de entre 10 a 20 metros.

Na táboa seguinte recóllense as zonas limitadas para carga e descarga e o número de actividades comerciais aproximadas no ámbito das mesmas, para determinar a dotación de prazas de carga-descarga en relación coa actividade comercial existente.

RÚA	ZONAS CARGA-DESCARGA	Nº ACTIV. COMERCIAIS APROX	RELACIÓN ZONAS/ACTIV.	HORARIO
Rúa Celso Emilio Ferreiro (Mera)	1 (3 prazas aprox)-Liña	5	0,60	ND
Rúa Lamalonga (Mera)	1 (4-5 prazas)-Batería	5	1,00	ND
Rúa Dolores Ibárruri (Santa Cruz)	1 (4-6 prazas)-Batería	11	0,55	ND
Rúa Suárez Picallo (Santa Cruz)	1 (4 prazas aprox.)-Liña	6	0,67	ND (8:30-12:00)
Avda. Emilia Pardo Bazán (Santa Cruz)	2 (6 prazas aprox.)-Liña	13	0,46	ND
Praza de Liáns (Santa Cruz)	1 (2 prazas aprox.)-Liña	5	0,40	ND
Avenida Américas (Santa Cristina)	2 (7 prazas aprox.)-Liña	4	1,75	8:30-12:00
Avenida de Santa Cristina (Santa Cristina)	2 (13 prazas aprox.)-Batería	25	0,52	8:30-12:00
Rúa Darwin (Santa Cristina)	1 (3 prazas aprox.)-Liña	6	0,67	8:30-12:00
Av. Ernesto Che Guevara (Santa Cristina)	3 (8 prazas aprox.)-Liña	28	0,29	8:30-12:00 00:00-6:00 e 8:00-12:00 8:30 - 21:00
Rúa Rosalía de Castro (Perillo)	1 (4-5 prazas aprox.)-Liña	9	0,44	8:00-12:00
Rúa Nelson Mandela (Perillo)	1 (3 prazas aprox.)-Liña	18	0,17	07:00-14:00
Rúa Nova (Perillo)	1 (1 praza aprox.)-Liña	1	1,00	ND
Urb. Os Regos	1 (3 prazas aprox.)-Liña	6	0,50	ND
Praza de Galicia (Oleiros)	1 (1 praza aprox.)-Liña	2	0,50	ND
Avenida Rosalía de Castro (Perillo)	2 (6 prazas aprox.)-Liña	12	0,5	8:00-12:00 8:30-12:00
Rúa do Areal (Perillo)	2 (5 prazas aprox.)-Liña	14	0,357	8:30-12:00 8:30-12:00 e 16:00-19:00
Rúa Sauces (Perillo)	1 (3 prazas aprox.)-Liña	2	1,5	ND
Rúa Sorolla (Oleiros)	2 (4 prazas aprox.)-Batería	-	-	ND
Rúa Seixo (Perillo)	1 (6 prazas aprox.)-Liña	2	3	8:00 a 20:00
Praza Atenea (Perillo)	1 (3 prazas aprox.)-Liña	13	0,214	8:30-14:00 e 15:30-20:00
Rúa Pegaso	1 (7 prazas aprox.)-Liña	8	0,375	ND

**ND: Non Delimitado*

Táboa 53: Zonas de carga e descarga contabilizadas no concello de Oleiros (Fonte Elaboración propia)

Da análise levada a cabo, pódense establecer as seguintes conclusións:

- As prazas reservadas a carga e descarga localízanse en rúas onde existe unha maior actividade comercial (Avda. Rosalía de Castro, Avenida Che Guevara, etc.) aínda que existen outras zonas onde tamén se dispón dunha actividade comercial significativa que carecen dun espazo reservado a tal fin.



Imaxe 134: Zonas de carga e descarga en Avda. Santa Cristina e Ché Guevara en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)



Imaxe 135: Localización de zonas de carga e descarga (Fonte: Elaboración propia)

Irregularidades nas operacións de carga e descarga

O establecemento de zonas reservadas para carga e descarga de mercadorías no viario urbano ten por obxecto garantir o mantemento e desenrolo das actividades económicas nas áreas centrais da vila; actividades que son de todo tipo: comercio, hostaleira, restauración, ocio etc.

Sen embargo, a distribución urbana de mercadorías e, en particular, as operacións de carga e descarga nas zonas máis céntricas, poden presentar problemas entre os que se detectan:

- Aparcamento indebido de vehículos alleos á actividade comercial nas zonas reservadas para carga e descarga.
- Falta de control e vixilancia das zonas de carga e descarga para asegurar o seu bo funcionamento.
- Insuficiente número de prazas reservadas para carga e descarga de mercadorías en certas zonas.
- En xeral, non se detectan problemas ocasionados polos vehículos de mercadorías, agás o estacionamento e parada realizando operacións de carga e descarga fóra das zonas habilitadas (beirarrúas, intersección, etc.).

O estacionamento de vehículos en zonas prohibidas, de acordo coa información da Policía Local, é un dos motivos entre las denuncias de tráfico tramitadas polo Concello.

2.4.4.4. Aforos rede viaria

O crecemento urbano de Oleiros desenvolveuse a carón da rede de estradas que conectan os núcleos orixinarios, principalmente a N-VI, AC-173 (tramo autonómico e transferido) e da AC-174. Estes núcleos principais compleméntanse cunha rede de asentamentos apoiados nunha tupida rede de camiños e estradas que cubre todo o territorio, servindo como base para o crecemento.

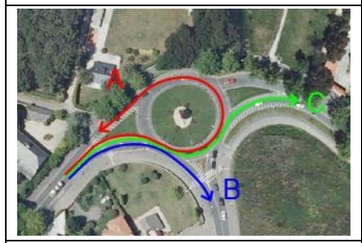
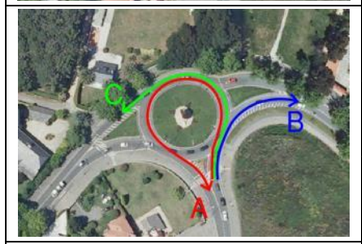
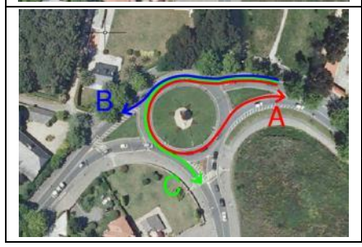
Para a caracterización das intensidades de tráfico programáronse aforos direccionais nas principais rúas e intersección do ámbito de estudo. As medicións realizáronse a través da instalación de cámaras e a gravación de vídeos nas diferentes intersección os días 26 de abril, 4 e 6 de maio para a súa posterior análise en oficina.

O intervalo de medición de cada punto de aforo estableceuse en 10-15 minutos, que proporcionalmente se trasladou ao intervalo equivalente de 1 hora.

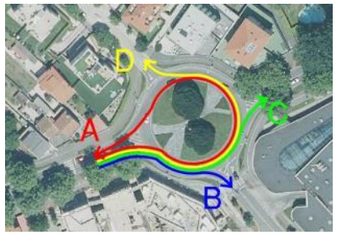
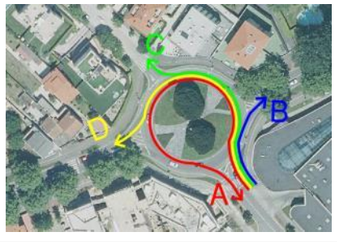
Localización das medicións:

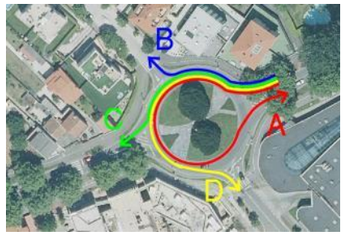
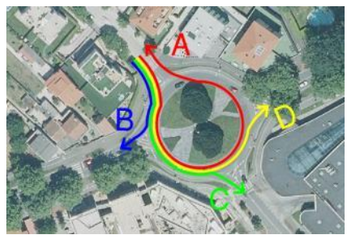
- Rotonda Che Guevara
- Rotonda Gadis-Avda. Concepción Arenal e rotonda intersección Casares Quiroga-Isaac Díaz Pardo (AC-190).
- Rotonda intersección Concepción Arenal- DP 5812 (Emilio Pardo Bazán) no núcleo de Santa Cruz.
- Intersección en Arillo, Avda. República Argentina (AC-173)-Rúa Abeleiras (AC-181).
- Intersección Rúa Fonte do Ouro (DP-1707)- Ramón Núñez Montero (DP-5813)- Rúa Pardo Conchado (AC-181).
- Mera: Intersección Paseo Lagoa (AC-173)-Rúa Curros Enríquez (DP-5815).
- Rotonda intersección Rúa Maside (AC-190)-Avda. Miguel Hernández (AC-180).

✓ **Avda Che Guevara (Rotonda)**

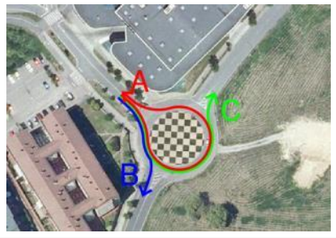
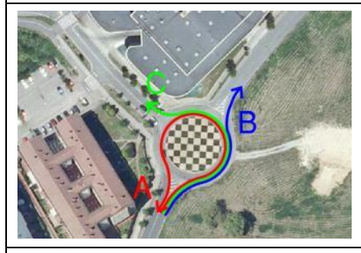
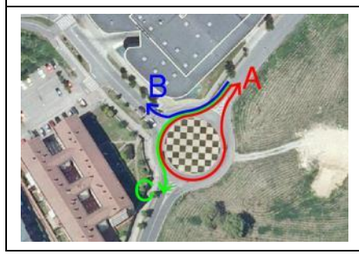
INTERSECCIÓN	04/05/2022 (11:15-12-15)		06/05/2022 (15:45-16:45)	
	A:	22 (17 veh. lixeiros e 5 motos)	A:	5 (5 veh. lixeiros)
	B:	55 (55 veh. lixeiros)	B:	61 (56 veh. lixeiros e 5 veh. pesados)
	C:	600 (536 veh. lixeiros, 54 veh. pesados, 5 motos e 5 buses)	C:	951 (882 veh. lixeiros, 23 veh. pesados, 32 motos e 14 buses)
	A:	5 (5 veh. lixeiros)	A:	5 (5 veh. lixeiros)
	B:	44 (44 veh. lixeiros)	B:	98 (93 veh. lixeiros e 5 motos)
	C:	33 (33 veh. lixeiros)	C:	51 (46 veh. lixeiros e 5 veh. pesados)
	A:	22 (22 veh. lixeiros)	A:	23 (23 veh. lixeiros)
	B:	555 (523 veh. lixeiros, 27 motos e 5 buses)	B:	740 (707 veh. lixeiros, 5 veh. pesados, 23 motos e 5 buses)
	C:	55 (55 veh. lixeiros)	C:	47 (42 veh. lixeiros e 5 motos)

✓ **Intersección Avda. Che Guevara-Avda.Concepción Arenal (Rotonda)**

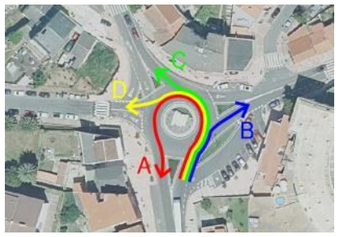
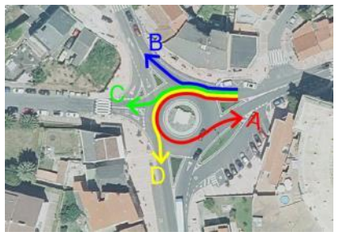
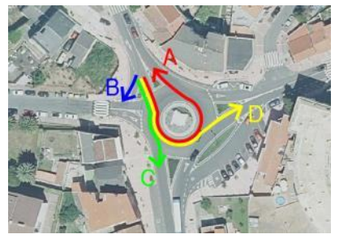
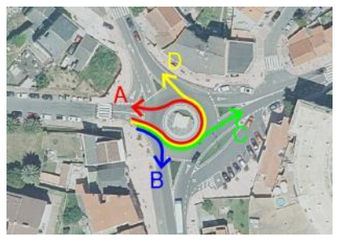
INTERSECCIÓN	26/04/2022 (11:30-12-30)		06/05/2022 (16:20-17:20)	
	A:	11 (11 veh. lixeiros)	A:	19 (14 veh. lixeiros e 5 motos)
	B:	147 (142 veh. lixeiros e 5 motos)	B:	148 (139 veh. lixeiros e 9 motos)
	C:	419 (403 veh. lixeiros, 11 motos e 5 buses)	C:	702 (656 veh. lixeiros, 5 pesados, 32 motos,9 buses)
	D:	27 (27 veh. lixeiros)	D:	60 (60 veh. lixeiros)
	A:	5 (5 veh. lixeiros)	A:	5 (5 veh. lixeiros)
	B:	60 (55 veh. lixeiros e 5 veh. pesados)	B:	51 (51 veh. lixeiros)
	C:	38 (38 veh. lixeiros)	C:	23 (23 veh. lixeiros)
	D:	131 (131 veh. lixeiros)	D:	152 (148 veh. lixeiros e 4 veh. pesados)

INTERSECCIÓN	26/04/2022 (11:30-12-30)		06/05/2022 (16:20-17:20)	
	A:	11 (11 veh. lixeiros)	A:	14 (14 veh. lixeiros)
	B:	5 (5 veh. lixeiros)	B:	23 (23 veh. lixeiros)
	C:	338 (327 veh. lixeiros e 11 motos)	C:	476 (448 veh. lixeiros, 14 pesados, 9 motos, 5 buses)
	D:	114 (109 veh. lixeiros e 5 motos)	D:	116 (116 veh. lixeiros)
	A:	5 (5 veh. lixeiros)	A:	5 (5 veh. lixeiros)
	B:	11 (11 veh. lixeiros)	B:	28 (18 veh. lixeiros, 5 veh. pesados e 5 motos)
	C:	44 (44 veh. lixeiros)	C:	37 (37 veh. lixeiros)
	D:	11 (11 veh. lixeiros)	D:	32 (32 veh. lixeiros)

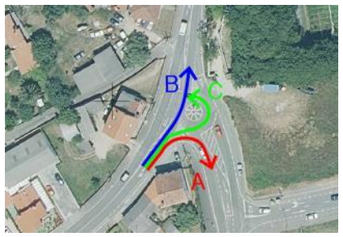
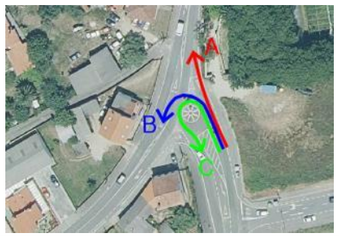
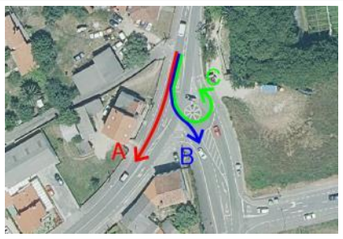
✓ **Intersección Rúa Casares Quiroga (Rotonda)**

INTERSECCIÓN	26/04/2022 (11:30-12-30)		06/05/2022 (16:20-17:20)	
	A:	11 (11 veh. lixeiros)	A:	8 (4 veh. lixeiros e 4 motos)
	B:	76 (71 veh. lixeiros e 5 motos)	B:	77 (77 veh. lixeiros)
	C:	207 (202 veh. lixeiros e 5 motos)	C:	219 (206 veh. lixeiros, 4 veh. pesados e 9 motos)
	A:	5 (5 veh. lixeiros)	A:	4 (4 veh. lixeiros)
	B:	81 (76 veh. lixeiros e 5 veh. pesados)	B:	167 (167 veh. Lixeiros)
	C:	60 (55 veh. lixeiros e 5 veh. pesados)	C:	90 (90 veh. lixeiros)
	A:	5 (5 veh. lixeiros)	A:	4 (4 veh. lixeiros)
	B:	158 (153 veh. lixeiros e 5 veh. pesados)	B:	163 (159 veh. lixeiros e 4 veh. pesados)
	C:	38 (38 veh. lixeiros)	C:	17 (17 veh. lixeiros)

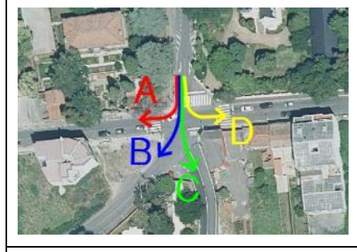
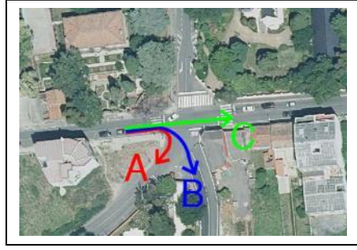
✓ **Intersección Concepción Arenal-Emilia Pardo Bazán (Rotonda)**

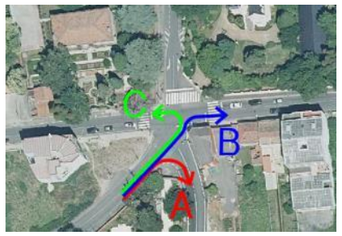
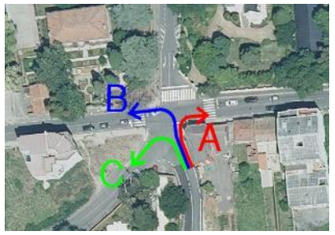
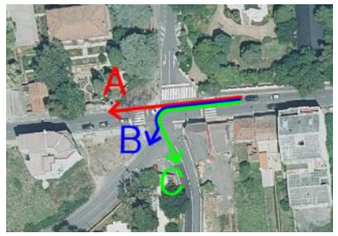
INTERSECCIÓN	04/05/2022 (11:40-12:40)		06/05/2022 (16:40-17:40)	
	A:	9 (9 veh. lixeiros)	A:	25 (25 veh. lixeiros)
	B:	107 (97 veh. lixeiros, 5 veh. pesados e 5 motos)	B:	220 (210 veh. lixeiros, 5 veh. pesados e 5 motos)
	C:	347 (319 veh. lixeiros, 23 motos e 5 buses)	C:	470 (430 veh. lixeiros, 25 motos e 15 buses)
	D:	28 (28 veh. lixeiros)	D:	40 (35 veh. lixeiros e 5 motos)
	A:	5 (5 veh. lixeiros)	A:	5 (5 veh. lixeiros)
	B:	65 (65 veh. lixeiros)	B:	25 (25 veh. lixeiros)
	C:	10 (5 veh. lixeiros e 5 motos)	C:	5 (5 veh. lixeiros)
	D:	106 (106 veh. lixeiros)	D:	170 (160 veh. lixeiros, 5 veh. pesados e 5 buses)
	A:	5 (5 veh. lixeiros)	A:	5 (5 veh. lixeiros)
	B:	5 (5 veh. lixeiros)	B:	5 (5 veh. lixeiros)
	C:	333 (314 veh. lixeiros, 9 pesados, 5 motos, 5 buses)	C:	595 (575 veh. lixeiros, 15 motos e 5 buses)
	D:	60 (60 veh. lixeiros)	D:	40 (40 veh. lixeiros)
	A:	5 (5 veh. lixeiros)	A:	5 (5 veh. lixeiros)
	B:	5 (5 veh. lixeiros)	B:	5 (5 veh. lixeiros)
	C:	14 (14 veh. lixeiros)	C:	10 (10 veh. lixeiros)
	D:	14 (9 veh. lixeiros e 5 motos)	D:	5 (5 veh. lixeiros)

✓ **Intersección Avda. Rep. Argentina-Rúa Abeleiras (Rotonda)**

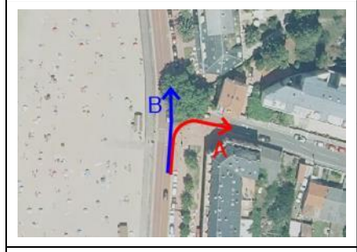
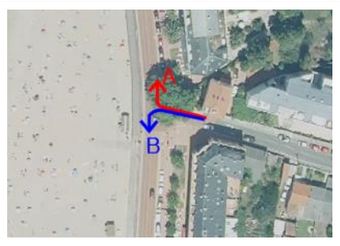
INTERSECCIÓN	06/05/2022 (10:40-11:40)		06/05/2022 (17:35-18:35)	
	A:	60 (60 veh. lixeiros)	A:	45 (45 veh. lixeiros)
	B:	210 (204 veh. lixeiros e 6 motos)	B:	270 (245 veh. lixeiros e 25 motos)
	C:	-	C:	5 (5 veh. lixeiros)
	A:	108 (102 veh. lixeiros e 6 motos)	A:	110 (100 veh. lixeiros e 10 buses)
	B:	24 (18 veh. lixeiros e 6 buses)	B:	30 (30 veh. lixeiros)
	C:	-	C:	-
	A:	114 (114 veh. lixeiros)	A:	195 (165 veh. lixeiros, 5 veh. pesados, 20 motos e 5 buses)
	B:	66 (60 veh. lixeiros e 6 buses)	B:	85 (85 veh. lixeiros)
	C:	-	C:	5 (5 veh. lixeiros)

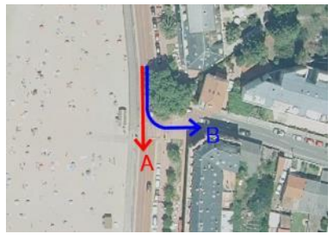
✓ **Intersección Avda. Ramón Núñez Montero-Rúa Fonte do Ouro- Rúa Pardo Conchado**

INTERSECCIÓN	06/05/2022 (09:20-10:20)		06/05/2022 (12:50-13:50)	
	A:	37 (37 veh. lixeiros)	A:	65 (60 veh. lixeiros e 5 motos)
	B:	5 (5 veh. lixeiros)	B:	15 (15 veh. lixeiros)
	C:	14 (5 veh. lixeiros e 9 motos)	C:	20 (20 veh. lixeiros)
	D:	9 (9 veh. lixeiros)	D:	45 (40 veh. lixeiros e 5 motos)
	A:	4 (4 veh. lixeiros)	A:	5 (5 veh. lixeiros)
	B:	9 (9 veh. lixeiros)	B:	10 (10 veh. lixeiros)
	C:	167 (162 veh. lixeiros e 5 motos)	C:	185 (170 veh. lixeiros e 15 motos)

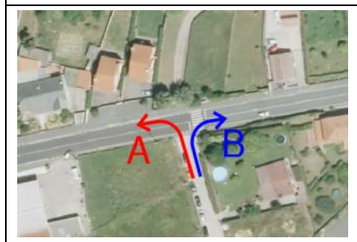
INTERSECCIÓN	06/05/2022 (09:20-10:20)		06/05/2022 (12:50-13:50)	
	A:	5 (5 veh. lixeiros)	A:	10 (10 veh. lixeiros)
	B:	70 (65 veh. lixeiros e 5 buses)	B:	45 (45 veh. lixeiros)
	C:	4 (4 veh. lixeiros)	C:	5 (5 veh. lixeiros)
	A:	42 (42 veh. lixeiros)	A:	70 (70 veh. lixeiros)
	B:	9 (9 veh. lixeiros)	B:	5 (5 veh. lixeiros)
	C:	4 (4 veh. lixeiros)	C:	5 (5 veh. lixeiros)
	A:	314 (314 veh. lixeiros)	A:	270 (260 veh. lixeiros, 5 veh. pesados e 5 motos)
	B:	84 (79 veh. lixeiros e 5 motos)	B:	80 (80 veh. lixeiros)
	C:	18 (18 veh. lixeiros)	C:	15 (15 veh. lixeiros)

✓ **Intersección Paseo da Lagoa-Avda. Curros Enríquez**

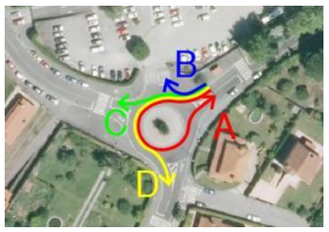
INTERSECCIÓN	06/05/2022 (11:15-12-15)		06/05/2022 (18:15-19:15)	
	A:	40 (40 veh. lixeiros)	A:	35 (35 veh. lixeiros)
	B:	210 (210 veh. lixeiros)	B:	225 (185 veh. lixeiros, 30 motos e 10 buses)
	A:	30 (25 veh. lixeiros e 5 motos)	A:	60 (60 veh. lixeiros)
	B:	40 (40 veh. lixeiros)	B:	55 (45 veh. lixeiros e 10 motos)

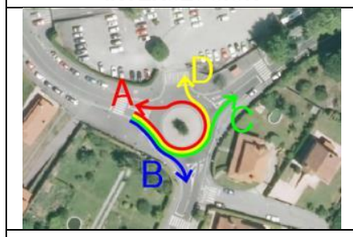
INTERSECCIÓN	06/05/2022 (11:15-12-15)		06/05/2022 (18:15-19:15)	
	A:	10 (10 veh. lixeiros)	A:	25 (20 veh. lixeiros e 5 motos)
	B:	145 (145 veh. lixeiros)	B:	235 (205 veh. lixeiros e 30 motos)

✓ **Intersección Avda. Francisca Herrrera-Rúa do Ensino (CEIP Rabadeira)**

INTERSECCIÓN	06/05/2022 (08:50-09:05)	
	A:	4 (4 buses)
	B:	76 (76 veh. lixeiros)
	A:	604 (599 veh. lixeiros e 5 motos)
	B:	914 (899 veh. lixeiros, 5 veh. pesados, 5 motos e 5 buses)

✓ **Intersección Rúa Maside, Avda. Miguel Hernández (rotonda Hijas Cristo Rey)**

INTERSECCIÓN	6/05/2022 (08:20-08:35)	
	A:	40 (40 veh. lixeiros)
	B:	6 (6 veh. lixeiros)
	C:	20 (20 veh. lixeiros)
	D:	59 (56 veh. lixeiros, 2 motos e 1 bus)
	A:	37 (35 veh. lixeiros)
	B:	19 (17 veh. lixeiros, 1 moto e 1 bus)

INTERSECCIÓN	6/05/2022 (08:20-08:35)	
	C:	21 (21 veh. lixeiros)
	D:	8 (8 veh. lixeiros)
	A:	9 (9 veh. lixeiros)
	B:	22 (21 veh. lixeiros e 1 moto)
	C:	4 (3 veh. lixeiros e 1 bus)
	D:	19 (17 veh. lixeiros, 1 veh. pesado e 1 bus)

En xeral, as intensidades horarias medidas nas horas puntas da mañá, mediodía e tarde nas principais vías aforadas no concello de Oleiros mostran intensidades por sentido inferiores ás capacidade máximas teóricas das vías.

Neste senso, considérase que un carril viario con intersecciónss tipo rotonda posúe unha capacidade de 1.500 veh/h en vías de dobre sentido e de 2.000 v/h en vías dun único sentido. No obstante, a existencia de cruces, pasos de peóns, etc. tende a igualar esta capacidade en ámbolos dous casos aos 1.500 veh/h.

A realización de medicións de tráfico en horario de mañá, mediodía ou tarde nas principais intersecciónss da estrutura viaria do concello de Oleiros permitiu comprobar a situación das vías respecto do tráfico existente e da súa capacidade e por outra banda cales son os principais eixos viarios que están a soportar os maiores fluxos. Dos aforos realizados obsérvase que:

As maiores intensidades de tráfico detectáronse nas rúas Ernesto Che Guevara-Concepción Arenal-República Argentina (en xeral no eixo da estrada AC-173) e nas rúas Rosalía de Castro-Francisca Herrera e Ramón Núñez Montero (estradas AC-174 e DP-5812).

En xeral, amosan diferencias nos balances entre as principais intersecciónss, o que indica a incorporación ou abandono de vehículos nalgún momento intermedio. Por tanto, ambos eixos adoptan principalmente unha función de distribución urbana.

É importante destacar as intensidades detectadas en Casares Quiroga-Avda. Isaac Díaz Pardo, Emilia Pardo Bazán (DP-5812), Rúa Abeleiras (AC-181), Fonte do Ouro (DP-1707) ou Curros Enríquez (DP-5815), polo que queda reflexada a importancia destes eixos secundarios encargados de conectar os principais núcleos e estradas.

Por outro lado, a presenza dun tráfico significativo na contorna dos centros escolares (tal e como se mostra nas intersecciónss estudiadas dos centros CEIP Rabadeira e CEP Hijas de Cristo Rey) nas horas punta de entrada e saída dos mesmos que unido ao aparcamento indebido, provoca interrupcións na circulación normal das rúas adxacentes aos centros educativos, e situacións de perigo para os propios escolares.

2.4.4.5. Aforos peonís

Da mesma forma que no caso anterior realizáronse medicións direccionais en diferentes núcleos do concello ou preto de centros educativos.

Segundo as enquisas realizadas, os desprazamentos a pé en Oleiros están vencellados principalmente a actividades como compras ou lecer, e a maior parte dos mesmos realízanse nos núcleos urbanos principais (a carón das zonas comerciais e centros de atracción). A continuación analízanse os movementos peonís nalgún dos núcleos principais do concello.

Localización das medicións:

- Núcleo de Santa Cristina (Avenida Ernesto Che Guevara-Xosé Neira Vilas).
- Núcleo de Perillo: Avda. Rosalía de Castro, contorna do centro de saúde-mercado (rúas Somalia, Etiopía...)
- Núcleo de Santa Cruz (Viñas de Babilonia/ Concepción Arenal).
- Núcleo de Mera: Paseo da Lagoa-Rúa Vinculeiros (centro de saúde).

Os aforos realizáronse entre os días 4 e 6 de maio de 2022 en horario de mañá, mediodía ou tarde, mediante o uso de cámaras e a gravación de vídeos nas diferentes intersecccións e a posterior análise en oficina. Igual que no caso anterior, o intervalo de medición de cada punto de aforo estableceuse en 15 minutos, que proporcionalmente se trasladou ao intervalo equivalente de 1 hora.

✓ **Núcleo de Perillo-Santa Cristina: intersección Avda. Ernesto Che Guevara- Xosé Neira Vilas**

4/5/2022 (10:40-11:40)						6/5/2022 (14:00-14:15)					
	A	B	C	D	E		A	B	C	D	E
A	X	5	5	14	4	A	X	5	14	28	35
B	5	X	18	4	18	B	0	X	3	5	4
C	4	23	X	23	4	C	0	4	X	4	0
D	14	5	9	X	5	D	1	7	6	X	3
E	4	5	9	4	X	E	0	0	1	2	X



Neste caso analízase o tránsito peonil á hora de saída do centro escolar Neira Vilas e o tránsito peonil normal a media mañá.

Cabe destacar o incremento notable no número de peóns á hora de saída do centro con respecto ao resto da mañá, sendo os desprazamentos que discorren dende a rúa Xosé Neira Vilas e continúan a través da Avenida Che Guevara e da rúa Darwin no núcleo de Santa Cristina os de maior importancia. Ademais, o número de cruzamentos da estrada principal ás horas de entrada e saída do centro increméntanse considerablemente o que repercute no tráfico rodado.

✓ **Núcleo de Perillo (Rúa Etiopía-Parque Nelson Mandela)**

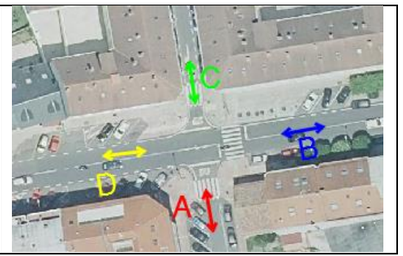
4/5/2022 (10:25-11:25)				6/5/2022 (13:30-14:30)			
	A	B	C		A	B	C
A	X	5	5	A	X	26	9
B	5	X	10	B	9	X	26
C	25	25	X	C	17	17	X



Analízase a contorna do centro de saúde de Perillo e obsérvase que en horario de mañá o maior número de desprazamentos discorren a través da rúa Etiopía onde se localiza o centro, mentres que ao mediodía increméntanse os desprazamentos a través da rúa Parque Nelson Mandela.

✓ **Núcleo de Santa Cruz (Viñas de Babilonia/Blanco Amor/Dolores Ibárruri)**

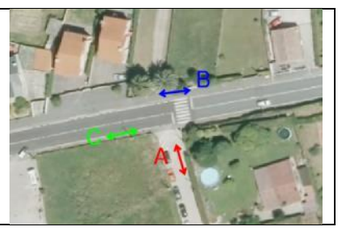
4/5/2022 (11:45-12:45)					6/5/2022 (17:10-18:10)				
	A	B	C	D		A	B	C	D
A	X	21	43	34	A	X	15	5	40
B	26	X	73	17	B	15	X	5	30
C	13	17	X	64	C	25	5	X	25
D	39	90	73	X	D	25	95	40	X



Neste caso a maior parte dos desprazamentos peonís concéntranse na rúa Viñas de Babilonia, aínda que tamén cabe destacar o número de persoas que transitan pola rúa Dolores Ibárruri en horario de mañá. Así mesmo, o número de cruzamentos da estrada principal é maior durante o horario de mañá o que repercute no tráfico rodado.

✓ **Oleiros: CEIP Rabadeira (Avda. Francisca Herrera-Rúa do Ensino)**

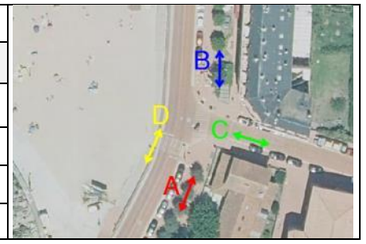
4/5/2022 (08:50-09:05)			
	A	B	C
A	X	3	1
B	12	1	0
C	2	0	X



Neste caso o aforo de peóns realizouse durante o horario de entrada ao centro. Obsérvase que, neste caso, son moi poucos os desprazamentos a pé fronte aos realizados en vehículo privado, debido en parte á falta dun itinerario continuo e seguro a carón do centro educativo.

✓ **Núcleo de Mera (Paseo da Lagoa-Rúa Vinculeiros)**

	6/5/2022 (11:15-12:15)					6/5/2022 (18:15-19:15)			
	A	B	C	D		A	B	C	D
A	X	9	13	13	A	X	25	5	5
B	17	X	9	4	B	5	X	10	10
C	4	13	X	26	C	5	50	X	15
D	4	4	4	X	D	5	10	X	X



Neste caso, en horario de mañá parte dos desprazamentos a pé teñen como destino o centro de saúde de Mera, aínda que tamén cabe destacar aqueles con dirección ao paseo da praia dende o aparcadoiro de Mera. Por outro lado, en horario de tarde a maior parte dos movementos discorren polo paseo da Lagoa en dirección ao centro urbano.

Nese senso, e máis alá das intensidades, a súa distribución ao largo do día mostran que pola mañá os principais tránsitos peonís concéntranse na contorna de centros administrativos, centro de saúde, mercados, centros escolares, etc., mentres que pola tarde os fluxos discorren cara outras actividades relacionadas cas compras, o lecer ou deporte.

2.4.4.6. Estacionalidade

Segundo o exposto anteriormente, e tal e como se reflexa nos aforos realizados nas estradas nacionais e autonómicas, existe unha significativa estacionalidade respecto aos desprazamentos no municipio entre a época estival e o resto do ano.

Se analizamos as principais estradas que dan servizo ao termo municipal de Oleiros e as zonas máis turísticas do concello observamos as seguintes variacións nas intensidades medidas diarias nos meses da época estival respecto á media anual:

		AC-12 (C-562-0)	AC-12 (C-579-0)	AG-13	VG-1.3	AC-527
2020	IMD Xullo	-	-	7.199	5.247	4.833
	IMD Agosto	-	-	6.384	4.703	4.318
	IMD Setembro	-	-	6.168	3.512	4.640
	Valor medio I.M.D. 2.020	84.047	51.193	4.491	2.926	3.679
	%IMD respecto media	**-**	-	**160,30%**	**179,32%**	**131,37%**
2019	IMD Xullo	91.036	54.305	6.501	4.776	4.693
	IMD Agosto	86.324	51.093	7.036	5.388	4.764
	IMD Setembro	88.498	53.242	5.608	3.744	4.740
	Valor medio I.M.D. 2.019	86.899	52.024	5.186	3.446	4.433
	%IMD respecto media	**104,76%**	**104,38%**	**135,67%**	**156,36%**	**107,47%**
2018	IMD Xullo	89.585	50.979	6.206	4.556	4.586
	IMD Agosto	88.023	48.479	6.928	5.294	4.807
	IMD Setembro	87.884	48.789	5.449	3.728	4.585
	Valor medio I.M.D. 2.018	86.514	49.937	5.071	3.372	4.432
	%IMD respecto media	**103,55%**	**102,08%**	**136,62%**	**135,11%**	**108,46%**
2017	IMD Xullo	87.266	43.888	5.532	4.843	4.347
	IMD Agosto	85.742	41.866	5.362	4.471	4.288
	IMD Setembro	85.471	43.095	4.384	3.287	4.297
	Valor medio I.M.D. 2.017	84.827	43.187	4.230	3.213	3.988
	%IMD respecto media	**102,87%**	**101,62%**	**130,78%**	**150,73%**	**109,00%**
2016	IMD Xullo	80.789	43.442	5.666	4.807	4.273
	IMD Agosto	82.271	53.541	5.541	4.529	4.203
	IMD Setembro	83.898	37.089	5.035	3.465	4.555
	Valor medio I.M.D. 2.017	76.967	41.951	4.351	3.214	3.920
	%IMD respecto media	**109,00%**	**127,62%**	**130,22%**	**149,56%**	**116,20%**

Táboa 54: IMD estacionais principais estradas Oleiros (Fonte: Aforos Ministerio de Fomento e Xunta de Galicia)

Tal e como se mostra na táboa anterior, en todos os casos rexístrase un incremento nas Intensidades Medias Diarias de vehículos durante os meses de verán respecto ao resto do ano, con valores de IMD que chegan a acadar o 179% respecto ao valor medio do ano, como é o caso do mes de xullo de 2020 na estrada VG-1.3, debido á poboación estacional e ao incremento de desprazamentos a centros de atracción turística. En xeral as maiores variacións estacionais rexistráronse na Vía Ártabra, cunha tendencia en xeral ao crecemento nos últimos anos.

No caso da estrada AC-12 que conecta o concello de Oleiros con A Coruña, as variacións son inferiores, ao tratarse principalmente dun tráfico de paso que ten como destino a cidade de A Coruña.

2.4.4.7. Estacionamento

Os desprazamentos en vehículo privado implican a necesidade de dispor en orixe e destino da viaxe dun lugar de estacionamento, público ou privado, que é necesario considerar como parte dos requirimentos do vehículo privado.

A oferta de estacionamento, así como a xestión do mesmo, constitúen elementos básicos que condicionan a mobilidade en vehículo privado e por tanto son un instrumento fundamental na racionalización do sistema de transportes e na implantación dunha estratexia de mobilidade sustentable.

Por unha banda, a dispoñibilidade ou non, de aparcadoiro no destino da viaxe condiciona a elección modal e por tanto inflúe no volume de coches que saen da orixe.

É por tanto, a xestión do aparcamento un elemento regulador do tráfico. Por outra parte, unha mala xestión dos aparcamentos implica un aumento da ilegalidade o que afecta negativamente ó tráfico cunha ocupación de espazos públicos que xeran prexuízos na contorna.

Ademais da ocupación do espazo publico 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, é dicir, 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 mais axeitada.

Por outra parte, unha mala xestión dos aparcamentos implica un aumento da ilegalidade o que afecta negativamente ó tráfico cunha ocupación de espazos públicos que xeran prexuízos na contorna.

No caso de Oleiros, dende o concello estanse levando a cabo campañas relacionadas co estacionamento nos principais núcleos. De aí que durante a época estival (1 de xuño ao 15 de setembro), funciona o servizo O.R.A. nas inmediacións das praias de Mera, Santa Cruz, Naval, Bastiagueiro e Santa Cristina.

Por outro lado, nas localidades de Santa Cruz e Perillo establecéronse zonas de estacionamento exprés nas rúas máis comerciais e durante todo o ano.

❖ OFERTA DE ESTACIONAMENTO

O inventariado da oferta de prazas de estacionamento realizouse de acordo a seguinte clasificación:

- Aparcamento na vía pública, que inclúe o estacionamento libre en superficie, estacionamento regulado (O.R.A) ou de rotación, e estacionamento reservado para residentes ou outros usos.
- Aparcamento fora da vía pública, que inclúe os aparcamentos de promoción municipal ou de promoción privada, así como garaxes ou estacionamentos de veciños.
- Estacionamentos asociados a centros atractores, como centros comerciais e de ocio, hospitais, colexios, etc.
- Estacionamentos reservados na vía pública:
  - Prazas de aparcamento para persoas con mobilidade reducida: reservados en aparcamentos ou en espazos públicos e en centros, públicos o privados, de uso xeneral.
  - Prazas de aparcamento motos.
  - Reservas permanentes de aparcamento.
  - Vaos para o paso de vehículos, con prohibición de aparcamento.

A continuación analízase a oferta de estacionamento nos seus distintos tipos:

ESTACIONAMENTO LIBRE EN SUPERFICIE

O estacionamento libre en superficie localízase practicamente en gran parte das vías que compoñen os distintos núcleos de Oleiros, onde non está implantado o estacionamento regulado.

A determinación deste número de prazas, dado que en moitos casos non están delimitadas, non se coñece con precisión, estimouse a partir das visitas a campo e da tipoloxía das vías, do ancho, do tipo de estacionamento (en liña ou en batería) e de si está permitido a un ou a ambos lados da vía.

Seguindo estas premisas obtivéronse aproximadamente un total de 14.900 prazas (con zona exprés, zona azul e carga descarga incluídas; e considerando zonas en obras como a rúa do Souto, Doutor Fleming, Eduardo Galeano, Avda das Mariñas ou a Urbanización de Xaz), de aparcamento libre na vía pública (sen considerar aparcadoiros públicos ou asociados a centros atractores).

Bolsas de aparcamento público

Destacar a existencia de varias bolsas de aparcadoiro público gratuíto localizadas en distintos puntos do concello e que se resumen a continuación:

- **Aparcadoiro da Orvaliña:** este aparcadoiro está situado na rúa Orvaliña, no núcleo de Mera. Trátase dun aparcadoiro en terra e gratuíto ao que se accede dende a rúa Curros Enríquez. No Estudo de Detalle Pol.-5 Mera proponse a execución dunha zona verde e dun aparcadoiro nesta zona.
- **Aparcadoiro da Gándara:** Sito tamén no núcleo de Mera, este aparcadoiro gratuíto de uso estacional (meses de verán), ten o seu acceso a través da Rúa Curros Enríquez.

  No P.P. SUD-2 A Xentiña prevese neste ámbito a reserva de 50 prazas de estacionamento de carácter estacional.
- **Aparcadoiro Lamalonga:** bolsa de aparcadoiro situado a carón da rúa Lamalonga (Mera), dispón de 37 prazas de estacionamento en batería (3 delas de mobilidade reducida).
- **Aparcadoiro Graxal:** situado a carón da rúa Arao Común, dispón de 106 prazas de aparcamento en batería, das cales 3 son de mobilidade reducida.
- **Aparcadoiro Avda. María Pita:** trátase dun aparcadoiro gratuíto de carácter estacional (meses de verán), situado a carón da Avda. María Pita (Mera).
- **Aparcadoiro Avda.das Mariñas:** aparcadoiro situado a carón da N-VI, preto do Pazo de Arenaza.
- **Aparcadoiro Iñás:** situado a carón da rúa manuel Quiroga Cornes (Iñás), dispón de 116 prazas en liña e batería.



Imaxe 136: Bolsas de aparcamento da Orvaliña, Mera, rúa Lamagonda e Iñás en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

Outras zonas de aparcamento fóra da vía pública.

Existen outros espazos que se utilizan como aparcadoiros pero que non están acondicionados como tal. É o caso, por exemplo de parcelas situadas en:

- Camiño Sixoez (Mera).
- Río Seixo (Santa Cruz).
- Avda das Mariñas a carón da Garda Civil Tráfico (Perillo).
- Avda das Mariñas (O Carballo).
- Rúa Lameiro (O Seixal).





Imaxe 137: Outras bolsas de aparcamento en rúa Seixo e na Avda. das Mariñas en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

Aparcadoiros asociados a centros atractores

No caso de Oleiros, os principais centros atractores son as instalacións escolares, os centros de saúde, un polígono industrial en Iñás, centros socioculturais e de lecer, etc.

Naqueles centros que non dispoñen dun estacionamento asociado, os seus usuarios aparcan en prazas da vía pública ou nos aparcamentos municipais fora da mesma.

- **Praias, portos e outros lugares de interese**

Tal e como se recolle no presente documento, varias praias do concello dispoñen de aparcadoiros regulados asociados (Bastiagueiro ou Naval) ou de zonas de estacionamento regulado ou aparcadoiros públicos próximos ás mesmas (Santa Cristina, Santa Cruz ou Mera), sen embargo, praias de menor tamaño, como Margaridas, Espiñeiro, Canaval, Portelo ou Canide carecen dun espazo de estacionamento asociado.

No caso dos portos e faros de Oleiros, por un lado o Porto de Lorbé (con actividade pesqueira), dispón de zonas de estacionamento delimitadas e contiguas ás instalacións do porto así como unha explanada sen acondicionar utilizada como estacionamento no acceso ao mesmo. O Porto de Dexo, de carácter máis turístico dispón unicamente de 10 prazas delimitadas en batería.

Por outro lado, a Aula do Mar, no Faro de Mera, dispón dunha zona de estacionamento en batería composta por 23 prazas (1 PMR).

Así mesmo, na rúa Casares Quiroga localízase un aparcadoiro público, conectado co Bosque dos Veciños a través dun sendeiro peonil.





Imaxe 138: Zonas de estacionamento a carón da praia de Sta. Cistina e do Porto de Lorbé (Fonte: Elaboración propia)

- **Centros comerciais**

No polígono de Iñás emprázanse o Centro Comercial Oleiros ao que se accede dende a N-VI e en breve dende a Vía Ártabra. Dispón dun estacionamento asociado igual que outros establecementos comerciais próximos como o Decathlon, Carrefour ou Lidl.

Outro dos ámbitos no que se concentra un bo número de establecementos comerciais e hostaleiros a carón da estrada AC-12 en Perillo e da N-VI, e en xeral dispoñen de zonas de estacionamento propias.

Así mesmo, existen outros supermercados significativos como o Centro Comercial Os Regos, o Gadis situado na Avenida Ernesto Che Guevara, o Froiz e Mercadona da Avenida da Mariña, os Dias da Rúa Areal e de Ernesto Che Guevara ou o Mercadona da Avda. Núñez Montero que en xeral contan con aparcadoiros propios.

Por outro lado, o mercado municipal de Perillo non dispón dun estacionamento propio pero está situado a carón das rúas Nelson Mandela e Golpe que si contan con zona de estacionamento libre en superficie. No acceso ao mesmo localízanse 8 prazas de estacionamento en batería (1 PMR) e estacionamento en liña na rúa Golpa que o rodea.

- **Centros de saúde**

O centro de saúde de **A Covada** (Oleiros) dispón de catro prazas de estacionamento delimitadas a carón do mesmo e na rúa Ensino onde se empraza. Unha delas está reservada a persoas con mobilidade reducida.

O centro de saúde de **Perillo**, situado na rúa Etiopía conta unicamente cun espazo reservado a ambulancias, aínda que na rúa existen zonas de estacionamento en ambas marxes e unha praza destinada a persoas con mobilidade reducida.

No centro de saúde de **Santa Cruz** (Rúa Rafael Dieste) atópase o PAC (Punto de Atención Continuada-urxencias). Carece dun aparcadoiro asociado, pero as rúas que o rodean dispoñen de espazo de estacionamento, así como de dúas PMR.

Por último, o consultorio de **Mera** (Rúa Vinculeiros), conta con unha PMR e outra reservada a ambulancias a carón da súa entrada, así como un estacionamento regulado con 56 prazas próximo ao mesmo.

- **Centros educativos**

As Escolas Infantís **A Canteira, A Pardela, As Galeras, Labarta, O Vilar, O Esquío e Abelliñas** non dispoñen dun aparcamento propio pero si de zonas de estacionamento nas rúas nas que se emprazan, mentres que a escola infantil **Reberte,** situada a carón da estrada AC-174, non dispón na súa contorna de un espazo de estacionamento ou parada seguro.

C.E.I.P.R. Mª del Valle Inclán: dispón dunha zona de aparcadoiro exterior reservado ao transporte escolar, así como zonas de estacionamento libre na rúa na que se empraza e dúas PMR a carón da entrada.

C.E.I.P. Luís Seoane: Igual que no caso anterior, conta cun espazo reservado ao transporte escolar diante do acceso ao centro e espazo de estacionamento na rúa na que se empraza.

C.E.I.P. Plurilingüe I. Parga Pondal: conta coas prazas de aparcadoiro e unha PMR na rúa Saber na que se localiza, e tamén cun aparcadoiro público de aproximadamente 27 prazas situado a carón do pavillón Arsenio Iglesias.

C.E.I.P. Plurilingüe A Rabadeira: contiguo ao centro educativo localízase un espazo reservado ao transporte escolar, así como 2 PMR e zona de estacionamento en liña e batería.

Ademais o recinto escolar conta cun aparcadoiro reservado a traballadores do centro con capacidade para 42 vehículos aproximadamente.

C.E.I.P. Juana de Vega: dispón de aparcamento en batería (28 prazas), 2 prazas en liña, e dun espazo reservado ao transporte escolar diante do recinto escolar, ademais dunha zona de estacionamento existente no seu interior con prazas sen delimitar.

I.E.S. María Casares: dispón dunha zona de aparcadoiro no interior do recinto para o profesorado e traballadores do centro ao que se accede dende a Av. Ernesto Che Guevara, con capacidade para aproximadamente 22 prazas.

I.E.S. Miraflores: dispón dunha zona de aparcadoiro exterior reservado ao transporte escolar, e un aparcadoiro dentro do recinto educativo para traballadores do centro con aproximadamente 21 prazas.

I.E.S. Xosé Neira Vilas: conta coas prazas de aparcadoiro da rúa Xosé Neira Vilas na que se localiza, así como dun pequeno espazo na zona de acceso ao centro, e tamén con aparcadoiro no interior do recinto.

C.P.R. Hijas de Cristo Rey: ademais das zonas de estacionamento situadas na rúa, conta cun aparcadoiro interior con 12 prazas de autobús e aproximadamente 60 prazas de vehículos.

Instituto Nacional de Educación Física (INEF): neste caso tamén conta con espazo de aparcadoiro no interior do recinto para o profesorado e alumnos do centro, con capacidade para aproximadamente 200 vehículos.

Escola de Danza e Teatro: a escola de danza e teatro municipal conta cun aparcadoiro anexo á mesma con capacidade para 45 vehículos aproximadamente (2 PMR).



Imaxe 139: Estacionamentos asociados aos centros educativos A Rabadeira e a Escola de Danza (Fonte: Elaboración propia)

- **Centros Socio-culturais**

A Fábrica: conta con 11 prazas de aparcadoiro en batería (1 PMR) a carón do mesmo, ademais dun espazo reservado e varias prazas de estacionamento na parte posterior do centro.

Auditorio Gabriel García Márquez-Casa do Pobo de Mera: neste caso, si existen un aparcadoiro asociado que comparte coa casa do pobo de Mera con 30 prazas de estacionamento (2 PMR).

Sala Exposicións Casa Charry: conta cas prazas de aparcamento da rúa na que se empraza así como nunha pequena zona de estacionamento situada na parte posterior do Concello con aproximadamente 23 prazas.

Casa do Pobo de Lorbé-Biblioteca Xograr Mendiño: conta con 10 prazas de estacionamento en batería (1 delas de mobilidade reducida) contiguas ao edificio e a carón da estrada AC-163 que comparte coa pista deportiva anexa.

Casa da cultura de Dexo: conta con aproximadamente 10 prazas de estacionamento en batería contiguas ao edificio.

Casa do pobo de Iñás: igual que nos casos anteriores conta tamén cun espazo de estacionamento en batería fronte á mesma para aproximadamente 22 vehículos (1 PMR), que comparte ca pista deportiva anexa. Ademais na parte posterior existe unha explanada que da servizo como aparcamento a ambos equipamentos.

Local Social de Rialta: situado a carón das instalacións deportivas de Dorneda, utiliza as zonas de estacionamentos existentes a carón das mesmas.

Centro da Mocidade As Pedras: neste caso é posible acceder ao recinto do centro en vehículo, ainda que non dispón de moito espazo de estacionamento.

O resto de centros socioculturais, casas do pobo, bibliotecas e outros centros municipais do municipio, non contan con aparcadoiros asociados ou limítanse ás prazas de estacionamento existentes na rúa na que se emprazan.



Imaxe 140: Aparcadoiro anexo ao Auditorio Gabriel García Márquez (Fonte: Elaboración propia)

- **Centros Asistenciais**

En xeral, os centros asistenciais existentes no concello, contan con espazos de estacionamento propios asociados ás súas instalación, como é o caso de: Residencia Domus VI, centro de día As Galeras, Residencia de Maiores de Oleiros, Residencia Os Olivos, Centro Ocupacional Lamastelle e Ricardo Baró.

Por outro lado outros centros asistenciais como a Residencia Ballesol, a Residencia de Maiores CleceVitam Bastiagueiro ou o centro de menores "Lar a Mercé" contan con suficiente espazo de estacionamento nas rúas nas que se localizan.

- **Centros Administrativos**

Policía Local-Concello-Xulgados: Tanto a policía local como o concello dispoñen dun espazo de estacionamento reservado a carón dos accesos a ambos equipamentos con 4 e 2 prazas respectivamente. Ademais existe unha zona de estacionamento en batería na parte posterior do concello e o resto de rúas contiguas dispoñen de espazos delimitados.

Garda Civil: Neste caso, a garda civil de Oleiros situada na rúa da Pezoca dispón tamén de espazo reservado a vehículos oficiais (5 prazas). Ademais a parcela anexa emprégase tamén como estacionamento.

Emerxencias-Protección civil-Viveiro de Empresas: na rúa Barbanza-Polígono de Iñás localízase este viveiro de empresas onde tamén se empraza a sede de protección civil de Oleiros. O recinto dispón de 56 prazas de estacionamento (2 delas de mobilidade reducida).

Correos: a oficina de correos de Perillo dispón de dúas prazas de estacionamento reservadas no acceso ás súas instalacións.



Imaxe 141: Aparcadoiros asociados ao Concello e a Correos-Perillo (Fonte: Elaboración propia)

- **Centros Deportivos**

Pavillón Arsenio Iglesias: situado a carón do CEIP Parga Pondal, conta cun aparcadoiro público de aproximadamente 27 prazas.

Pavillón de Oleiros: comparte espazo co CEIP Rabadeira e polo tanto comparte zona de estacionamento co mesmo.

Pavillón de Perillo: existe un tramo de estacionamento en batería a carón do mesmo, con capacidade para aproximadamente 20 vehículos.

Piscina/ximnasio/pista deportiva Dorneda: este centro deportivo dispón dunha zona de estacionamento en batería asociada ao mesmo, con capacidade aproximada para 63 prazas aproximadamente e 2 de mobilidade reducida, así como franxas de estacionamento en liña na rúa que se empraza.

Club de tenis A Coruña: trátase dun club privado situado na Rúa Mahatma Gandhi, que atrae gran número de desprazamentos.

Piscina/ximnasio de Oleiros: conta cun aparcadoiro na súa parte posterior con capacidade para 70 vehículos e 6 prazas, 3 delas reservadas para persoas con mobilidade reducida a carón da entrada principal.

Piscina/ximnasio de Perillo: neste caso, o centro deportivo conta tamén cun aparcadoiro asociado con capacidade para aproximadamente 97 prazas (4 de mobilidade reducida).

Campo de fútbol de Iñás: dispón dun estacionamento anexo ao mesmo con aproximadamente 30 prazas (1 delas de mobilidade reducida).

Campo de fútbol de San Pedro: a carón do mesmo disponse dun espazo sen acondicionar, utilizado como estacionamento.

Campo de fútbol Os Regos/pista deportiva: con zona de aparcadoiro asociado con aproximadamente 29 prazas, 1 de mobilidade reducida e outra reservada a ambulancias.

Campo de fútbol Eugenio Pardo Conchado: a carón do mesmo disponse dun espazo sen acondicionar, utilizado como estacionamento tanto para o campo de fútbol como para a pista deportiva anexa.

Pista polideportiva Meixonfrío: a carón da mesma localízase una banda de estacionamento en batería con capacidade para aproximadamente 30 vehículos (1 delas PMR).

Pista deportiva Cividades: nas proximidades da mesma localízase unha zona de estacionamento público (recollido con anterioridade) con aproximadamente 37 prazas (3 delas de mobilidade reducida).

Pista deportiva O Carballo: a carón desta pista deportiva existe un espazo sen acondicionar, utilizado como estacionamento.

Pista deportiva Dexo: a carón desta pista deportiva localízase o campo da festa que se emprega tamén como aparcadoiro.

Pista de tenis do Graxal: a carón destas pistas localízase unha bolsa de aparcamento con 106 prazas (3 PMR) recollidas en apartados anteriores.

Pista de Skate, pista de patinaxe, pistas de tenis e pavillón de Bastiagueiro: estes centros deportivos localízanse a carón dos aparcadoiro municipais de Bastiagueiro descritos con anterioridade.

En calquera caso, na actualidade estase a ampliar a zona de aparcadoiro existente que dá servizo á praia e a estes equipamentos.

Club de tenis A Coruña e Canabal: este club privado de tenis, atrae importante número de desprazamentos pero dispón de aparcadoiro .

Náuticos: situados a carón nas praias de Bastiagueiro, Santa Cruz, Mera e Santa Cristina e na ría do Burgo (A Fábrica), non dispoñen dun estacionamento propio, senón que os usuarios dos mesmos utilizan as prazas dispoñibles que dan servizo á zona de praias.

Campo de golf de Xaz: as instalacións do club de golf Xaz dispoñen de zona de estacionamento propio para os usuarios das mesmas.

O resto de centros deportivos (pistas, pavillóns, etc.) do municipio, non recollidos contan coas prazas de estacionamento existentes na rúa na que se emprazan. No caso do campo de fútbol de Mera, en execución, está previsto que dispoña dunha zona de estacionamento propia.



Imaxe 142: Aparcadoiros piscina/ximnasio Oleiros e campo de fútbol Os Regos (Fonte: Elaboración propia)

- **Centros Relixiosos**

Igrexas de Santa Leocadia de Perillo: neste caso, o estacionamento limítase ás prazas existentes na rúas próximas ao seu emprazamento.

Igrexas de San Pedro de Nós: igual que no caso anterior, carece dunha zona de aparcadoiro específico e o estacionamento lévase a cabo nas rúas onde se localiza.

Igrexa de Santa Eulalia de Liáns: a igrexa conta con 9 prazas de estacionamento reservadas a servizos relixiosos preto do acceso á mesma, así como un aparcadoiro con aproximadamente 79 prazas delimitadas a carón do cemiterio municipal situado a carón da igrexa.

Igrexa Nova de Santa Cruz: pódese considerar estacionamento asociado o espazo dispoñible sen prazas delimitadas na zona de acceso ao templo.

Igrexa de Santa María de Oleiros: contiguo ao cemiterio parroquial disponse un espazo utilizado como zona de estacionamento.

Igrexa Nova de Santa María de Oleiros: esta igrexa situada a carón da estrada AC-181 dispón de espazo de estacionamento a ambas marxes da estrada. Na marxe contigua ao templo conta con estacionamento en liña sen delimitar con capacidade aproximada para 15 vehículos, e na marxe oposta sitúanse un total de 24 prazas delimitadas en batería. Ademais na parte posterior existe unha pequena explanada que pode servir puntualmente como aparcadoiro.

Igrexa de San Martiño de Dorneda: neste caso a zona de aparcadoiro sitúase a carón do cemiterio municipal, que se empraza fronte á Igrexa de Dorneda. Trátase dunha explanada de 1.080 m^2 sen prazas delimitadas.

Igrexa de San Cosme de Maianca: non conta con aparcadoiro propio aínda que existe unha pequena explanada na entrada ao recinto e na parte posterior do cemiterio, así como zona de estacionamento en liña (arredor de 24 prazas) a carón da rúa na que se empraza.

Igrexa de San Xián de Serantes: dispón dunha zona de aparcadoiro en batería a carón da mesma con un total de 25 prazas de aparcamento.

Igrexa de Santa María de Dexo: igual que en casos anteriores conta cunha pequena explanada de pouca capacidade á entrada do recinto. Ademais o campo da festa de Dexo, (a carón da pista deportiva e da casa do pobo), emprégase tamén como aparcadoiro.

Igrexa de San Xurxo de Iñás: neste caso, o estacionamento limítase ás prazas existentes fronte a igrexa.

Capela de Santa Ana: esta capela situada no núcleo urbano de Mera, a carón do mar, carece dun espazo de estacionamento propio.

Capela de San Marcos: neste caso, a capela dispón dunha zona de estacionamento sen acondicionar anexa ao templo.

Capela do Carme: non existe un aparcadoiro asociado pero o estacionamento lévase a cabo na marxe oposta á capela, a pesar de que semella ser un itinerario peonil.

Capela San Paio de Montrove: neste caso, existe un pequeno espazo de estacionamento (2 prazas) a carón da praza da Constitución onde se localiza.



Imaxe 143: Estacionamento a carón das igrexas de Iñás e Dexo (Fonte: Elaboración propia)

Estacionamento regulado na vía pública (O.R.A.)

O estacionamento regulado en Oleiros está rexido pola *Ordenanza reguladora do servizo de estacionamento regulado* na vía pública publicada no BOP o 28/02/2008. O servizo público O.R.A préstase conforme ao seguinte horario:

- Do día 1 de xuño ata o día 15 de setembro, de luns a domingos (incluídos festivos), de 12:00 a 20:00 horas.

O tempo máximo que un vehículo pode permanecer estacionado en zona O.R.A. non reservada a residentes nin a estacionamento comercial, na mesma vía durante o horario de actividade do Servizo Público é dun día controlado por tícket obtido dos expendedores para o efecto.

O custo por deixar o vehículo en zona azul se factura a través do tempo que imos deixar o coche.

Poderán obter para os seus vehículos turismos a acreditación/autorización de residentes en zona O.R.A, as persoas que o soliciten, teñan o seu domicilio e estean empadroadas dentro da área de aplicación desta ordenanza e que non dispoñan de praza de garaxe apto na zona O.R.A. que lles corresponde. Os residentes en zona O.R.A terán dereito á obtención dunha tarxeta con validez dun ano natural.

Zonas O.R.A. (Ordenación Reguladora de Aparcadoiro), para as que para estacionar un vehículo é preciso a obtención do tícket horario de aparcadoiro:

- Aparcamento na vía pública situado na marxe dereita da estrada AC-173, Avda. Ernesto Che Guevara, a carón da pista de skate e patinaxe e das instalacións deportivas de INEF con aproximadamente 247 prazas. Na actualidade estanse levando a cabo a ampliación da zona de estacionamento existente coa creación de aproximadamente 179 novas prazas.
- Aparcadoiro da Praia de Bastiagueiro: A carón da praia de Bastiagueiro (Rúa Anguías) sitúase este aparcadoiro que dispón de aproximadamente de 178 prazas de estacionamento (4 delas de mobilidade reducida).
- Rúa Fieitos: constituída por 23 prazas de estacionamento na rúa Fieitos e un aparcadoiro a carón do Parque das 13 rosas con capacidade para 40 prazas.
- Avenida Américas e Rúa Mendel (Santa Cristina) cun total de 210 e 13 prazas respectivamente. Na rúa Mazota (a carón do parque José Martí), disponse tamén dun total de 39 prazas de zona azul.
- Aparcamento situado a carón da praia de Naval e da estrada de acceso á mesma, con aproximadamente 88 prazas.
- Aparcamento situado nas rúas a carón da praia de Mera (Paseo Lagoa, Rúa Vinculeiros), con aproximadamente 43 prazas. Ademais existe un aparcadoiro regulado ao que se accede dende a rúa Vinculeiros e que dispón de 56 prazas. Ademais na rúa Tierno Galván localízanse un total de 35 prazas delimitadas no verán como zona ORA.
- No núcleo de Santa Cruz (Concepción Arenal e Viñas de Babilonia) con aproximadamente 71 prazas en zona azul.

RÚA	Nº prazas estacionamento (Zona azul)
Aparcadoiro praia Bastiagueiro	178 prazas (en batería)
Aparcadoiro Ernesto Che Guevara Skatepark	247 prazas (en ampliación-179 novas prazas)
Rúa Fieitos (rúa e aparcadoiro)	23 na rúa e 40 no aparcadoiro
Avenida Américas (Santa Cristina)	210 prazas (en batería e liña)
Rúa Mendel (Santa Cristina)	13 prazas (en batería e liña)
Rúa Mazota (Santa Cristina)	39 prazas (en batería e liña)
Aparcadoiro e acceso praia Naval	88 prazas (en batería e liña)
Concepción Arenal (Sta. Cruz)	62 prazas (en liña)
Viñas de Babilonia (Sta. Cruz)	9 prazas (en batería e liña)
Paseo Lagoa (Mera)	36 prazas (en liña)
Rúa Vinculeiros (Mera)	7 prazas (en liña)
Aparcadoiro Mera	56 prazas (en batería)

Táboa 55: Prazas de estacionamento reguladas (Zona Azul) no concello de Oleiros (Fonte Elaboración propia)



Imaxe 144: Localización zonas de aparcadoiro regulado (Fonte: Elaboración propia)

Zona estacionamento comercial limitado gratuíto

Por outro lado, as localidades de Santa Cruz e Perillo (Santa Cristina) contan durante todo o ano con prazas de estacionamento exprés, a carón das zonas máis comerciais e en horario de luns a domingos de 9:00 a 20:00 horas.

Neste caso o estacionamento é gratuíto e os vehículos que fagan uso destas prazas non poderán permanecer máis de 30 min. estacionados, sendo preciso indicar a hora de chegada.

No caso do núcleo de Santa Cruz disponse de zona de aparcamento exprés cun total de 37 prazas nas rúas Concepción Arenal- Emilia Pardo Bazán-Viñas de Babilonia.

No núcleo de Santa Cristina (Avenida Che Guevara) contabilizáronse un total de 14 prazas de estacionamento exprés. Así mesmo, na Avenida Rosalía de Castro rexistráronse 5 prazas.

RÚA	Nº prazas estacionamento (Zona azul)
Viñas de Babilonia	19 prazas (en batería e liña)
Rúas Concepción Arenal	9 prazas (en liña)
Emilia Pardo Bazán	9 prazas (en batería)
Avenida Che Guevara	14 prazas (en liña)
Avenida Rosalía de Castro	10 prazas (en batería e liña)

Táboa 56: Prazas de estacionamento reguladas (Zona exprés) no concello de Oleiros (Fonte Elaboración propia)



Imaxe 145: Zonas de aparcadoiro reguladas: zona ORA e zona exprés (Fonte: Elaboración propia)



Imaxe 146: Localización zonas de aparcadoiro regulado (Fonte: Elaboración propia)

Aparcamentos privados

No núcleo de Santa Cristina localízase este parking subterráneo de pago. O acceso ao mesmo realízase dende a Avenida de Santa Cristina, con saída á praia. Dispón de capacidade para 150 vehículos durante as 24 horas.



Imaxe 147: Aparcadoiro de pago Santa Cristina (Fonte: Elaboración propia)

Estacionamentos reservados na vía pública

- **Prazas de aparcamento para persoas con mobilidade reducida (PMR)**

A lexislación vixente en materia de accesibilidade e supresión de barreiras arquitectónicas na Comunidade Autónoma de Galicia (Lei 8/1997) establece as medidas técnicas necesarias para conseguir a integración das persoas con mobilidade reducida ou calquera outra limitación. A lexislación estatal por outra parte, tamén fixa disposicións a través dos RDL 1/2013, RD 505/2007 e a Orde TMA/851/2021.

O número de prazas mínimas será polo menos de 1 cada corenta prazas ou fracción. O número total de estas prazas non se verá afectado polas políticas restritivas de aparcamento que se leven a cabo para fomentar a mobilidade sostible. En canto ás dimensións mínimas destinadas ao estacionamento do vehículo como tal son xeralmente de 500 x 220 cm e sobre estas e segundo o tipo de aparcadoiro, en liña ou batería, engadirase a área de aproximación e transferencia, tanto para prazas en liña como en batería.

O espazo ou área de achegamento é o que posibilita ás persoas con mobilidade reducida, unha vez estacionado o seu vehículo, realizar as manobras necesarias para sacar as súas axudas técnicas do automóbil e realizar as transferencias a elas de forma segura e sen invadir a calzada.

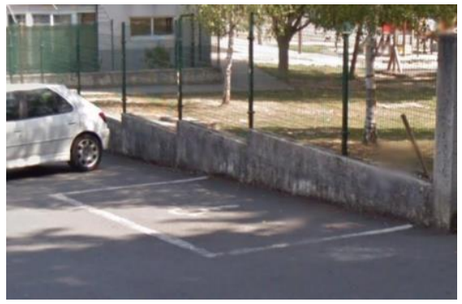
A reserva de prazas de aparcamento para persoas con mobilidade reducida (PMR) ten por obxecto facilitar o estacionamento do seu vehículo en emprazamentos que lles permita evitar a realización de grandes desprazamentos para acceder ao coche. O Concello expedirá a tarxeta de aparcamento especial para persoas con mobilidade reducida segundo o modelo determinado e terá validez para todo o territorio nacional.

A reserva de prazas de aparcamento para persoas de mobilidade reducida inclúe 194 prazas, maioritariamente distribuídas da seguinte forma:

LOCALIZACIÓN	PRAZAS PMR	LOCALIZACIÓN	PRAZAS PMR
Casa do pobo de Lorbé	1	Rúa O Rueiro (Perillo)	1
Aula do Mar-Faro de Mera	1	Aparcadoiro piscina municipal (Perillo)	4
Rúa Campo das Becerras (Mera)	1	Rúa Xesteira Aparcamento (Perillo)	1
Rúa Fonte de Abaixo (Mera)	1	Avenida Rosalía de Castro (Perillo)	3
Auditorio de Mera (Rúa Chelito)	2	Rúa das Garridas (Perillo)	3
Rúa Celso Emilio Ferreiro (Mera)	1	Rúa Areal (Perillo)	2
Rúa Cividás (Mera)	1	Praza de Agramar (Perillo)	1
Aparcadoiro rúa Lamalonga (Mera)	3	Rúa Beiramar (Perillo)	1
Rúa Eduardo Galeano (Mera)	2	Rúa Lucín (Perillo)	2
Rúa dos Vinculeiros (Mera-Consultorio)	1	Rúa dos Navás (Perillo)	3
Aparcadoiro rúa dos Vinculeiros (Mera)	1	Rúa da Sella (Perillo)	1
Avenida Morro de Canide	1	Rúa das Avogadas (Perillo)	1
Rúa Moucho-Piscina (Dorneda)	2	Escola de danza (Perillo)	2
Rúa Aguia (Dorneda)	1	CEIP Valle Inclán (Perillo)	2
Rúa Peneireiro (Dorneda)	2	Rúa Cormorán	5
Aparcadoiro praia Naval	1	Rúa Cormorán (Pistas tenis)	3
Acceso praia Naval	2	Rúa Graxal	1
Rúa Viñas de Babilonia (Santa Cruz)	3	Rúa Ánade Real	3
Rúa do Saber (Santa Cruz)	3	Avenida das Mariñas (Froiz)	3
Rúa Ricardo Cubeiro (Santa Cruz)	1	Rúa Ramón Cabanillas	2
Rúa Daniel Castelao (Santa Cruz)	1	Rúa Curros Enríquez	1
Rúa Manuel Gutiérrez Mellado (Santa Cruz)	1	Rúa Ocarina	2
Rúa Adolfo Suárez González (Santa Cruz)	3	Rúa Casares Quiroga (Montrove)	1
Avenida Emilia Pardo Bazán (Santa Cruz)	1	Rúa Ventoeira (Montrove)	2
Praza de Liáns (Santa Cruz)	1	Urb. Os Regos (Campo fútbol)	1
Rúa Austria (Xaz)	2	Rúa Os Regos	2
Rúa Francia (Xaz)	3	Rúa Río Mandeo (Urb. Os regos)	1
Rúa Goxende (Xaz)	2	Rúa Brasil (Urb. A Pezoca)	4
Avenida Escandinavia (Xaz)	8	Rúa Olas (Oleiros)	1
Rúa Xenza (Xaz)	2	Rúa Camilo Díaz Valiño (Oleiros)	1
Rúa Uxío Novoneira	1	Praza de Galicia (Oleiros)	1
Avenida Ernesto Che Guevara (Bastiagueiro)	2	Rúa Ledicia (Oleiros)	1
Aparcadoiro praia Bastiagueiro	4	Avenida Ramón Núñez Montero (Oleiros)	1
Aparcadoiro praia Bastiagueiro (O.R.A.)	4	Centro de Saúde A Covada (Oleiros)	1
Avenida Américas (Santa Cristina)	4	Rúa do Ensino (CEIP Rabadeira)	2
Rúa Víctor López Seoane (Santa Cristina)	1	Piscina municipal (Oleiros)	4
Rúa do Inglés (Santa Cristina)	1	Rúa Sorolla (Oleiros)	1
Rúa da Ribeira (Santa Cristina)	1	Rúa Pablo Picasso (Oleiros)	3
Rúa Hábitat (Santa Cristina)	1	Rúa Juán Posse Agra	4
Rúa Estaleiro (Santa Cristina)	1	Rúa Francisco Giner de los ríos	1
Rúa Rafael Alberti (Santa Cristina)	1	Rúa da Gaita	1
Rúa Orquesta Os Satélites (Santa Cristina)	1	Rúa Xulio Dans García	1
Rúa Linneo (Santa Cristina)	1	Rúa Loureiro (urb. Xardín de Nós)	1
Praza de Charles Darwin (Santa Cristina)	1	Rúa Concelleiro Alfredo Novoa (CEIP Juana de Vega)	1
Rúa Darwin (Santa Cristina)	1	Rúa Soneira (Iñás)	4
Avenida de Santa Cristina (Santa Cristina)	3	Rúa do Barbanza (Iñás)	4
Rúa Pombal (Perillo)	1	Rúa Bergantiños (Iñás)	2
Rúa Cubelos (Perillo)	1	Rúa do Salnés (Iñás)	9
Rúa Etiopía (Perillo)	1	Rúa do Morrazo (Iñás)	4
Rúa Nelson Mandela (Perillo)	1	Campo de fútbol Iñás	1
Rúa Dona Emilia (Perillo)	2	Rúa da Vila (Casa do pobo de Iñás)	1
Rúa da Barreira (Perillo)	1		

Táboa 57: PMR no municipio de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

Neste caso detectouse unha falta de homoxeneidade na sinalización das prazas de mobilidade reducida, así como nas dimensións das mesmas que en moitos casos non se axusta á normativa vixente. Nalgún caso, incluso carecen de sinalización vertical ou horizontal.





Imaxe 148: Irregularidades na sinalización PMR Rúas Saber e Casares Quiroga (Fonte: Elaboración propia)

Ademais, tendo en conta as indicacións realizadas nas enquisas e nos encontros sectoriais, é necesario incrementar o número de PMR, sobre todo naquelas urbanizacións que carecen de prazas reservadas.

Así mesmo, detectouse que en moitos casos os accesos como ramplas ou rebaixes, non están adaptados, xerando dificultades para desprazarse de forma autónoma.



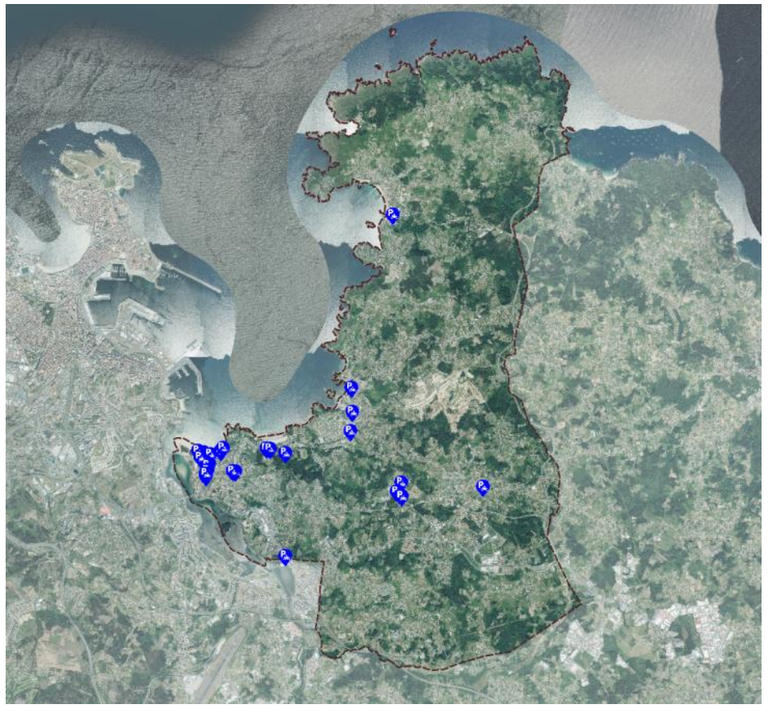
Imaxe 149: Localización PMR (Fonte: Elaboración propia)

- **Prazas de aparcamento para motos**

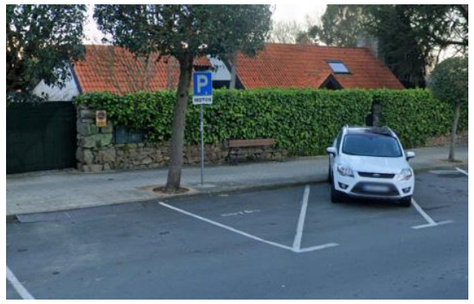
O parque de vehículos de Oleiros inclúe aproximadamente 3.353 motos e ciclomotores. As zonas de reserva de aparcamento para motos na vía pública localízanse principalmente nos principais núcleos urbanos, áreas de actividade comercial, zonas próximas a equipamentos docentes, administrativos, zonas turísticas etc.

RÚA	PRAZAS RESERVADAS	ZONAS HABILITADAS
Aparcadoiro Rúa dos Vinculeiros (Mera)	8	1
Praia de Bastiagueiro-aparcadoiro	20 (Sen delimitar)	2
Aparcadoiro Bastiagueiro regulado	4 (Sen delimitar)	1
Avda. Viñas de Babilonia (Sta. Cruz)	5 (Sen delimitar)	1
Rúa Eduardo Pondal (Sta. Cruz)	3 (Sen delimitar)	1
Rúa Cruce (Sta. Cruz)	2 (Sen delimitar)	1
Avda. Santa Cristina (Sta. Cristina)	7	7
Avda. Américas tramos O e E (Sta. Cristina)	8 (Sen delimitar) 5 (Sen delimitar)	3 2
Rúa Victor López Seoane (Sta.Cristina)	5 (Sen delimitar)	1
Piscina municipal Perillo	5 (Sen delimitar) 7	2
Rúa Ramón Cabanillas (Perillo)	1	1
Urb. Os Regos (Rúa Os Regos) (Rúa Río Mandeo)	6 (Sen delimitar) 2	3
Praza de Galicia	1	1

Táboa 58: Aparcadoiros reservados a motos no municipio de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)



Imaxe 150: Localización aparcadoiros motos (Fonte: Elaboración propia)

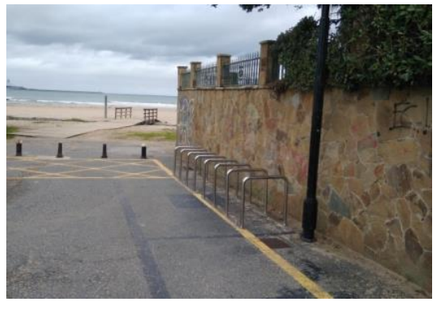
Imaxe 151: Aparcadoiros motos na rúa Victor López Seoane e na Avda. Santa Cristina (Fonte: Elaboración propia)

- **Aparcadoiros bicis**

Ademais dos aparcadoiros destinados a motocicletas, nos traballos de campo tamén se localizaron aparcabicis principalmente no centro urbano e nas zonas de praia.

RÚA	APARCA-BICIS	ENGANCHES
Porto de Dexo	1	-
Rúa Celso Emilio Ferreiro (Mera)	1	6
Paseo Lagoa (Mera)	1	6
Casa da Cultura de Lorbé (Lorbé)	1	-
Avda. Europa (Xaz)	1	-
Avda. Francia (Xaz)	1	-
Pavillón Arsenio Iglesias (Santa Cruz)	1	-
Praia de Bastiagueiro (Acceso peonil-ciclista)	3	-
Praia de Bastiagueiro (Rúa Anguias)	1	8
Casa da Cultura de Perillo (Praza da Cultura)	1	3
Centro cultural A Fábrica (Santa Cristina)	1	5
Piscina municipal Perillo	1	-
Piscina municipal Oleiros	1	6
Casa do pobo Nós (Bib. Ánxel Fole)	1	3

Táboa 59: Aparcadoiros bicicletas no municipio de Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

Imaxe 152: Aparcadoiros bicis na contorna da praia de Bastiagueiro (Fonte: Elaboración propia)

- **Prazas reservadas permanentemente**

As reservas de aparcamento na vía pública correspóndese con espazos reservados para o estacionamento de vehículos a empresas ou a entidades públicas.

O horario de reserva de aparcamento pode ser permanente, limitado ao horario laboral, ou o que mellor se adecúe aos requisitos do titular. As prazas reservadas contabilizadas no concello de Oleiros localízanse en:

CLASE	RÚA	PRAZAS RESERVADAS
Reservado fonte Canabal	Rúa Seixo Branco	2
Reservado (sin especificar)	Rúa Fonte de Abaixo	1
Reservado Farmacia Emerxencias Policía	Paseo da Lagoa 22, 10 (Mera)	1 2 1
Ambulancia	Rúa Vinculeiros (Mera)	2
Emerxencias	Aparcadoiro Praia Naval	1
Vehículos autorizados	Acceso Praia Naval	16
Reservado Hotel Noa	Rúa Viñas de Babilonia (Santa Cruz)	3
Emerxencia	Praia Bastiagueiro	1
Reservado	Centro Cultural A Fábrica (Santa Cristina)	4
Reservado bus Hotel Emerxencias e baño adaptado Información turística	Avda. Américas (Santa Cristina)	1 2 2
Policía	Avda. Santa Cristina (Santa Cristina)	2
Transporte Adaptado	Avda. Rosalía de Castro (Perillo)	1
Ambulancia	Rúa Cubelos (Perillo)	1
Correos	Rúa Pombal (Perillo)	2
Ambulancia-centro de saúde	Rúa Etiopía (Perillo)	1
Servizos relixiosos	Igrexa de Liáns	9
Ambulancia Reservado (sen especificar)	Campo de fútbol Urb. Os Regos	1 2
Ambulancia	Campo de fútbol Iñás	1
Vehículos oficiais- Garda Civil	Rúa da Pezoca (Oleiros)	5
Feira (6 e 24 de cada mes): De 7:00 a 15:00	Praza da Rabadeira (Oleiros)	15
Policía	Avenida Francisca Herrera (Oleiros)	4
Vehículos autorizados-Concello	Praza de Galicia (Oleiros)	2
Ambulancia	Centro de Saúde (Oleiros)	1

Táboa 60: Prazas de aparcamento reservadas (Fonte: Elaboración propia)








Imaxe 153: Estacionamentos reservados en Avda. Sta. Cristina, rúa Fonte de Abaixo, rúa Etiopía e Avda Rosalía de Castro (Fonte: Elaboración propia)

Respecto ás prazas reservadas permanentemente, nalgún caso a sinalización é pouco visible e dificulta a súa identificación.

➢ **Vaos**

Trátase de espazos nos que se prohibe o estacionamento para facilitar o paso de vehículos regulados pola Ordenanza: Ordenanza reguladora da taxa por entradas de vehículos dende a vía pública a edificacións, locais e solares e das reservas da vía pública para a entrada, aparcamentos exclusivo, carga e descarga de mercancías con diferentes tarifas en función da zona e dos m^2.

➢ **Estacionamento para autocaravanas**

Situada no parque natural "Dos Veciños de Oleiros", concretamente na rúa Marcial del Adalid, a uns 600 metros da praia de Bastiagueiro e 1.500 metros do porto de Santa Cruz, está habilitada unha área de servizo para autocaravanas con espazo para tres prazas. Conta con diferentes servizo como son:

- Auga potable
- Baleirado de augas grises
- Baleirado de augas negras
- Posibilidade de pernoita, máximo 48 h (Está prohibido despregar elementos de acampada).
- Área gratuíta

Para o seu acceso desde a AC-11/AC-12, tomar a saída xunto á ría cara á Avenida de Ernesto Che Guevara, en dirección Santa Cruz e seguir sempre por esta avenida un 2,5 km ata chegar ao cruzamento coa Rúa Marcial de Adalid, que é onde está a área.





Imaxe 154: Localización da área de autocaravanas (Fonte: Elaboración propia)

❖ **DEMANDA DE ESTACIONAMENTO**

O análise da demanda de aparcamento permite coñecer, nun día laborable medio, a situación actual da ocupación das prazas de aparcadoiro nas principais rúas e bolsas de estacionamento de Oleiros.

A análise realízase a partir dos datos obtidos nos traballos de campo realizados nas principais rúas e aparcadoiros do concello.

A toma de datos realízase entre os días 26 de abril e 6 de maio de 2022:

- A toma de datos levouse a cabo en horario de mañá, mediodía ou tarde para ver como varía o nivel de ocupación en cada franxa horaria.
- Analízanse as principais zonas de aparcamento: rúas/aparcadoiros zona azul, principais rúas dos núcleos urbanos con aparcamento libre e aparcadoiros públicos.

ZONA	RÚA	DATA	HORA	ESTAC. LIBRE		ZONA EXPRES		CARGA E DESCARGA		PMR		RESERVADAS	
				Nº PRAZAS	OCUP. (%)	Nº PRAZAS	OCUP. (%)	Nº PRAZAS	OCUP. (%)	Nº PRAZAS	OCUP. (%)	Nº PRAZAS	OCUP. (%)
PERILLO	Rosalía de Castro (Avda. Ernesto Che Guevara ata rúa Somalia)	26/4/22	11:00	46	92	2	20	-	-	-	-	-	-
			13:55	45	90	3	30	-	-	1	33,3	-	-
	Rosalía de Castro (Rúa Somalia ata rúas do Areal e da Barreira)	26/4/22	11:01	19	67,9	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rúa Somalia	6/5/22	13:56	17	94,4	-	-	-	-				
	Rúa Etiopía	26/4/22	10:58	30	100	-	-	-	-	-	-	1	100
	Rúa A Golpa	26/4/22	10:50	20	95,2	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rúa Nelson Mandela	26/4/22	10:53	46	79,3	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rúa Parque Nelson Mandela	6/5/22	10:57	21	95,5	-	-	-	-	-	-	-	-
			13:15	16	72,7	-	-	-	-	-	-	-	-
SANTA CRISTINA	Avda. Ernesto Che Guevara (rotonda Sta Cristina ata rotonda do Che)	26/4/22	10:30	68	50,8	4	28,6	1	12,5	-	-	-	-
	Avda. de Santa Cristina	6/5/22	10:00	102	97,2	-	-	3	23,1	2	66,6		
			14:00	99	94,3	-	-	6	46,2	2	66,6		
BASTIA-GUEIRO	Aparcadoiro Norte	26/4/22	11:15	13	7,3	-	-	-	-	-	-	-	-
		6/5/22	16:00	49	27,5	-	-	-	-	-	-	-	-
	Aparcadoiro Sur	26/4/22	10:30	2	0,81	-	-	-	-	-	-	-	-
		6/5/22	10:30	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-
			16:05	4	1,62	-	-	-	-	-	-	-	-
SANTA CRUZ	Rúa Concepción Arenal	26/4/22	11:35	87	57,6	5	55,5	-	-	-	-	2	66,6
	Rúa Viñas de Babilonia	26/4/22	11:36	42	97,7	16	84,2	-	-	2	66,6	-	-
	Rúa Eduardo Blanco Amor	6/5/22	10:40	55	96,5	-	-	-	-	-	-	-	-
			17:00	53	93	-	-	-	-	-	-	-	-
	Rúa Rafael Dieste	6/5/22	10:42	32	84,2	-	-	-	-	-	-	-	-
			17:02	30	78,9	-	-	-	-	-	-	-	-
MERA	Rúa Paseo da Lagoa	26/4/22	11:15	24	66,6	-	-	-	-	-	-	1	33,3
		6/5/22	18:00	29	80,5	-	-	-	-	-	-	-	-

ZONA	RÚA	DATA	HORA	ESTAC. LIBRE		ZONA EXPRES		CARGA E DESCARGA		PMR		RESERVADAS	
				Nº PRAZAS	OCUP. (%)	Nº PRAZAS	OCUP. (%)	Nº PRAZAS	OCUP. (%)	Nº PRAZAS	OCUP. (%)	Nº PRAZAS	OCUP. (%)
	Rúa Os Vinculeiros	6/5/22	11:10	7	100	-	-	-	-	-	-	-	-
			17:57	7	100	-	-	-	-	1	100	-	-
	Aparcadoiro A Lagoa	6/5/22	11:11	14	25	-	-	-	-	-	-	-	-
			17:58	37	66,1	-	-	-	-	-	-	-	-
	Aparcadoiro Orvaliña	6/5/22	11:30	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-
			18:06	7	0,07	-	-	-	-	-	-	-	-
OLEIROS	Rúa Praza de Galicia	6/5/22	9:20	30	83,3	-	-	-	-	-	-	-	-
			13:11	30	83,3	-	-	-	-	-	-	2	100
	Rúa Praza da Rabadeira	6/5/22	13:12	12	75	-	-	-	-	-	-	6	40
	Rúa Eugenio Pardo Conchado	6/5/22	13:13	28	66,6	-	-	-	-	-	-	-	-

Táboa 61: Demanda de estacionamento (Fonte: Elaboración propia)

A porcentaxe de ocupación nas rúas máis céntricas dos principais núcleos é superior ao 50% e supera na maior parte dos casos a valores de máis do 80% chegando incluso ao 100% nalgunhas rúas como a rúa Etiopía ou a rúa Os Vinculeiros. A porcentaxe tende a diminuír en horario de tarde pero levemente, e en xeral as rúas ou tramos onde se atopan equipamentos ou establecementos de carácter público van concentrando a maior parte de ocupación que diminúe a medida que nos afastamos destes.

Respecto aos aparcadoiros públicos, realizáronse conteos en campo do número de vehículos estacionados en aparcadoiros dalgúns núcleos, como son o caso da zona de Bastiagueiro e Mera, e pode observarse que os máis céntricos e achegados ao viario principal son os que concentran maior porcentaxe de ocupación, e sobre todo en horario de tarde, en comparación coa máis afastados. A pesar disto a porcentaxe de ocupación non é elevada en ningún dos casos observados, e de feito chega a ser practicamente nula e nula tanto no caso do aparcadoiro sur da zona de Bastiagueiro como no de Orvaliña en Mera.

En xeral os núcleos de Perillo e Santa Cruz contan cun nivel alto de ocupación, ao localizarse gran parte da actividade comercial e de ocio do concello. En calquera caso, a medida que nos afastamos das zonas máis céntricas dos núcleos, atópase aparcamento con facilidade.

Para analizar a demanda de estacionamento durante os meses de verán, o concello facilitounos o *"Informe do servizo estacionamento regulado baixo control horario (ORA)"* correspondente aos anos 2020 e 2021 e redactado pola empresa SETEX APARKI, encargada da xestión da zona ORA:

O citado informe recolle datos de recadación da taxa de estacionamento regulado, entre o 01 de xuño e o 15 de setembro dos anos 2020 e 2021.

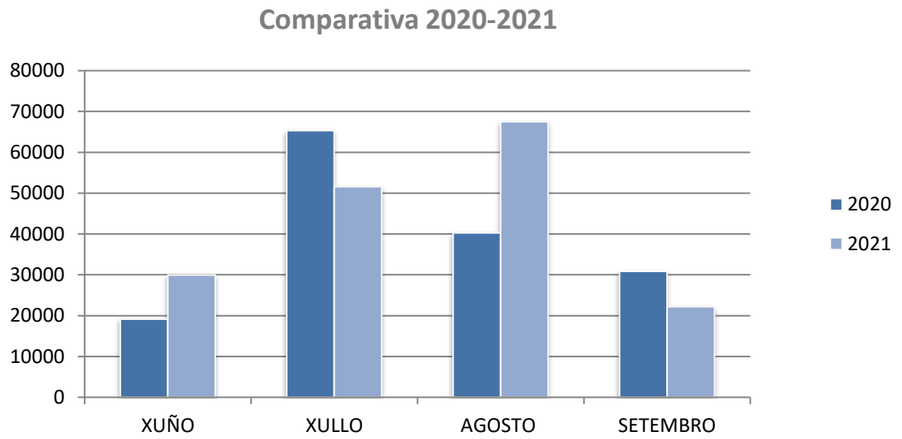


Figura 14: Comparativa recadación zona azul anos 2020-2021 (Fonte: Setex Aparki)

Independentemente do comportamento mensual, no ano 2021 a recadación por taxa de estacionamento incrementouse un 9% respecto ao verán 2020.

En canto aos meses de maior ocupación, e tendo en conta que as zonas ORA se emprazan a carón das principais praias do concello, hai factores como a meteoroloxía que inflúen directamente nos niveis de ocupación. En calquera caso, no anos 2020 e 2021 os meses con maior porcentaxe de ocupación foron xullo e agosto respectivamente.

En canto a ocupación por zonas, segundo a recadación en parquímetro, son Santa Cristina e Bastiagueiro, seguida moi de lonxe por Mera.

Se diferenciamos por rúas ou aparcadoiros as maiores porcentaxes de ocupación localízanse principalmente na Avenida das Américas en Santa Cristina ou no aparcadoiro contiguo á praia de Bastiagueiro.

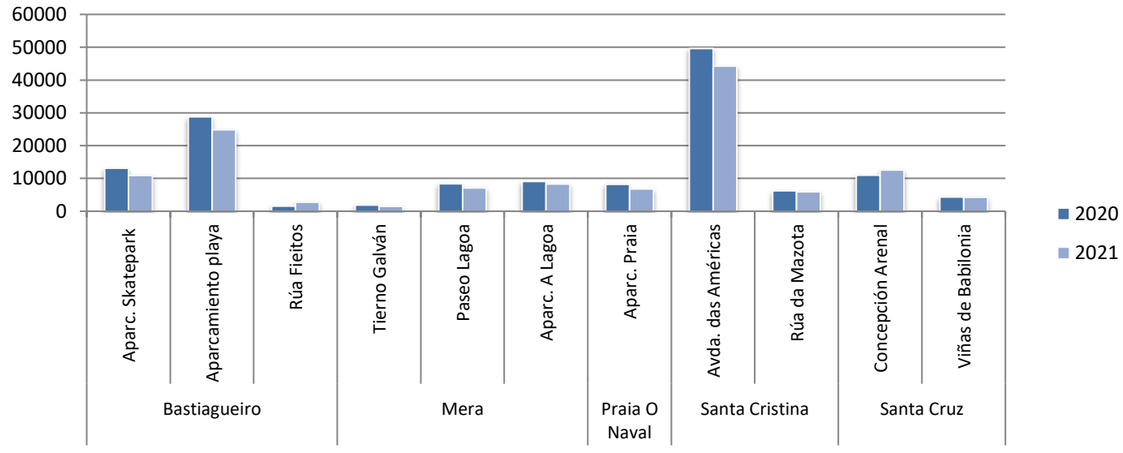


Figura 15: Comparativa 2020-2021 recadación nas diferentes rúas e aparcadoiros da zona ORA (Fonte: Setex Aparki)

❖ **ESTACIONAMENTO EN EVENTOS (FEIRAS E FESTAS)**

É importante destacar a existencia de eventos que xeran un número importante de desprazamentos, que sumados ao tráfico estival en moitos casos, orixinan problemas de conxestión o que repercuten na seguridade e comodidade en calquera tipo de desprazamento (peonís, bicicleta, etc.). Polo tanto, é importante establecer medidas concretas de xestión do estacionamento nestas ocasións.

Ademais das festas patronais de cada parroquia que se emprazan entre os meses de Abril e Setembro, celébranse en Oleiros outras festas gastronómicas e populares como a Feira da Mel no mercado de Perillo (no mes de novembro), ou a Feira de Alfaroleiros (na primeira semana de Agosto en Santa Cruz), ademais de eventos musicais durante os meses de verán ou o festival Rockanroleiros que se celebra en Santa Cruz durante o mes de outubro.

2.4.4.8. Rexistro de infraccións de tráfico

Segundo o informe facilitado polo Departamento de Orde Pública do concello de Oleiros dispoñen dos seguintes datos relativos ás infraccións de tráfico cometidas no municipio.

Faise constar que do conxunto de denuncias que se relacionan comprenden as realizadas tanto por axentes da Policía Local como da Garda Civil, no caso de denuncias que se emitan por ese corpo de seguridade en rúas de titularidade municipal que corresponde o seu trámite de instrución e sanción ao Concello.

Deste xeito, pódense discriminar 5 zonas onde se denuncian estacionamentos no Concello: Mera, Santa Cruz, Bastiagueiro, Santa Cristina, e resto do termo municipal, segundo o seguinte cadro:

ZONAS	2018	2019	2020	2021
MERA	956	892	836	783
SANTA CRUZ	390	270	251	259
BASTIAGUEIRO	385	340	364	312
SANTA CRISTINA	528	443	296	236
RESTO MUNICIPIO	55	130	43	32
TOTAL	2.314	2.075	1.790	1.622

Táboa 62: Número de denuncias por zonas nos anos 2018 a 2021 (Fonte: Informe do Departamento de Orde Pública)

Obsérvase un descenso de denuncias emitidas desde o ano 2018, que non se recupera no ano 2021. De todos xeitos debemos ter en conta a situación xerada pola COVID-19 durante os anos 2020 e 2021, e que afectou notablemente á mobilidade e en consecuencia á redución do número de denuncias emitidas.

Partindo dos datos ofrecidos polo departamento podemos aproximar datos sobre a localización concreta de denuncias de estacionamentos prohibidos, que coinciden coas zonas de localización das praias, e loxicamente afecta á época de verán.

Ademais podemos observar que Mera é a zona onde máis infracción se rexistran, sendo a rúa Celso Emilio Ferreiro, a máis destacada.

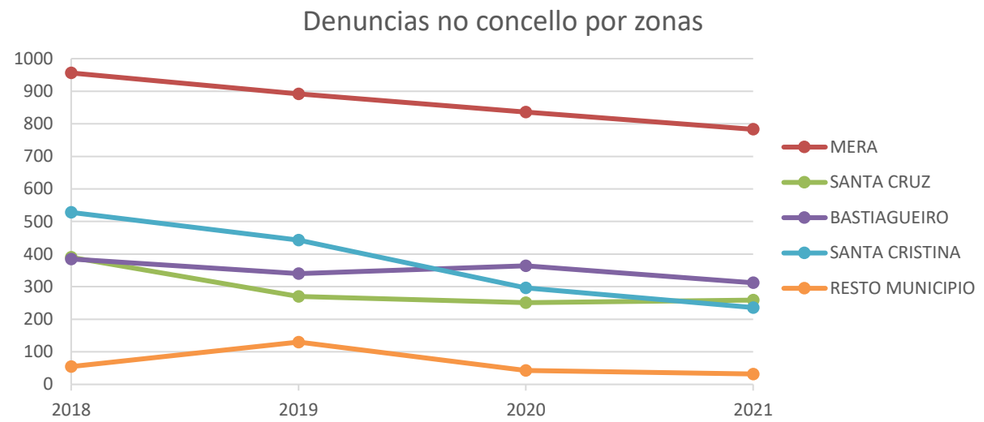


Figura 16: Denuncias por zonas nos anos 2018 a 2021 (Fonte: Informe do Departamento de Orde Pública)

A práctica totalidade das denuncias que se rexistran son por estacionamentos prohibidos, o que supón en ocasións a retirada con guindastre. Estamos a falar que as denuncias por mal estacionamento se cifran no 95 % do total, restando o 5% para os casos de conducións temerarias, uso de teléfonos móbiles ou condución baixo os efectos de alcohol. Non se denunciaron condutas por exceso de velocidade, non contando a Policía Local con radar ao efecto.

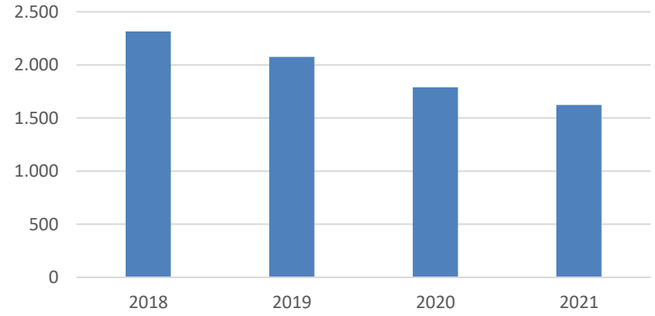


Figura 17: Denuncias totais no concello nos anos 2018 a 2021 (Fonte: Informe do Departamento de Orde Pública)

Ás denuncias emitidas pola Policía Local poden engadirse as que emiten (formalmente denuncia voluntaria), os controladores do servizo ORA (servizo cuxo funcionamento abrangue dende o 1 de xuño ata o 15 de setembro de cada ano), e que tamén se consideran como estacionamentos irregulares.

Deste xeito, foron tramitadas 929 denuncias desta natureza no ano 2020, e 548 no ano 2021. Este tipo de denuncias non son discriminadas segundo a rúa na que se formalizan, sendo o distrito ORA tomado como único aos efectos estatísticos na actualidade.

2.5. ANÁLISE ENERXÉTICA E MEDIOAMBIENTAL

Na actualidade, o transporte é o sector que máis enerxía consome en España. Alcanzando ata un 40% do total nacional. Polo tanto o transporte constitúe unha das principais fontes de emisión de gases contaminantes e partículas, así como de emisións acústicas.

2.5.1. CALIDADE DO AIRE

O concello de Oleiros, xunto cos da Coruña, Culleredo e Cambre forman parte da zona ES1219 denominada Área Metropolitana da Coruña segundo a nova zonificación do 2015 levada a cabo polo Laboratorio de Medio Ambiente de Galicia (LMAG). Para realizar a análise da calidade do aire en Oleiros tomáronse como referencia os datos de tres das catro estacións de calidade situadas na cidade da Coruña e que forman parte desta zona definida polo LMAG. Neste caso, os últimos datos publicados pola Consellería de Medio Ambiente, non inclúen a estación de A Coruña-Riazor, ao suspenderse temporalmente a toma de mostras.



Imaxe 155: Situación da estación de calidade do aire de A Grela (Datos: Web de Meteogalicia)

A Coruña – Torre de Hércules: estación de fondo en área urbana situada no entorno do C.I.F.P. Ánxel Casal de Monte Alto, a carón do Paseo Marítimo e da Torre de Hércules. A estación está equipada con diferentes analizadores, estación meteorolóxica e dispón dun panel de información dos datos horarios a tempo real.

As coordenadas da estación son: Latitude: 43.382786, Lonxitude: -8.409211 e Altura: 19 m.

Os parámetros que poden medirse nesta estación e as súas técnicas correspondentes son:

- SO_2, Dióxido de xofre (Fluorescencia ultravioleta)
- NO: Monóxido de nitróxeno (Quimioluminiscencia)
- NO_2: Dióxido de nitróxeno (Quimioluminiscencia)
- NOx: Óxidos de nitróxeno totais (Quimioluminiscencia)
- CO: Monóxido de carbono (Absorción infrarroja)
- O_3: Ozono (Absorción ultravioleta)
- PM_{10}: Partículas en suspensión (tamaño igual ou menor a 10 micrómetros de diámetro aerodinámico) (Absorción beta)
- $PM_{2,5}$: Partículas en suspensión (tamaño igual ou menor a 2,5 micrómetros de diámetro aerodinámico) (Absorción beta)

A Grela (C): estación de tipo industrial localizada ó nordeste da Central Térmica de Sabón. Atópase no Polígono Industrial de A Grela, concretamente no recinto do Laboratorio de Medioambiente de Galicia (LMAG), nun espazo de tipo industrial e arrodeada de instalacións de todo tipo.

As coordenadas da estación son: Latitude: 43.354172, Lonxitude: -8.424946 e Altura: 48 m.

Os parámetros que poden medirse nesta estación e as súas técnicas correspondentes son:

- SO_2, Dióxido de xofre (Fluorescencia ultravioleta)
- NO: Monóxido de nitróxeno (Quimioluminiscencia)
- NO_2: Dióxido de nitróxeno (Quimioluminiscencia)
- NOx: Óxidos de nitróxeno totais (Quimioluminiscencia)
- $PM_{2,5}$: Partículas en suspensión (tamaño igual ou menor a 2,5 micrómetros de diámetro aerodinámico) (Microbalanza)

San Pedro: estación industrial situada no Parque do Monte de San Pedro, no Concello de A Coruña. Atópase nunha zona suburbana, a uns catro quilómetros cara o nordés do complexo industrial de Air Liquide e do Polígono de A Grela-Bens. A estación localízase tamén a escasos dous quilómetros do centro da cidade e moi preto do barrio residencial dos Rosales

As coordenadas da estación son: Latitude: 43.377452, Lonxitude: -8.436899 e Altura: 131 m.

Os parámetros que poden medirse nesta estación e as súas técnicas correspondentes son:

- SO_2, Dióxido de xofre (Fluorescencia ultravioleta)
- NO: Monóxido de nitróxeno (Quimioluminiscencia)
- NO_2: Dióxido de nitróxeno (Quimioluminiscencia)
- NOx: Óxidos de nitróxeno totais (Quimioluminiscencia)
- PM_{10}: Partículas en suspensión (tamaño igual ou menor a 10 micrómetros de diámetro aerodinámico) (Absorción beta)

O marco normativo en canto a calidade do aire ven definido principalmente por:

- Lei 8/2002, do 18 de decembro, de protección do ambiente atmosférico de Galicia, cuxo fin primordial é "evitar a contaminación atmosférica producida polo home, directa ou indirectamente, mediante a introdución na atmosfera de contaminantes que, por se mesmos ou como consecuencia da súa transformación, poidan inducir efectos nocivos, prexudiciais ou molestos sobre a saúde humana, os ecosistemas e hábitats implantados en chans ou augas, a paisaxe, os recursos naturais, os materiais, incluíndo o patrimonio histórico, o clima ou a propia calidade físico-química do aire"
- Lei 34/2007, de Calidade do Aire e Protección da Atmosfera, cuxo fin último é que se alcancen uns niveis óptimos de calidade do aire para evitar, previr ou reducir riscos ou efectos negativos sobre a saúde humana, o medio ambiente e demais bens de calquera natureza, habilita ao goberno para definir e establecer os obxectivos de calidade do aire e os requisitos mínimos dos sistemas de avaliación da calidade do aire. Igualmente, serve de marco regulador para a elaboración dos plans nacionais, autonómicos e locais para a mellora da calidade do aire.
- Real Decreto 102/2011, do 28 de xaneiro, relativo á mellora da calidade do aire. Este define e establece obxectivos de calidade do aire para os contaminantes atmosféricos con máis incidencia na saúde das persoas e no medio ambiente. Ademais, regula a avaliación, o mantemento e a mellora da calidade do aire, co establecemento de métodos e criterios comúns de avaliación. Este real decreto foi modificado polo Real Decreto 678/2014 para modificar os obxectivos de calidade do sulfuro de carbono establecidos na disposición transitoria única, e polo Real Decreto 39/2017, para traspoñer ao noso ordenamento xurídico a Directiva 2015/1480.
- Directiva 2008/50/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de maio de 2008, relativa á calidade do aire ambiente e a unha atmosfera máis limpa en Europa. Varios anexos desta Directiva 2008/50/CE e da Directivas 2004/107/CE do Parlamento Europeo e do Consello foron modificados pola Directiva 2015/1480/CE do Parlamento Europeo e do Consello, onde se establecen as normas relativas aos métodos de referencia, a validación de datos e a localización dos puntos de mostraxe para a avaliación da calidade do aire ambiente.

No ano 2016, establécese unha nova zonificación de calidade do aire en Galicia, definíndose as zonas por contaminantes. Supón unha diferencia notable con respecto á zonificación anterior (ano 2004), onde o reparto de zonas era o mesmo independentemente do contaminante analizado.

Como resultado da zonificación de calidade do aire en Galicia no ano 2016, obtéñense os mapas de distribución de zonas por contaminantes que se mostran a continuación, onde se sinala en cada caso en que zona quedaría englobado o concello de Oleiros.

- Para os contaminantes benceno, chumbo, arsénico, cadmio, níquel, benzo(a)pireno, sulfuro de hidroxeno, fluoruro de hidroxeno e compostos de flúor, Galicia constitúe unha única zona, polo que non se presentan os mapas correspondentes.
- Para os contaminantes restantes, analízase a zonificación a continuación.

A continuación recompílanse os datos de calidade do aire rexistrados para cada tipo de contaminante medidos no ano 2021 (período 01/01/2021 a 31/12/2021).

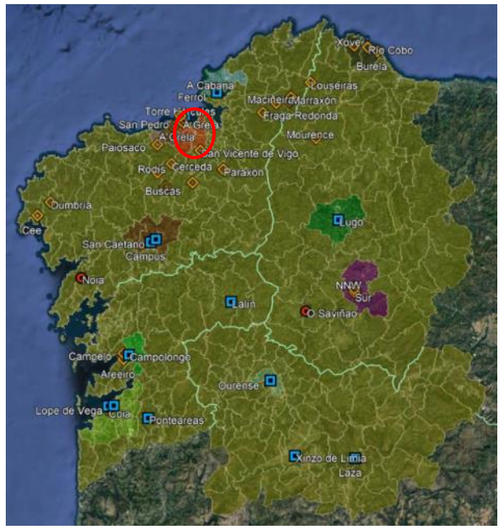
- **Dióxido de xofre (SO_2)**

O SO_2 é un gas incoloro non inflamable. Presenta un olor forte e irritante para altas concentracións (más de 3 ppm). O Dióxido de Xofre tamén é precursor doutros contaminantes como o trióxido de xofre (SO_3) ou partículas ($PM_{2,5}$). Os produtos de oxidación deste composto xunto cos procedentes das emisións de NO_x e NH_3 son os principais causantes da chuvia ácida.

O dióxido de xofre que se produce debido á actividade humana provén principalmente da queima de combustibles fósiles (gasóleos, carbón, etc.) con alto contido en xofre que se usan para a xeración de enerxía en plantas industriais, calefaccións domésticas e o transporte.

Exposicións de curta duración a altas concentracións de dióxido de xofre causan irritación nos ollos e nas vías respiratorias. Tamén pode provocar a inflamación do sistema respiratorio e agravamento dos síntomas da asma, a bronquite crónica e enfermidades cardiovasculares. A exposición prolongada ou repetida pode orixinar alteracións na función pulmonar.

Contaminante SO_2: Delimitación de zonas e estacións de medida



ZONA	NOME	ESTACIÓNS
ES1219	Área Metropolitana da Coruña	Torre de Hércules, A Grela, San Pedro
ES1224	Área Metropolitana de Ferrol	Ferrol, A Cabana
ES1220	Área Metropolitana de Santiago	Campus, San Caetano
ES1204	Lugo	Lugo-Fingoy
ES1205	Ourense	Ourense-Gómez Franqueira
ES1206	Pontevedra	Campolongo, Areeiro
ES1221	Área Metropolitana de Vigo	Lope de Vega, Coia, Estación 2 Oeste, Estación 1 Este
ES1215	A Mariña	Burela, Xove, Río Cobo
ES1217	Arteixo	Pastoriza, Paiosaco, Centro Cívico
ES1225	Oural	NNW, Sur
ES1226	SO_2 Rural	San Vicente de Vigo, Cee, Cerceda, Rodís, Dumbría, Laza, Louseiras, Buscás, Noia, O Saviñao, Paraxón, Campelo, Fraga Redonda, Magdalena, Maciñeira, Marraxón, Villagudín, Mourence, Pontareas, Lalín e Xinzo de Limia

Imaxe 156: Delimitación zonas e estacións de medida SO_2 (Consellería de Medio Ambiente)

Os valores límite para a protección da saúde son:

SO_2	Período da medida	Valor
Valor límite horario	1 hora	350 µg/m^3 que non poderá superarse en máis de 24 ocasións por ano civil
Valor límite diario	24 horas	125 µg/m^3 que non poderá superarse en máis de 3 ocasións por ano civil
Limiar de alerta	3 horas	500 µg/m^3 durante 3 horas consecutivas en área representativa de 100 km^2 ou zona ou aglomeración enteira
Limiar de atención	3 horas	400 µg/m^3 (80% do limiar de alerta)

Táboa 63: Valores límite Óxido de Xofre (Fonte: Meteogalicia)

No caso do municipio de Oleiros, está integrado na rede da Área Metropolitana da Coruña, polo tanto tómanse os datos das tres estacións que están en funcionamento actualmente.

A Coruña - Torre Hércules

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
SO2	Superacións de 350 ug/m³ nunha hora	0	24	Non
SO2	Superacións de 125 ug/m³ nun día	0	3	Non
SO2	Nº de veces que se superou limiar de alerta 500 ug/m³ por 3 horas consecutivas	0	1	Non
SO2	Media en ug/m³	1.8	--	--
SO2	Porcentaxe de Datos Horarios	98.98	86	Non

A Grela (C)

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
SO2	Superacións de 350 ug/m³ nunha hora	0	24	Non
SO2	Superacións de 125 ug/m³ nun día	0	3	Non
SO2	Nº de veces que se superou limiar de alerta 500 ug/m³ por 3 horas consecutivas	0	1	Non
SO2	Media en ug/m³	4.8	--	--
SO2	Porcentaxe de Datos Horarios	96.87	86	Non

San Pedro

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
SO2	Superacións de 350 ug/m³ nunha hora	0	24	Non
SO2	Superacións de 125 ug/m³ nun día	0	3	Non
SO2	Nº de veces que se superou limiar de alerta 500 ug/m³ por 3 horas consecutivas	0	1	Non
SO2	Media en ug/m³	3.9	--	--
SO2	Porcentaxe de Datos Horarios	99.53	86	Non

Táboa 64: Resumo dos datos de SO_2 rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2021)

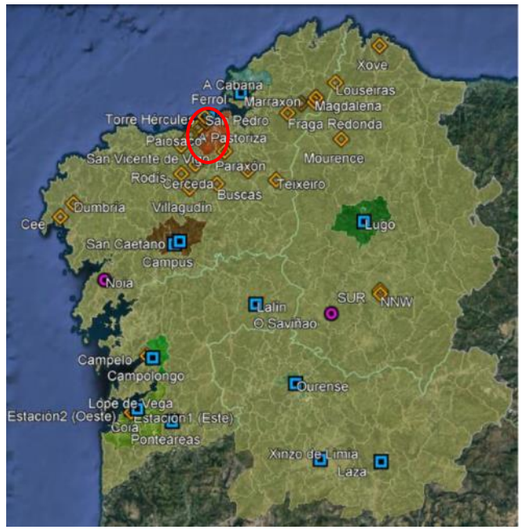
- **Óxidos de Nitróxeno (NOx) e Dióxido de Nitróxeno (NO_2)**

Os óxidos de nitróxeno son unha mestura de gases compostos de nitróxeno e osíxeno. O óxido nítrico (NO) e o dióxido de nitróxeno (NO_2) son os óxidos de nitróxeno máis relevantes en canto á calidade do aire e, habitualmente, súmanse as súas concentracións e exprésase o total como dióxido de nitróxeno (NO_2). O NO é un gas incoloro e inodoro e constitúe a maior parte das emisións de NOx. O NO_2 é un gas de cor marrón-vermello e cheiro acre que se forma principalmente pola oxidación do NO.

Os óxidos de nitróxeno xogan un papel importante na formación de ozono. Tamén contribúen á formación de partículas (PM_{10} e $PM_{2,5}$), á chuvia ácida e á eutrofización dos ecosistemas. As principais fontes de NOx son os procesos de combustións a altas temperaturas. O tráfico rodado, seguido das fontes industriais e domésticas (calefacción), son os principais responsables da emisión destes compostos.

Os óxidos de nitróxeno son gases altamente tóxicos e a exposición a estes compostos, incluso a baixas concentracións, pode provocar irritación nas vías respiratorias e nos ollos, tose, falta de alento, náuseas ou cansazo. A exposición a altas concentracións de NOx pode causar edema pulmonar (acumulación de líquido nos pulmóns) que, se non se trata adecuadamente, pode chegar a ser mortal.

Contaminante NO_2: Delimitación de zonas e estacións de medida



ZONA	NOME	ESTACIÓNS
ES1219	**Área Metropolitana de A Coruña**	Torre de Hércules, A Grela, San Pedro
ES1224	**Área Metropolitana de Ferrol**	Ferrol, A Cabana
ES1220	**Área Metropolitana de Santiago**	Campus, San Caetano
ES1204	**Lugo**	Lugo-Fingoy
ES1205	**Ourense**	Ourense-Gómez Franqueira
ES1206	**Pontevedra**	Campolongo
ES1221	**Área Metropolitana de Vigo**	Lope de Vega, Coia, Estación 2 Oeste, Estación 1 Este
ES1227	**NO2 CO Rural**	Teixeiro, San Vicente de Vigo, Pastoriza, Centro Cívico, Cee, Cerceda, Dumbría, Paiosaco, Laza, Louseiras, Paraxón, Campelo, Fraga Redonda, Magdalena, Maciñeira, Marraxón, Sur, NNW, Villagudín, Mourence, Xove, Rodís, Buscás, Noia, O Saviñao, Ponteareas, Xinzo de Limia e Lalín.

Imaxe 157: Delimitación zonas e estacións de medida NO_2 (Consellería de Medio Ambiente)

Os valores límite para a protección da saúde son:

NO_2	Período da medida	Valor
Valor límite horario	1 hora	200 µg/m³ de NO_2 que non poderán superarse en máis de 18 ocasións por ano civil
Valor límite anual	1 ano civil	40 µg/m³ de NO_2
Limiar de alerta	3 horas	400 µg/m³ durante 3 horas consecutivas en área representativa de 100 km² ou zona ou aglomeración enteira
Limiar de atención	3 horas	320 µg/m³ (80% do limiar de alerta)

Táboa 65: Valores límite Óxidos de Nitróxeno (Fonte: Meteogalicia)

No caso do municipio de Oleiros, está integrado na rede da Área Metropolitana da Coruña, polo tanto tómanse os datos das tres estacións que están en funcionamento actualmente.

A Coruña - Torre Hércules

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
NOX	Media en ug/m³	15	--	--
NOX	Porcentaxe de Datos Horarios	98.98	86	Non

A Grela (C)

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
NOX	Media en ug/m³	40	--	--
NOX	Porcentaxe de Datos Horarios	97.31	86	Non

San Pedro

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
NOX	Media en ug/m³	10	--	--
NOX	Porcentaxe de Datos Horarios	99.57	86	Non

Táboa 66: Resumo dos datos de NOx rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2021)

A Coruña - Torre Hércules

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
NO	Media en ug/m³	3.2	--	--
NO	Porcentaxe de Datos Horarios	98.98	86	Non

A Grela (C)

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
NO	Media en ug/m³	12	--	--
NO	Porcentaxe de Datos Horarios	97.31	86	Non

San Pedro

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
NO	Media en ug/m³	2.5	--	--
NO	Porcentaxe de Datos Horarios	99.57	86	Non

Táboa 67: Resumo dos datos de NO rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2021)

A Coruña - Torre Hércules

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
NO2	Superacións de 200 ug/m³ nunha hora	0	18	Non
NO2	Media en ug/m³	10	40	Non
NO2	Número de Alertas de 400 ug/m³ 3 horas consecutivas	0	0	Non
NO2	Porcentaxe de Datos Horarios	98.98	86	Non

A Grela (C)

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
NO2	Superacións de 200 ug/m³ nunha hora	0	18	Non
NO2	Media en ug/m³	28	40	Non
NO2	Número de Alertas de 400 ug/m³ 3 horas consecutivas	0	0	Non
NO2	Porcentaxe de Datos Horarios	97.31	86	Non

San Pedro

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
NO2	Superacións de 200 ug/m³ nunha hora	0	18	Non
NO2	Media en ug/m³	9.0	40	Non
NO2	Número de Alertas de 400 ug/m³ 3 horas consecutivas	0	0	Non
NO2	Porcentaxe de Datos Horarios	99.57	86	Non

Táboa 68: Resumo dos datos de NO_2 rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 202

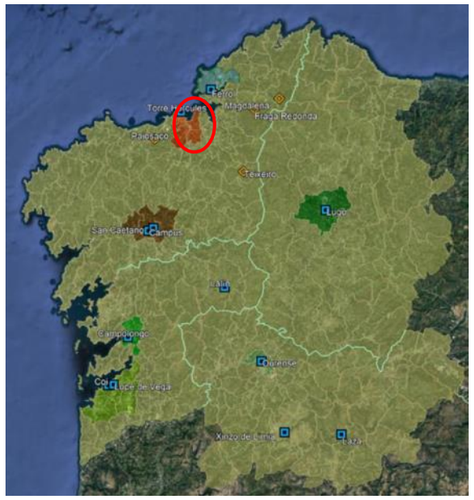
- **Monóxido de carbono (CO)**

O monóxido de carbono (CO) é un gas inflamable, incoloro, inodoro, insípido e altamente tóxico. É emitido principalmente como consecuencia da combustión incompleta de carburantes fósiles e de biocombustibles. A súa vida media na atmosfera é duns tres meses, o que permite a súa lenta oxidación para formar dióxido de carbono (CO_2), proceso durante o cal tamén se xera O_3.

Na natureza fórmase mediante a oxidación de metano, que é un gas que se produce durante a descomposición da materia orgánica. A principal fonte antropoxénica de monóxido de carbono é a combustión incompleta de combustibles fósiles e biocombustibles. O tráfico rodado é o maior responsable das emisións de CO seguido da actividade industrial, a calefacción dos fogares e a combustión de desperdicios.

O monóxido de carbono inhalado combinase coa hemoglobina do sangue provocando a diminución de osíxeno suministrado ao corpo. Respirar baixas concentracións de monóxido de carbono pode inducir dor de cabeza, náuseas, cansazo e dificultade de pensar con claridade.

Contaminante CO: Delimitación de zonas e estacións de medida



ZONA	NOME	ESTACIÓNS
ES1219	Área Metropolitana de A Coruña	Torre de Hércules
ES1224	Área Metropolitana de Ferrol	Ferrol
ES1220	Área Metropolitana de Santiago	Campus, San Caetano
ES1204	Lugo	Lugo-Fingoy
ES1205	Ourense	Ourense-Gómez Franqueira
ES1206	Pontevedra	Campolongo
ES1221	Área Metropolitana de Vigo	Lope de Vega, Coia
ES1227	NO_2, CO Rural	Teixeiro, Paiosaco, Laza, Fraga Redonda, Magdalena, Lalín, Xinzo de Limia

Imaxe 158: Delimitación zonas e estacións de medida CO (Consellería de Medio Ambiente)

Os valores límite para a protección da saúde son:

CO	Período da medida	Valor
Valor límite (Máximo diario das medias móbiles Octohorarias)	Promedio de períodos de 8 horas	10 µg/m³

Táboa 69: Valores límite Monóxido de carbono (Fonte: Meteogalicia)

No caso do municipio de Oleiros, está integrado na rede da Área Metropolitana da Coruña, polo tanto tómanse os datos das tres estacións que están en funcionamento actualmente.

A Coruña - Torre Hércules

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
CO	Superacións de 10 mg/m³ Octohorario	0	0	Non
CO	Media en mg/m³	0.12	--	--
CO	Porcentaxe de Datos Horarios	98.98	86	Non

Táboa 70: Resumo dos datos de CO rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2021)

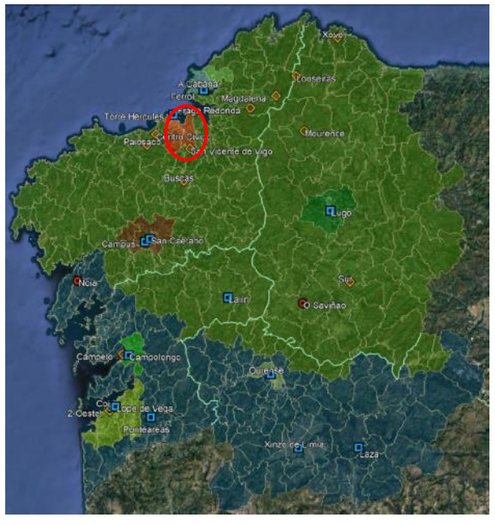
- **Ozono (O_3)**

O ozono é un gas irritante, de color azul pálido, relativamente inestable a temperatura ambiente e que presenta unha gran tendencia a descompoñerse sendo un gran axente oxidante.

O tráfico e algunhas industrias son as principais fontes de emisión de óxidos de nitróxeno precursores do ozono. Outros precursores importantes son os compostos orgánicos volátiles que se producen en actividades de manipulación e uso de combustibles fósiles, e non hai que esquecer as emisións de orixe natural.

A exposición a altas concentracións de ozono pode irritar as vías respiratorias e os ollos e provocar dor de cabeza, problemas respiratorios, redución da función pulmonar ou efectos cardiovasculares. Unha exposición prolongada a altas concentracións de ozono pode orixinar enfermidades crónicas pulmonares como a asma e a enfermidade pulmonar obstrutiva crónica e tamén contribúe a unha morte prematura.

Contaminante O_3: Delimitación de zonas e estacións de medida



ZONA	NOME	ESTACIÓNS
ES1219	**Área Metropolitana de A Coruña**	Torre de Hércules
ES1224	**Área Metropolitana de Ferrol**	Ferrol, A Cabana
ES1220	**Área Metropolitana de Santiago**	Campus, San Caetano
ES1204	**Lugo**	Lugo-Fingoi
ES1205	**Ourense**	Ourense-Gómez Franqueira
ES1206	**Pontevedra**	Campolongo
ES1221	**Área Metropolitana de Vigo**	Lope de Vega, Coia, Estación 2 Oeste
ES1222	**NORTE**	San Vicente de Vigo, Centro Cívico, Paiosaco, Louseiras, Buscás, Fraga Redonda, Magdalena, Sur, Mourence, Xove, O Saviñao, Lalín
ES1223	**SUR**	Laza, Campelo, Ponteareas, Noia, Xinzo de Limia

Imaxe 159: Delimitación zonas e estacións de medida O_3 (Consellería de Medio Ambiente)

Os valores límite para a protección da saúde son:

O_3	Período da medida	Valor
Valor obxectivo	Máxima diaria das medias móbiles octohorarias	120 µg/m^3 que non deberán superarse en máis de 25 días por cada ano civil de media nun período de 3 anos
Valor obxectivo a longo prazo	Máxima diaria das medias móbiles octohorarias en 1 ano civil	120 µg/m^3
Limiar de alerta	Promedio horario durante 3 h consecutivas	240 µg/m^3

Táboa 71: Valores límite Ozono (Fonte: Meteogalicia)

No caso do municipio de Oleiros, está integrado na rede da Área Metropolitana da Coruña, polo tanto tómanse os datos das tres estacións que están en funcionamento actualmente.

A Coruña - Torre Hércules

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
O3	Superacións de 120 ug/m³ Octohorario	0	25	Non
O3	Información Superación de 180 ug/m³ nunha hora	0	1	Non
O3	Alerta de Superación de 240 ug/m³ nunha hora	0	1	Non
O3	Media en ug/m³	58	--	--
O3	Porcentaxe de Datos Horarios	98.04	86	Non

Táboa 72: Resumo dos datos de O_3 rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2021)

- **Partículas en suspensión (PM_{10} e $PM_{2,5}$)**

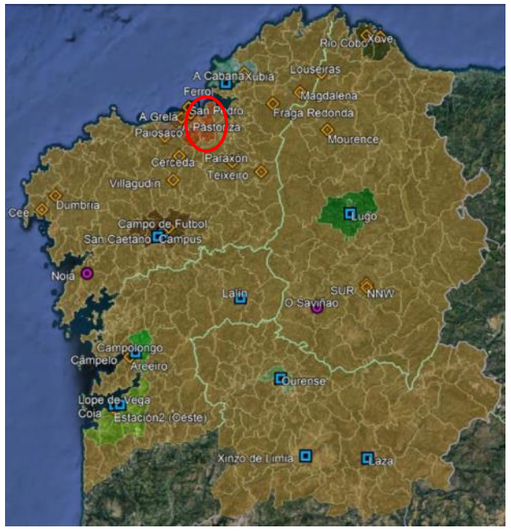
Partículas é o termo xeral empregado para referirnos ao conxunto de partículas sólidas e líquidas que están en suspensión no aire. Estas partículas poden presentar diferentes tamaños, formas e composición química.

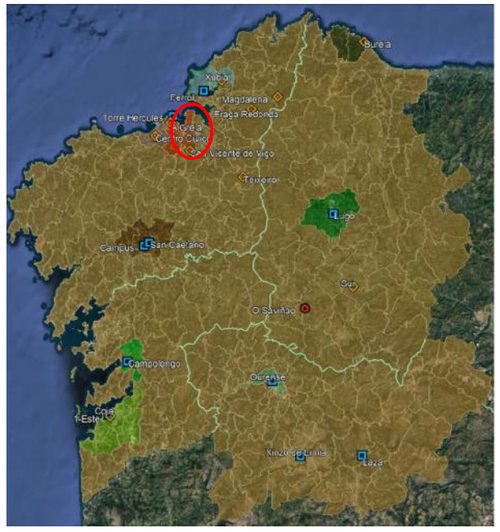
En xeral, canto menor sexa o tamaño da partícula maior é o seu efecto sobre a saúde xa que ten maior capacidade de penetrar profundamente nos pulmóns. A inhalación de material particulado pode agravar enfermidades pulmonares e cardíacas existentes. Este tipo de contaminación atmosférica está asociada coa diminución da función pulmonar, agravamento da asma e a alteración da capacidade do mecanismo de limpeza dos pulmóns. Tamén pode afectar ao sistema nervioso central, o sistema reprodutivo e causar cancro.

<u>Clasificación de tipos partículas:</u>

- Segundo o seu tamaño:
  - Partículas grosas ou PM_{10}: teñen un diámetro aerodinámico inferior a 10 µm.
  - Partículas finas ou $PM_{2,5}$: teñen un diámetro aerodinámico inferior a 2,5 µm.
- Segundo a súa orixe:
  - Partículas de orixe natural: Destacan as procedentes da fracción mineral que se escapa do solo, as intrusións de masas de po sahariano, o aerosol mariño e as partículas procedentes de erupcións volcánicas.
  - Partículas de orixe antropoxénica: Emisións formadas por material particulado procedente de motores de vehículos e chemineas. Partículas xeradas en procesos industriais como as fundicións, produción de cemento ou ladrillos. Emisións fuxitivas procedentes da manipulación de materiais pulverulentos.
- Segundo o proceso de formación:
  - Partículas primarias: trátase de sustancias contaminantes vertidas á atmosfera de forma directa dende os focos emisores, xa sexan naturais ou antropoxénicos.
  - Partículas secundarias: son as formadas na atmosfera a partir da oxidación e transformación de emisións gasosas. Os precursores máis importantes deste tipo de partículas son SO_2, NO_x, NH_3 e COV_s.

Contaminante PM_{10}: Delimitación de zonas e estacións de medida





ZONA	NOME	ESTACIÓNS
ES1219	Área Metropolitana de A Coruña	Torre de Hércules, A Grela, San Pedro
ES1224	Área Metropolitana de Ferrol	Ferrol, A Cabana
ES1220	Área Metropolitana de Santiago	Campus, San Caetano, Campo de fútbol
ES1204	Lugo	Lugo-Fingoi
ES1205	Ourense	Ourense-Gómez Franqueira
ES1206	Pontevedra	Campolongo, Areeiro
ES1221	Área Metropolitana de Vigo	Lope de Vega, Coia, Estación 2 Oeste
ES1215	A Mariña	Xove, Río Cobo
ES1217	Arteixo	Pastoriza, Paiosaco e Sabón-Embalse
ES1228	PM10, PM2,5 Rural	Teixeiro, Cee, Cerceda, Dumbría, Laza, Louseiras, Paraxón, Campelo, Fraga Redonda, Magdalena, Sur, NNW, Villagudín, Mourence, Xubia, Xinzo de Limia, Laín, Noia e O Saviñao.

ZONA	NOME	ESTACIÓNS
ES1219	Área Metropolitana de A Coruña	Torre de Hércules, A Grela
ES1224	Área Metropolitana de Ferrol	Ferrol
ES1220	Área Metropolitana de Santiago	Campus, San Caetano
ES1204	Lugo	Lugo-Fingoi
ES1205	Ourense	Ourense-Gómez Franqueira
ES1206	Pontevedra	Campolongo
ES1221	Área Metropolitana de Vigo	Coia, Estación1 Este
ES1215	A Mariña	Burela
ES1217	Arteixo	Centro Cívico
ES1228	PM10, PM2,5 Rural	Teixeiro, Laza, Fraga Redonda, Magdalena, Sur, O Saviñao, San Vicente de Vigo, Xubia e Xinzo de Limia

Imaxe 160: Delimitación zonas e estacións de medida PM_{10} e $PM_{2,5}$ (Consellería de Medio Ambiente)

Os valores límite para a protección da saúde son:

PM_{10}	Período da medida	Valor
Valor límite diario	24 horas	50 µg/m^3 que non deberán superarse en máis de 35 ocasión por ano
Valor límite horario	1 hora	40 µg/m^3

Táboa 73: Valores límite partículas PM_{10} (Fonte: Meteogalicia)

$PM_{2,5}$	Período da medida	Valor
Valor obxectivo anual	1 ano civil	25 µg/m^3
Valor límite anual (Fase I)		25 µg/m^3
Valor límite anual (Fase II)		20 µg/m^3

Táboa 74: Valores límite partículas $PM_{2,5}$ (Fonte: Meteogalicia)

No caso do municipio de Oleiros, está integrado na rede da Área Metropolitana da Coruña, polo tanto tómanse os datos das tres estacións que están en funcionamento actualmente.

A Coruña - Torre Hércules

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
PM10	Superacións de 50 ug/m³ nun día	36	35	Si
PM10	Porcentaxe de Datos Diarios	99.45	86	Non
PM10	Porcentaxe de Datos Horarios	98.57	86	Non
PM10	Media en ug/m³	31	40	Non

A Grela (S)

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
PM10	Superacións de 50 ug/m³ nun día	12	35	Non
PM10	Porcentaxe de Datos Diarios	98.63	86	Non
PM10	Porcentaxe de Datos Horarios	98.74	86	Non
PM10	Media en ug/m³	24	40	Non

San Pedro

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
PM10	Superacións de 50 ug/m³ nun día	3	35	Non
PM10	Porcentaxe de Datos Diarios	98.9	86	Non
PM10	Porcentaxe de Datos Horarios	98.84	86	Non
PM10	Media en ug/m³	17	40	Non

Táboa 75: Resumo dos datos de PM10 rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2021)

A Coruña - Torre Hércules

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
PM25	Porcentaxe de Datos Diarios	98.63	86	Non
PM25	Porcentaxe de Datos Horarios	98.17	86	Non
PM25	Media en ug/m³ (Datos diarios)	14	20	Non

A Grela (C)

	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
PM25	Porcentaxe de Datos Diarios	97.53	86	Non
PM25	Porcentaxe de Datos Horarios	97.41	86	Non
PM25	Media en ug/m³ (Datos diarios)	11	20	Non

Táboa 76: Resumo dos datos de PM2,5 rexistrados no 2021 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2021)

CONCLUSIÓN

Tendo en conta que nas estacións de calidade do aire de referencia só se rexistrou un incumprimento na Estación de A Torre con respecto ao parámetro PM_{10}, considérase en xeral que a calidade do aire no concello de Oleiros é boa, como era de esperar.

2.5.2. RUÍDO

O “ruído ambiental” defínese como o son exterior non desexado ou nocivo xerado polas actividades humanas, incluído o ruído emitido polos medios de transporte, polo tráfico rodado, ferroviario e aéreo e por emprazamentos de certas actividades industriais (Directiva 2002/49/CE do Parlamento e do Consello do 25 de Xuño de 2002 sobre avaliación e xestión do ruído ambiental). Entre as fontes principais de ruído ambiental hai que destacar o ruído producido polo tráfico rodado.

O tráfico é unha das causas máis importantes de produción de ruído. Estudos da OMS indican que, na Unión Europea, ao redor dun 40% da poboación están expostos a un ruído de tráfico que supera os 55 dB(A) durante o día e o 20% están expostos a máis de 65 dB(A). Durante a noite, máis do 30% da poboación soporta niveis sonoros por encima dos 55 dB(A), o que supón graves trastornos do soño. Os efectos destes niveis de ruído prexudican gravemente a saúde. Segundo a OMS, o ruído provocado polo tráfico é “a segunda causa de enfermidade por motivos ambientais", por detrás da contaminación atmosférica.

Segundo a lexislación vixente os obxectivos de calidade acústica para ruído aplicables a áreas urbanizadas existentes son os que se indican a continuación:

	Tipo de área acústica	Índices de ruido		
		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)

Imaxe 161: Obxectivos de calidade acústica en áreas urbanizadas existentes (Fonte: RD 1038/2012)

(1) Nestes sectores do territorio adoptaranse as medidas adecuadas de prevención da contaminación acústica, en particular mediante a aplicación das tecnoloxías de menor incidencia acústica de entre as mellores técnicas dispoñibles, de acordo co apartado a), do artigo 18.2 da Lei 37/2003, do 17 de novembro

(2) No límite perimetral destes sectores do territorio non se superarán os obxectivos de calidade acústica para ruído.

Para analizar os valores de ruído de Oleiros teremos en conta as indicacións do R.D. 1367/2007 que considera que se respectan os obxectivos de calidade acústica cando para cada un dos índices de ruído Ld, Le e Ln, Cúmprense as seguintes condicións: *ningún valor anual (tomando un año natural) supera o fixado na táboa de máis arriba e o 97% dos valores diarios correspondentes non superan en 3 dB eses mesmos valores.*

Un dos obxectivos da mobilidade sustentable será por tanto, conseguir reducir os niveis de emisión sonora provocados por este aumento do tráfico, co fin de evitar que se superen os estándares de ruído.

A Directiva 2002/49/CE establece no seu artigo 8 que os Estados Membros deben elaborar planes de acción encamiñados a afrontar, no seu territorio, as cuestións relativas ao ruído e os seus efectos, incluída a redución do ruído se fose necesaria con respecto aos lugares próximos aos grandes eixos viarios, grandes eixos ferroviarios, grandes aeroportos e respecto ás aglomeracións.

Estes mapas foron elaborados no caso da rede de estradas do Estado polo propio Ministerio de Fomento.

Para cada Unidade de Mapa Estratéxico (UME) elaboráronse mapas correspondentes aos seguintes índices:

- L_{den} = nivel sonoro día-tarde-noite
- L_d = nivel sonoro equivalente del período día
- L_e = nivel sonoro equivalente del período tarde
- L_n = nivel sonoro equivalente del período noite

Inclúese ademais un mapa específico denominado **Mapa de Zona de Afección**, que contén datos sobre superficies, vivendas e poboación afectada polos distintos niveis de **Lden**.

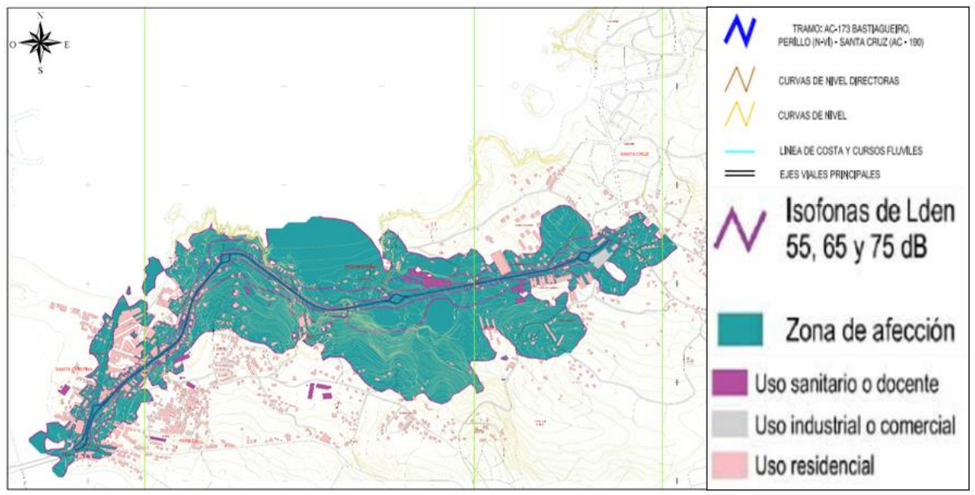
Consultados os mapas estratéxicos publicados polo SICA (Sistema de Información sobre Contaminación Acústica), o municipio de Oleiros está incluído nas fases I e II respecto a grandes eixos viarios, neste caso as estradas AC-173 (tramo transferido), AC-12 (Estrada de San Pedro de Nos- Porto de A Coruña), N-VI-2 (Estrada Betanzos-Coruña).

2.5.2.1. Estrada AC-173

Na fase I analízase o tramo da estrada AC-173 transferido, entre as poboacións de Perillo e Santa Cruz (ambas pertencentes ao Concello de Oleiros). Pertence á REDE PRIMARIA COMPLEMENTARIA de estradas autonómicas.

Ten unha lonxitude de 3,29 km e trátase dunha estrada con unha IMD de 22.836 vehículos, con un número de pesados de 548 vehículos, é dicir, un 2,4%, por tanto terá rango tráfico pesado. Trátase dunha zona eminentemente residencial e de clara expansión urbanística.

Hai que mencionar tamén que se trata dunha zona con grandes áreas verdes, que contrastan cos núcleos de Santa Cristina-Santa Cruz ou Perillo con gran densidade de edificios, así como da presenza de espazos de gran atractivo turístico como é o caso da praia de Bastiagueiro.



Imaxe 162: Mapa de Ruído Oleiros, Zonas afección (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

SUPERFICIES		
NIVEL SONORO (dB)	SUPERFICIE (Ha)	SUPERFICIE (KM^2)
> 55	161,84	1,62
> 65	43,14	0,43
> 75	12,84	0,13

NIVEL SONORO (dB)	VIVIENDAS (CENTENAS)	POBLACIÓN (CENTENAS)
> 55	5	71
> 65	2	44
> 75	1	13

NIVEL SONORO (dB)	HOSPITALES / SANITARIOS (CENTENAS)	COLEGIOS (CENTENAS)	OTROS (*)
> 55	1	3	1
> 65	0	2	0
> 75	0	2	0

Imaxe 163: Superficies, vivendas e poboación e equipamentos afectados (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

Neste estudo do ano 2007 xa eran 500 as vivendas por riba dos 55 dB, 200 por riba dos 65 dB e 100 por riba dos 75 dB, que sen dúbida se incrementaron nos últimos anos. Ademais existe un centro sanitario por riba dos 55 dB (Proxecto Home) e 3 centros docentes por riba dos 55 dB, 2 por riba dos 65 dB e dous por riba dos 75 dB (Xosé Neira Vilas, INEF e María Casares).

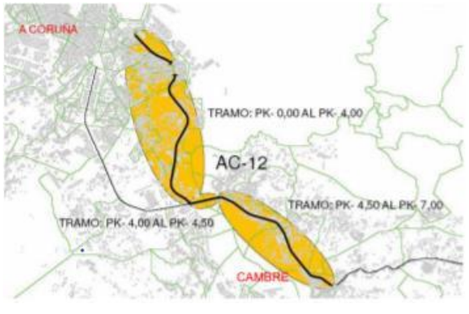
Pódese dicir que a superficie con niveis superiores a 75 dB non é excesivamente grande estando por debaixo do 0,5 km^2, polo contrario a superficie que presenta niveis superiores aos 55 dB é importante.

Ademais os resultados que mostra o indicador L_{den} mostra a existencia dun número importante de poboación afectada para o rango > 75.

2.5.2.2. Estrada AC-12

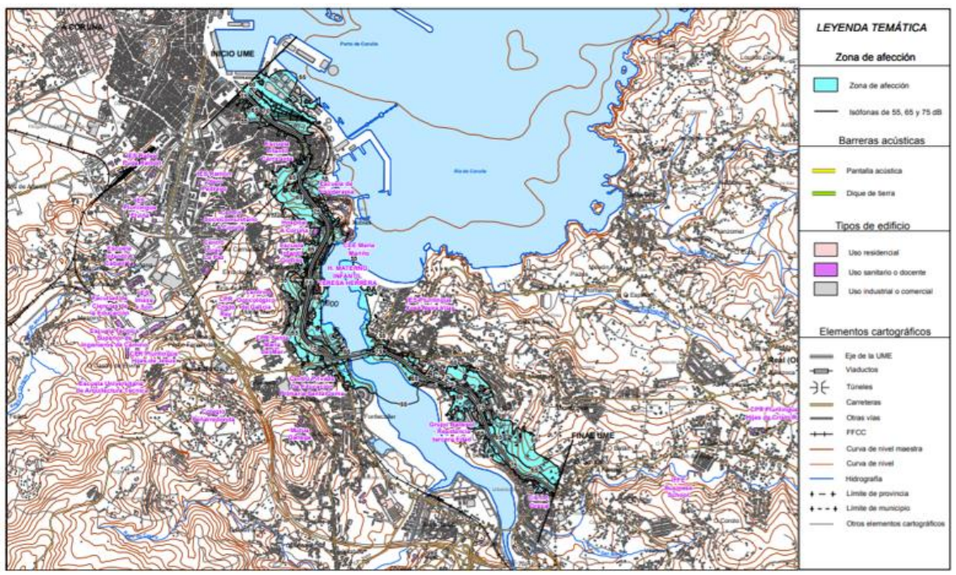
Na fase I analízase o tramo da estrada AC-12 entre San Pedro de Nos e o Porto de A Coruña. É unha vía urbana de entrada á cidade de A Coruña, divídese en tres tramos ben diferenciados. Soamente o segundo e o terceiro tramo se encontran dentro do concello de Oleiros.

O segundo tramo é de tan solo 500 metros, correspondente a Ponte Pasaxe sobre a Ría da Coruña, e o terceiro tramo de 2,5 quilómetros correspóndese cunha zona de periferia da cidade e a poboación de San Pedro de Nos. O entorno de toda a UME é eminentemente urbano, polo tanto a estrada está rodeade de vivendas residenciais de tamaño medio e tamén con construcións industriais e comerciais xa máis ben no último tramo.



Imaxe 164: Situacións tramos AC-12 (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

Na fase II, correspondente ao ano 2012, levouse a cabo unha actualización dos mapas dos eixos viarios con máis de 3.000.000 vehículos/año, entre os que se encontra a AC-12 ao seu paso polo concello de Oleiros.



Imaxe 165: Mapa de Ruído AC-12, Zonas afección (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

Nos mapas de afección represéntase a área afectada por niveles acústicos superiores a 55 dB(A), así como las isófonas de 55, 65 e 75 dBA. Nestes mapas tamén se fai constar una táboa coa superficie en km^2 afectada por cada rango acústico, as persoas e vivendas en centenas en cada marxe e os colexios e hospitais afectados. Estas táboas solo se consignan valores de Lden.

Lden	Superficie (Km^2)	colegios		hospitales	
		Nº	Alumnos	Nº	Camas
> 55	2,89	6	2071	10	1984
> 65	0,67	2	860	7	1690
> 75	0,21	0	0	2	252

Imaxe 166: Zonas afección (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

No caso de Oleiros só se atopa na zona de afección o CEIP Graxal.

Zonas de conflicto

Municipio	P.K. inicio	P.K. final	Margen	Posible actuación	Observaciones
A Coruña	0+000	1+310	AMBOS	Actuaciones complejas	-
A Coruña	1+530	3+980	AMBOS	Reducción de la velocidad	-
Oleiros	4+350	6+490	AMBOS	Actuaciones complejas	-
Oleiros y Cambre	6+550	7+260	D	Barrera acústica	-

Imaxe 167: Zonas de confilcto (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

O núcleo urbano de Oleiros localízase entre os P.Q. 4 e 6 da estrada AC-12, polo que as posibles actuacións a realizar correspóndense con actuacións complexas e barreira acústica. Segundo o "Plan de acción contra o ruído".

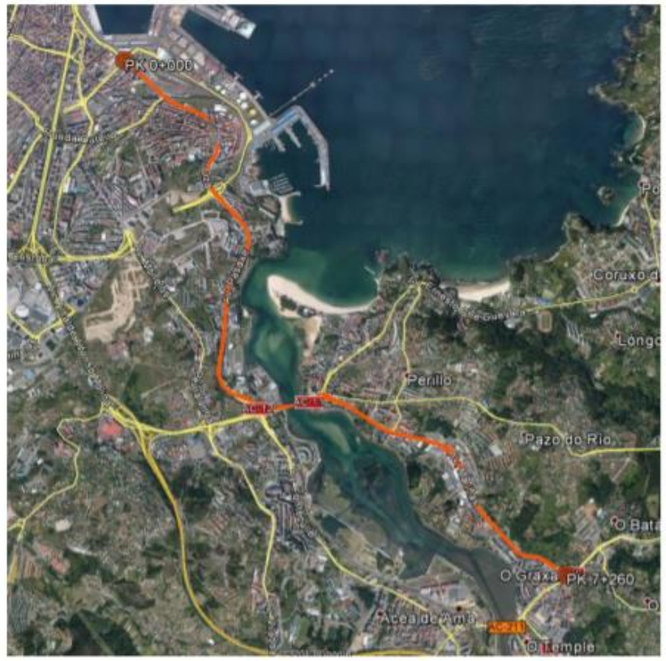
UME	Carretera	Provincia	P.K. inicio	P.K. final	Tipo
15_AC12	AC-12	A Coruña	0+000	7+260	Autovía

IMD	52.648	Velocidad Media	59,30	% pesados	3,80

Tráfico	IMh(veh/h)		Velocidad (km/h)	
	veh. ligeros	veh. pesados	veh. ligeros	veh. pesados
DIA	3.033,00	140,00	55,00	55,00
TARDE	2.799,00	48,00	55,00	55,00
NOCHE	385,00	13,00	55,00	55,00

Municipios:
Cambre; Coruña, A; Culleredo; Oleiros

Plano:



Imaxe 168: Tramo de estudo AC-12 ao seu paso por Oleiros (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

Neste tramo de estudo o número de persoas expostas en función dos niveis de ruído nos distintos períodos queda recollido a continuación:

	Ld				Le		
Rango dB	Fuera de aglomeraciones	Dentro de aglomeraciones	TOTAL	Rango dB	Fuera de aglomeraciones	Dentro de aglomeraciones	TOTAL
55-59	641	1265	**1906**	55-59	569	1215	**1784**
60-64	451	878	**1329**	60-64	413	866	**1279**
65-69	369	492	**861**	65-69	447	407	**854**
70-74	373	645	**1018**	70-74	209	572	**781**
>75	15	12	**27**	>75	0	2	**2**

	Ln				Lden		
Rango dB	Fuera de aglomeraciones	Dentro de aglomeraciones	TOTAL	Rango dB	Fuera de aglomeraciones	Dentro de aglomeraciones	TOTAL
50-54	478	939	**1417**	55-59	873	1440	**2313**
55-59	410	488	**898**	60-64	463	901	**1364**
60-64	402	641	**1043**	65-69	400	604	**1004**
65-69	46	9	**55**	70-74	390	691	**1081**
>70	0	0	**0**	>75	63	29	**92**

Imaxe 169: Número de persoas expostas (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

2.5.2.3. N-VI

Na fase I analízase o tramo da estrada N-6-2 entre Betanzos e A Coruña.

Esta estrada consta con aproximadamente 14 quilómetros de Estrada Nacional (Betanzos-A Coruña) enlazando coa estrada AC-12. Esta estrada transcorre polos concellos de Betanzos, Bergondo, Sada e Oleiros. Trátase dunha estrada dunha soa calzada con dous sentidos de circulación. O estudo dividiuse en catro tramos nos que os tres primeiros teñen igual IMD de 20.087 vehículos/día, pero distintas limitacións de velocidade. A circulación é lenta con regulacións por semáforos e rotondas no recorrido. O firme é asfalto convencional durante toda a UME.

A zona que atravesa a UME está rodeada por edificios residenciais, adxacentes a estrada en practicamente todo o trazado. A excepción de algunhas zonas máis abertas onde as vivendas se alternan con construcións comerciais ou industriais.



Imaxe 170: Situacións tramos N-6-2 (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

Na fase II, correspondente ao ano 2012, levouse a cabo unha actualización dos mapas dos eixos viarios con máis de 3.000.000 vehículos/año, entre os que se encontra a N-6 ao seu paso polo concello de Oleiros.

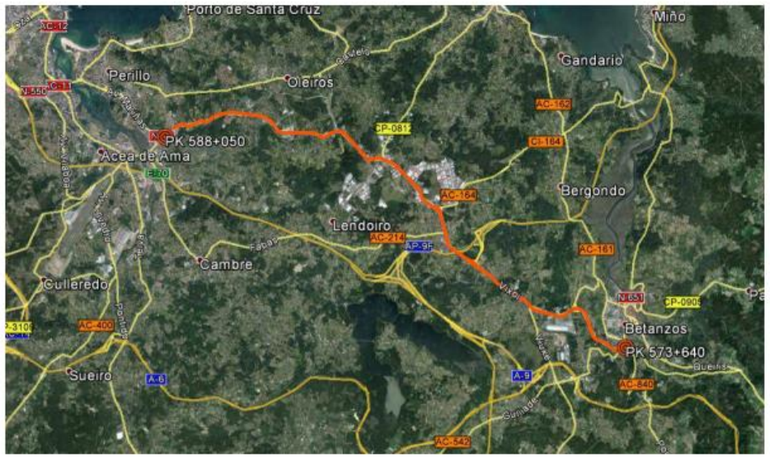
UME	Carretera	Provincia	P.K. inicio	P.K. final	Tipo
15_N6	N-6	A Coruña	573+640	588+050	Carretera convencional

IMD	23.853	Velocidad Media	67,80	% pesados	7,53

Tráfico	IMh(veh/h)		Velocidad (km/h)	
	veh. ligeros	veh. pesados	veh. ligeros	veh. pesados
DIA	1.322,00	119,00	72,00	72,00
TARDE	1.189,00	39,00	72,00	72,00
NOCHE	185,00	21,00	72,00	72,00

Municipios:
Bergondo; Betanzos; Cambre; Oleiros; Sada

Plano:



Imaxe 171: Tramo de estudo N-VI ao seu paso por Oleiros (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

Neste tramo de estudo o número de persoas expostas en función dos niveis de ruído nos distintos períodos queda recollido a continuación:

	Ld				Le		
Rango dB	Fuera de aglomeraciones	Dentro de aglomeraciones	TOTAL	Rango dB	Fuera de aglomeraciones	Dentro de aglomeraciones	TOTAL
55-59	896	0	**896**	55-59	803	0	**803**
60-64	518	0	**518**	60-64	446	0	**446**
65-69	391	0	**391**	65-69	416	0	**416**
70-74	438	0	**438**	70-74	307	0	**307**
>75	89	0	**89**	>75	33	0	**33**

	Ln				Lden		
Rango dB	Fuera de aglomeraciones	Dentro de aglomeraciones	TOTAL	Rango dB	Fuera de aglomeraciones	Dentro de aglomeraciones	TOTAL
50-54	780	0	**780**	55-59	1086	0	**1086**
55-59	418	0	**418**	60-64	672	0	**672**
60-64	399	0	**399**	65-69	398	0	**398**
65-69	267	0	**267**	70-74	400	0	**400**
>70	6	0	**6**	>75	221	0	**221**

Imaxe 172: Número de persoas expostas (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

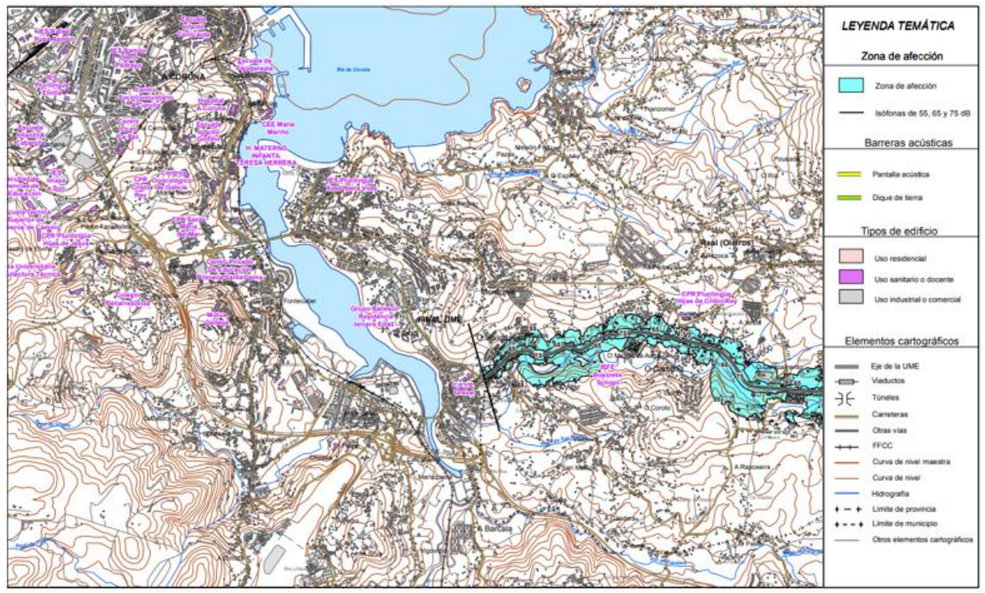
Respecto ás zonas de afección no tramo de estudo*:*

Lden	Superficie (Km^2)	colegios		hospitales	
		Nº	Alumnos	Nº	Camas
> 55	5,65	3	380	2	150
> 65	1,50	1	85	0	0
> 75	0,36	1	85	0	0

Imaxe 173: Zonas de afección (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

Nestes mapas tamén se fai constar una táboa coa superficie en km^2 afectada por cada rango acústico, as persoas e vivendas en centenas en cada marxe e os colexios e hospitais afectados. No caso de Oleiros só se atopa na zona de afección o IFFE Business School .





Imaxe 174: Mapas de Ruído Oleiros, Zonas afección (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

Por último as zonas de conflito:

Municipio	P.K. inicio	P.K. final	Margen	Posible actuación	Observaciones
Betanzos	573+640	574+100	AMBOS	Sin actuación	Número insuficiente de población y viviendas.-
Bergondo	576+050	577+180	AMBOS	Actuaciones complejas	-
Bergondo	577+180	578+810	AMBOS	Pavimento fonoabsorbente y reducción de velocidad	-
Bergondo	578+810	580+060	AMBOS	Pavimento fonoabsorbente y reducción de velocidad	-
Bergondo	580+950	581+100	I	Barrera acústica	-
Bergondo, Sada y Cambre	581+440	582+270	AMBOS	Pavimento fonoabsorbente y reducción de velocidad	-
Sada y Oleiros	582+710	583+760	AMBOS	Pavimento fonoabsorbente y reducción de velocidad	-
Oleiros	583+790	584+750	AMBOS	Actuaciones complejas	-
Oleiros y Cambre	585+320	588+050	AMBOS	Actuaciones complejas	-

Imaxe 175: Zonas de conflito (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

O núcleo urbano de Oleiros localízase entre os PQ 583 e 585 da estrada N-VI polo que as posibles actuacións a realizar correspóndense con actuacións complexas.

Segundo o *"Plan de acción contra o ruído"* publicado polo Ministerio de Fomento dentro dos tipos de actuacións contempladas atopamos:

Barreiras Antirruido (BA)

Execución entre a calzada e as edificacións dunha barreira que se opón á transmisión do son co obxectivo de que ditas edificacións teñan despois da construción da barreira antirruido uns niveis en fachada por baixo dos OCAs.

Pavimentos fonoreductores (PF)

Substituír as superficies de rodadura das estradas por outras máis silenciosas é un medio de actuar contra o ruído orixinado na fonte, e teñen como consecuencia que se reducen os niveis de ruído en toda a contorna da estrada

Actuacións complexas (AC)

Nas zonas de conflito nas que debido aos altos niveis de ruído xerados polo tráfico e á configuración emisor-receptor, a adopción de actuacións como a instalación de barreiras anti-ruído ou pavimentos fonoredutores son inviables ou insuficientes para conseguir as reducións requiridas para alcanzar os obxectivos de calidade acústica establecidos.

En xeral trátase de zonas nas que as estradas atravesan núcleos moi poboados, frecuentemente coa presencia de poboación concentrada en edificios de gran altura (circunvalacións, penetracións en grandes cidades, etc.).

A estratexia de actuación nestes casos pasa por intentar reducir a exposición da poboación ao ruído mediante a adopción de accións combinadas, que poden esixir inversións económicas importantes e incluso modificacións importantes da infraestrutura. Na maioría dos casos deben abordarse en colaboración coas administracións locais e no marco dun Plan Zonal Específico.

Estas actuacións van dende a redución de velocidade e cambio de pavimento ata a instalación de cubertas parciais e totais da estrada, a construción de glorietas e a modificación do trazado.

2.5.2.4. AC-174

Na fase II analízase a estrada AC-174, e posteriormente na fase III actualizáronse os datos dos grandes eixos viarios (tráfico superior a 3 millóns de vehículos por ano) das estradas de titularidade da Xunta de Galicia.

A estrada AC-174 discorre principalmente en travesía, e en boa parte do seu trazado existen edificacións (unifamiliares, adosadas de maior entidade, naves, etc.). Pódese considerar por tanto que todo o tramo considerado discorre por un entorno urbano máis ou menos consolidado ou ben por un entorno rururbano salpicado de vivendas unifamiliares e peches nas marxes da estrada, con numerosas urbanizacións de vivendas.

XUNTA DE GALICIA
CONSELLERÍA DE INFRAESTRUTURAS E MOBILIDADE

ACTUALIZACIÓN DOS MAPAS ESTRATEXICOS DE RUIDO E DO PLAN DE ACCION CONTRA A CONTAMINACION ACUSTICA.

CLAVE: GA/19/001.09

INFORMACIÓN DE LA UME

CÓDIGO UME	CARRETERA	PROVINCIA	PK INICIO	PK FIN	LONGITUD
C_GAL_15_AC-174	AC-174	A CORUÑA	0+290	4+340	4,05 km

DATOS DE TRÁFICO							
SUBTRAMO	PK INICIO	PK FIN	IMD	*	% TRÁFICO	V MÁX (km/h)	TIPO PAVIMENTO
TRAMO 1	0+290	4+340	13.466	Cat. 1	96,4%	70	CONVENCIONAL
				Cat. 2	1,80%	70	
				Cat. 3	1,80%	70	

** Clases o categorías de vehículos del método CNOSSOS-EU*

PLANO DE LOCALIZACIÓN	LOCALIZACIÓN GLORIETA
	PK Glorieta 1 3+640
	LOCALIZACIÓN PANTALLAS
	No hay pantallas
CONCELLOS AFECTADOS	
OLEIROS	

Imaxe 176: Ficha Resume AC-174 (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

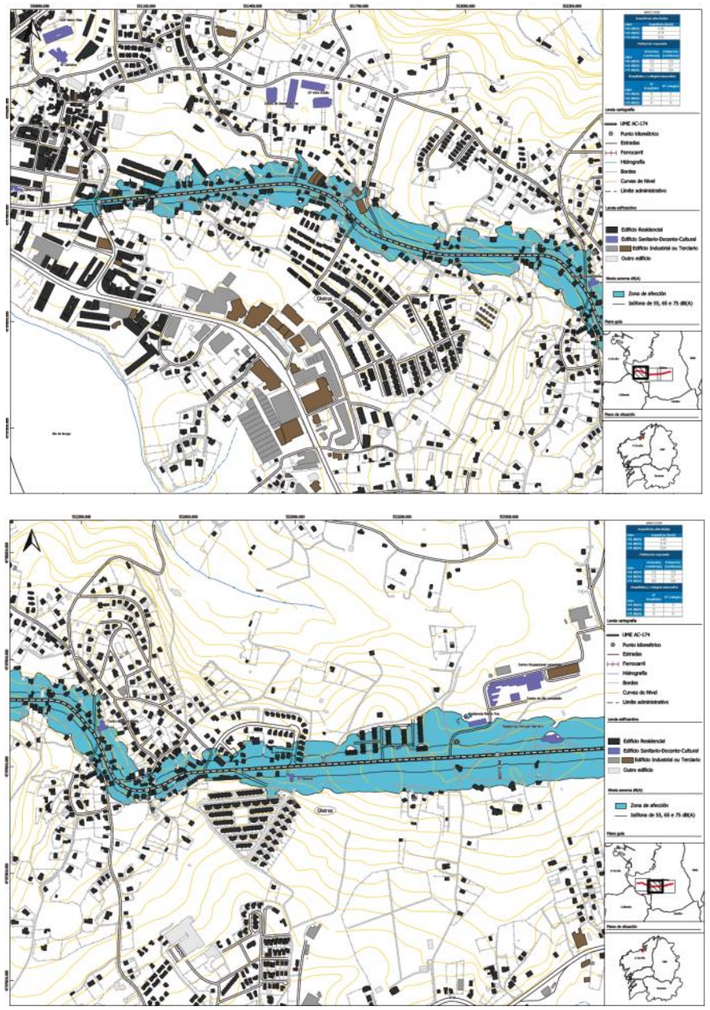
A continuación móstranse os datos de poboación exposta aos distintos rangos de niveles sonoros:

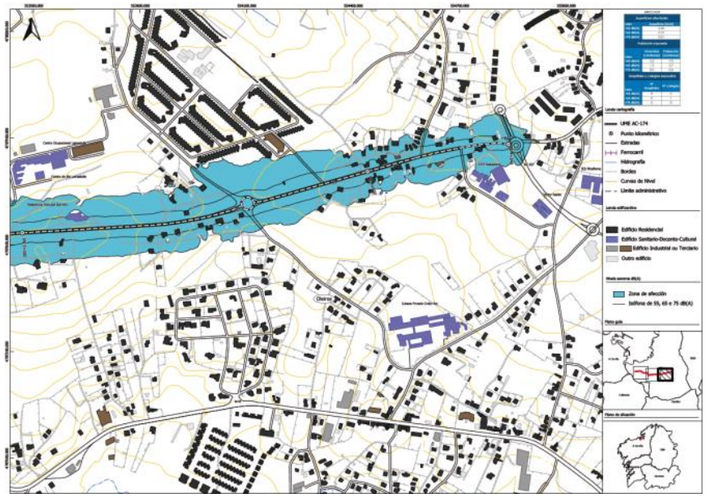
POBLACIÓN AFECTADA EN CENTENAS (FUERA DE AGLOMERACIONES)					
RANGO	Lden	Ld	Le	RANGO	Ln
55-59 dB(A)	2	2	2	50-54 dB(A)	2
60-64 dB(A)	1	2	2	55-59 dB(A)	2
65-69 dB(A)	3	3	2	60-64 dB(A)	2
70-74 dB(A)	1	0	0	65-69 dB(A)	0
>75 dB(A)	0	0	0	>70dB(A)	0

Imaxe 177: Resultados mapa de ruído na AC-174- Fase III (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

Neste caso obsérvase que un cento de persoas están afectadas con niveis sonoros L_{den} de 70-74 dB, valor que se triplica en niveis sonoros de entre 65-69 dB.

No seguinte mapa de afección represéntanse as franxas afectadas por valores de L_{den} > 55, 65 e 75 dB, e as superficies, vivendas, poboación e equipamentos docentes e sanitarios correspondentes.





Imaxe 178: Mapa de afeccións na AC-174- Fase III (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

Resultados de afección

Lden	Superficie (km2)	Viviendas (centenas)	Población (centenas)	Nº Edif. Sanitarios	Nº Edif. Educativos
>55 dB(A)	0,50	3,5	7,0	0	2
>65 dB(A)	0,19	1,9	3,7	0	1
>75 dB(A)	0,01	0,0	0,0	0	0

** Incluye población afectada en aglomeraciones*

Resultados adicionales

RANGO	POBLACIÓN AFECTADA A 4m (ud.)				POBLACIÓN AFECTADA EN ALTURA (ud.)			
	Lden	Ld	Le	Ln	Lden	Ld	Le	Ln
50-54 dB(A)	-	-	-	153	-	-	-	359
55-59 dB(A)	239	161	156	193	585	412	347	423
60-64 dB(A)	125	159	187	223	290	333	406	353
65-69 dB(A)	274	259	231	2	506	456	379	8
>70 dB(A)	-	-	-	0	-	-	-	0
70-74 dB(A)	111	18	4	-	198	38	16	-
>75 dB(A)	0	0	0	-	0	0	0	-

NOTA: Estos resultados son valores totales, incluyendo aglomeraciones

Imaxe 179: Afeccións a estrada AC-174 (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

Tal e como se recolle na táboa anterior o número de vivendas afectadas para niveis sonoros > 55 e 65 dB ascende a 350 e 190 respectivamente. Ademais están afectados dous centros educativos e ningún edificio sanitario.

	Superficie (km2)		Viviendas (centenas)		Población (centenas)	
Lden	FASE II	FASE III	FASE II	FASE III	FASE II	FASE III
>55 dB(A)	0,74	0,50	6	4	15	7
>65 dB(A)	0,23	0,19	2	2	6	4
>75 dB(A)	0,02	0,01	0	0	0	0

Imaxe 180: Comparativa entre fases (Fonte: Sistema de Información sobre Contaminación Acústica)

En xeral os valores de superficie, vivendas e poboación afectados por niveis sonoros >55, 65 e 75 dB, nesta última fase son inferiores aos da fase anterior.

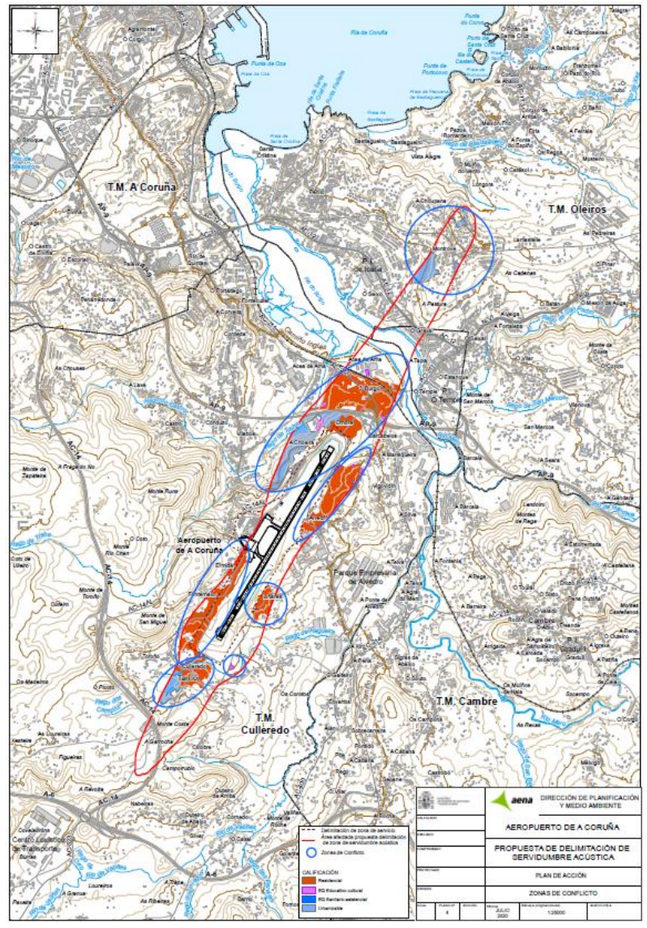
2.5.2.5. AEROPORTO

En xullo de 2020, AENA publicou o documento no cal se establece o Plan de Acción correspondente á *Proposta de Servidume Acústica* do Aeroporto da Coruña. Esta proposta de servidume acústica esténdese parcialmente sobre os termos municipais de Culleredo, Cambre e Oleiros.

As principais zonas de conflito detectadas no entorno aeroportuario para o municipio de Oleiros son:

USOS DEL SUELO	MUNICIPIOS AFECTADOS	PERIODO EXPUESTO	OBSERVACIONES
Urbanizable Residencial	Oleiros	Noche	Área repartida en dos zonas, una en Pazo do Río y otra en Liáns. Cabe destacar que dichas áreas tienen zonas ya construidas.
Urbanizable	Oleiros	Noche	Superficie localizada al este de la Rua Salvador de Madariaga.

Imaxe 181: Zonas de conflito Aeroporto (Fonte: AENA)



Imaxe 182: Delimitación das Zonas de Conflicto (Fonte: AENA)

2.6. ANÁLISE DA SEGURANZA VIARIA

A mobilidade sostible ten como primeira premisa fundamental a seguridade dos diferentes elementos que conviven nas vías urbanas, no caso de Oleiros peóns ciclistas e vehículos a motor.

Os datos para o estudio proceden por unha parte dos rexistros de accidentes da Policía Local de Oleiros e por outra parte dos últimos datos publicados pola DXT.

2.6.1. SINISTRALIDADE EN OLEIROS (DATOS DA POLICÍA LOCAL)

A Policía Local de Oleiros publica anualmente as estatísticas de accidentes de tráfico no concello. A continuación recóllense os principais datos publicados no período 2011-2021.

Por un lado distínguese entre AT (atestados de tráfico) aqueles que fan referencia a dilixencias remitidas ao xulgado por existir algún tipo de delito ou ben por resultar algunha persoa ferida de gravidade ou falecida. Por outro lado os IAC (informe de accidente de circulación) correspóndense cos informes sobre accidentes confeccionados por axentes da Policía Local nos que non existe ningún tipo de delito, os danos materiais son de escasa consideración e de haber algún ferido, teña a consideración leve.

ACCIDENTES	ANO										
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
AT	39	27	41	22	24	16	21	14	22	15	6
IAC	247	269	248	230	207	193	167	170	147	131	117
TOTAL	286	296	289	252	231	209	188	185	196	146	123

Táboa 77: Accidentes rexistrados no concello Oleiros (Fonte: Policía Local)

TIPO DE VÍA	ANO										
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Urbana	225	216	210	155	161	116	127	143	145	112	96
Travesía	27	47	44	57	31	45	23	13	19	18	9
Interurbana	24	28	26	34	31	45	35	24	23	12	17
Outra	10	5	7	6	8	3	3	5	9	4	1

Táboa 78: Accidentes por tipo de vía no concello Oleiros (Fonte: Policía Local)

Segundo os datos recollidos, dende o ano 2014 o número de accidentes no concello foi diminuíndo de forma paulatina, con valores que se reduciron no 2021 case un 57% respecto ao ano 2011, debido en parte ao estado de emerxencia sanitaria que supuxo restricións na mobilidade.

Por outro lado, a maior porcentaxe de accidentes rexístrase en vías de carácter urbano, con valores que alcanzan entre o 70-80% do total.

Analizamos a continuación a sinistralidade por rúas ou estradas nos últimos anos (período 2015-2021):

RÚA/LUGAR	ANO						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ernesto Che Guevara, Avda	29	43	27	33	31	20	20
Glorieta de Santa Cristina	6	4	11	4	2	2	0
Santa Cristina, Avda.	11	10	10	9	2	5	2
Concepción Arenal, Avda.	10	13	13	11	10	10	5
Rosalía de Castro, Avda.	19	18	16	15	11	9	10
Casares Quiroga, Rúa	4	2	3	2	3	2	4
Viñas de Babilonia, Rúa	7	3	9	7	4	5	5
Ramón Núñez Montero, Avda.	16	17	11	6	10	5	3
Emilia Pardo Bazán, Avda.	7	4	4	1	2	2	0

Táboa 79: Comparativa de accidentes por rúas (Fonte: Policía Local)

Da táboa anterior extráese que as rúas con maior sinistralidade correspóndese coas Avenidas Ernesto Che Guevara (Perillo, Pazos, Glorieta de Santa Cristina, Bastiagueiro), Rosalía de Castro (Perillo, Montrove, As Pedreiras), Concepción Arenal-Viñas de Babilonia (Porto de Santa Cruz), Santa Cristina (Perillo) ou Ramón Núñez Montero (Oleiros e A Hedreira).

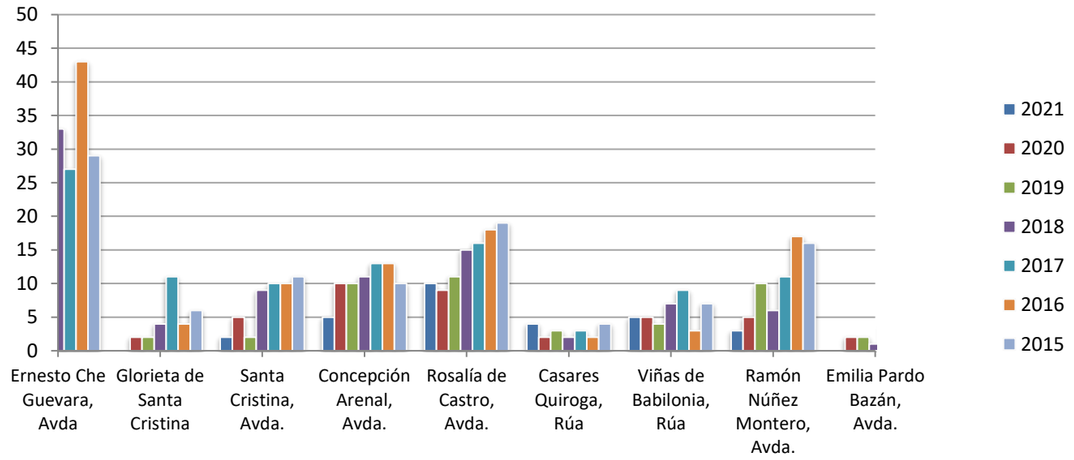


Figura 18: Comparativa accidentes por rúas (Fonte: Policía Local)

Con respecto ás estradas de titularidade autonómica ou provincial, o número de accidentes rexistrados pola Policía Local son:

Titular da vía	Nome da vía	2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021	
		Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas
UTONÓMICA	AC-163	1	0	3	2	2	2	2	3	3	2	1	0	1	0
	AC-173	56	16	62	22	71	17	1	1	6	0	3	0	2	0
	AC-174	17	7	19	10	19	13	15	2	11	8	11	3	3	0
	AC-175	5	1	1	1	2	0	2	0	2	0	-	-	4	0
	AC-181	2	0	1	0	1	0	2	1	2	2	1	1	-	-
	AC-221	2	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0
	AC-527	-	-	6	3	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-
Deputación	DP-1707	-	-	3	2	-	-	-	-	-	-	2	1	3	0
	DP-5802	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0
	DP-5803	6	2	7	3	2	0	4	3	5	0	1	0	1	0
	DP-5804	14	1	10	3	10	0	9	1	2	0	5	2	2	0
	DP-5807	1	0	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	0

Titular da vía	Nome da vía	2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021	
		Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas
	DP-5810	3	2	2	1	2	1	1	0	1	2	1	0	2	0
	DP-5812	-	-	5	0	4	1	1	0	2	1	2	0	-	-
	DP-5813	18	13	21	9	13	9	10	1	9	4	5	3	5	0
TOTAL		126	42	142	59	128	43	48	12	44	20	33	11	27	0

Táboa 80: Sinistralidade nas estradas autonómicas e provinciais no concello de Oleiros (Fonte: Policía Local)

Respecto ao ano 2017 o número de accidentes e vítimas diminuíu considerablemente, rexistrándose valores moi inferiores xa no ano 2018. Con todo, as estradas que presentan un maior número de accidentes son a AC-174, a AC-173 ou a DP-5813, onde as intensidades de tráfico son tamén maiores.

Segundo os rexistros publicados, a maior porcentaxe dos accidentes producíronse a causa dunha distracción do condutor. En canto ao tipo de accidente predominan as colisións contra un obstáculo fixo, por alcance ou arremetida oblicua ou as saídas de vía con choque.

En canto aos feridos, tendo en conta só aos ocupantes dos vehículos, rexistráronse fundamentalmente en vías urbanas, e con carácter en xeral leve.

As rúas ou estradas nas que se rexistraron un maior número de feridos, coinciden por tanto cas que presentan unha maior sinistralidade:

- Avda. Ernesto Che Guevara
- Avda. Rosalía de Castro
- Avda. Ramón Núñez Montero
- Avda. Francisca Herrera.
- Avda. Concepción Arenal.

Por outro lado, analízase de maneira independente os accidentes con peóns involucrados no concello.

TIPO DE VÍA	ACCIDENTES: Nº DE PEÓNS						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Interurbana	1	5	1	1	2	1	0
Urbana	5	3	6	7	2	2	0
Travesía	-	2	-	1	10	7	7

Táboa 81: Accidentes con peóns por tipo de vía (Fonte: Policía Local)

O número de accidentes anuais con peóns involucrados mantense en xeral por debaixo ou igual a 10, a excepción do ano 2019 no que o número de peóns accidentados ascende a 14. As rúas ou estradas que concentran un maior número de accidentes peonís entre os anos 2015-2021 son:

- Avda. Ernesto Che Guevara.
- Rúa. Viñas de Babilonia.
- Avda. Concepción Arenal.
- Avda. Rosalía de Castro.
- Rúa Areal.
- Avda. Ramón Núñez Montero.
- Avda. Francisca Herrera.
- Avda. Mariñas.
- Avda. Santa Cristina e Rúa Humboldt.

O prognóstico na maioría dos casos rexistrados entre 2015-2021 foi leve con asistencia (entorno a un 59%), seguido dos casos graves que se achegan a un 16%.

Por último, respecto ao número de falecidos, nos últimos anos non se rexistraron falecidos nas estradas do concello. Os rexistros de falecidos máis recentes remóntanse aos anos 2016, 2013 e 2011 no que rexistrou 1 falecido respectivamente.

	Nº FALECIDOS	RÚA	CAUSA
2016	1	Avda. Ramón Núñez Montero	Atropelo
2013	1	Avda. Concepción Arenal	Velocidade inadecuada
2011	1	Rúa O Piñeiro (Iñás)	Exceso de velocidade

Táboa 82: Falecidos nos últimos anos no concello de Oleiros (Fonte: Policía Local)

2.6.2. SINISTRALIDADE EN OLEIROS (DXT)

O número de accidentes con feridos rexistrados nos últimos anos, segundo os datos publicados pola DXT, para o municipio de Oleiros son:

Titularidade da vía	2016		2017		2018		2019		2020	
	Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas	Sinistros	Vítimas
Estatal	25	31	24	34	16	21	13	19	12	18
Autonómica	44	64	35	52	17	27	25	29	17	22
Deputación	18	23	14	16	8	8	14	18	7	7
Concello	5	6	6	6	28	38	29	36	19	23
TOTAL	**92**	**124**	**79**	**108**	**69**	**94**	**81**	**102**	**55**	**70**

Táboa 83: Sinistralidade concello de Oleiros por titularidade da estrada (Fonte: DXT e elaboración propia)

Segundo os datos publicados pola DXT, en xeral, as vías que presentan un maior número de accidentes con feridos son as de titularidade Autonómica.

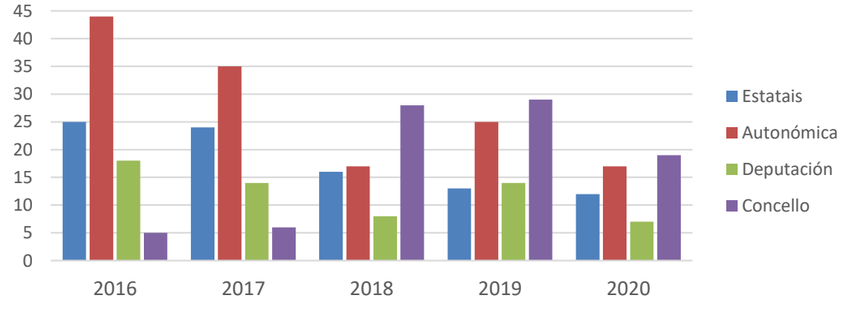


Figura 19: Evolución da sinistralidade por titularidade da estrada no concello de Oleiros (Fonte: DXT e elaboración propia)

O número de accidentes con vítimas rexistrados nos últimos anos, segundo os datos publicados por la DXT, para o municipio de Oleiros son:

		2016	2017	2018	2019	2020
VÍAS URBANAS	Falecidos	1	0	0	0	0
	Feridos graves	3	0	3	6	3
	Feridos leves	66	52	49	52	29
VÍAS INTERURBANAS	Falecidos	1	0	0	0	0
	Feridos graves	7	5	3	6	2
	Feridos leves	46	51	39	38	36
ACCIDENTES MORTAIS		2	0	0	0	0
ACCIDENTES NON MORTAIS		90	79	69	81	55
TOTAL ACCIDENTES CON VÍTIMAS		92	79	69	81	55

Táboa 84: Evolución do número de vítimas (Fonte: DXT e elaboración propia)

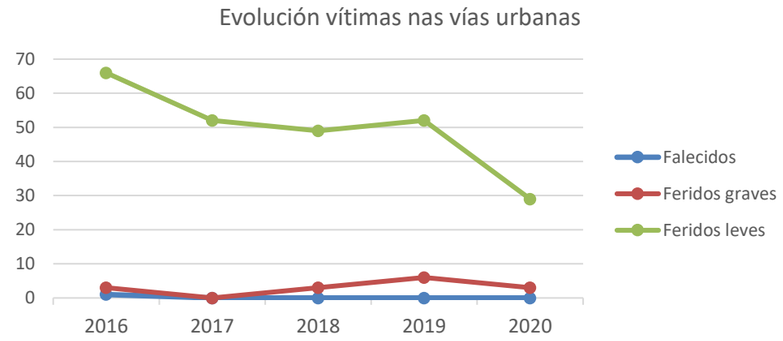


Figura 20: Evolución do número de vítimas nas vías urbanas (Fonte: DXT e elaboración propia)

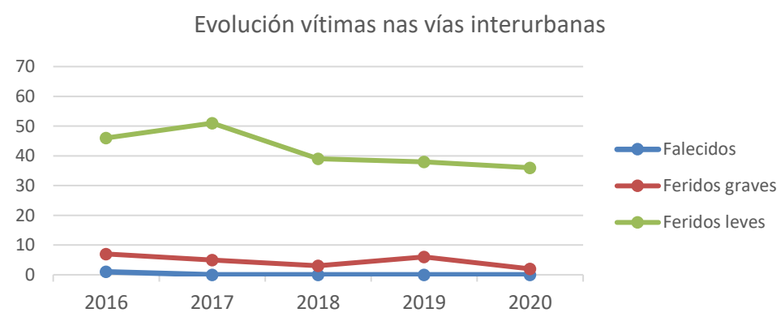


Figura 21: Evolución do número de vítimas nas vías urbanas (Fonte: DXT e elaboración propia)

Tal e como se mostra nas gráficas anteriores, a tendencia en xeral no número de vítimas en vías urbanas e interurbanas é decrecente cun pequeno repunte no ano 2019.

Tipos de accidentes	2016	2017	2018	2019	2020
Frontal	5	2	1	3	2
Fronto-lateral	16	23	13	24	8
Lateral	8	2	4	2	5
Por alcance	24	16	15	16	12
Múltiple ou en caravana	3	3	5	1	1
Colisión contra obstáculo ou elemento da vía	-	1	1	-	1
Atropelo a persoas	10	9	11	14	12
Atropelo a animais	-	-	1	-	1
Envorco	-	-	-	-	-
Caída	1	1	2	3	2
Só saída da vía	-	-	-	-	-
Saída da vía pola esquerda con colisión	5	6	4	5	2
Saída da vía pola esquerda con despeñamiento	-	1	1	-	-
Saída da vía pola esquerda con envorco	2	-	1	-	-
Saída da vía pola esquerda, outro tipo	2	-	-	1	1
Saída da vía pola dereita con colisión	6	5	7	4	5
Saída da vía pola dereita con despeñamiento	-	-	-	-	-
Saída da vía pola dereita con envorco	4	2	1	4	-
Saída da vía pola dereita outro tipo	5	6	1	3	3
Outro tipo de accidente	1	2	1	1	-
TOTAL	92	79	69	81	55

Táboa 85: Evolución dos tipos de accidentes (Fonte: DXT e elaboración propia)

ANO	Sancións ptos	Ptos detraídos	Velocidade				Alcohol		Drogas 6ptos	Tlf móbil 3ptos	Casco, cint, SRI 3ptos	Semáforo 4ptos	Outra			
			2 ptos	3 ptos	4 ptos	6 ptos	4 ptos	6 ptos					2 ptos	3 ptos	4 ptos	6 ptos
2016	4	15								1		2				
2017	3	14														
2018	3	13								1					1	1
2019	7	30													6	1

Táboa 86: Evolución das sancións de puntos no municipio (Fonte: DXT e elaboración propia)

Segundo os datos da DXT, os maior número de accidentes rexistrados son por alcance, seguido dos fronto-laterais e o atropelo de persoas. En canto ao número de sancións con puntos, rexistrouse un incremento paulatino das mesmas durante os últimos anos con rexistro (2016-2019).

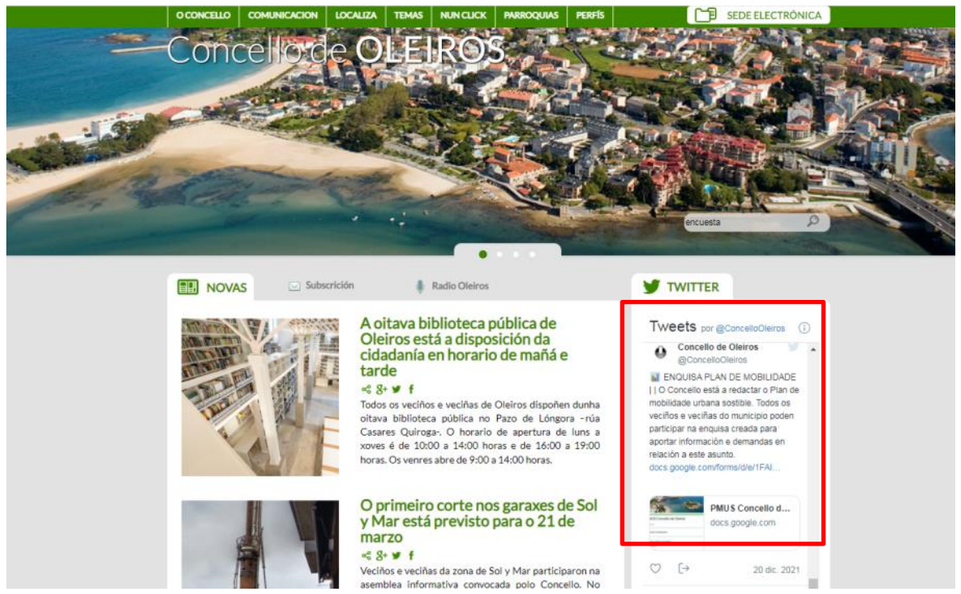
No municipio de Oleiros e segundo os datos do Ministerio de Fomento localízanse un Tramo de Concentración de Accidentes na AC-12 (Avenida das Mariñas-Perillo).

2.7. PARTICIPACIÓN CIDADÁ

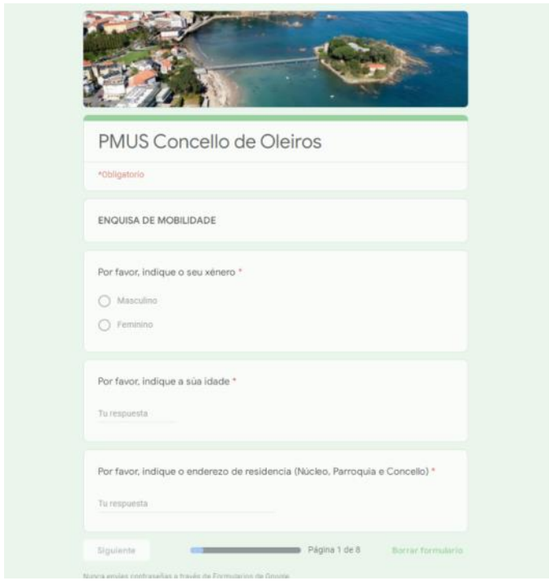
A realización dun Plan de Mobilidade Urbana Sostible implica unha toma de decisións e a proposta dunha serie de plans de acción, que repercutirán de forma directa na poboación.

Durante o desenvolvemento dos traballos, leváronse a cabo reunións cos principais responsables do Concello de Oleiros e invitouse á participación da cidadanía a través da páxina web do concello, onde se posibilitou a realización dunha enquisa online. Así mesmo, durante a execución dos traballos de campo realizáronse enquisas a pé de rúa en diversos puntos do centro da vila (centros de saúde, zonas comerciais, paradas de autobús...), e así mesmo repartíronse copias en diferentes edificios públicos do concello, como bibliotecas, centros de formación, centros de saúde, equipamentos deportivos, casa do pobo, etc., que se recolleron pasadas dúas semanas dende o seu reparto.

En xeral a participación cidadá foi alta, obténdose un total de 355 enquisas individuais, das que 306 foron cubertas a través da páxina web do concello e o resto en traballos de campo.



Imaxe 183: Enquisa PMUS páxina web do concello de Oleiros (Fonte: Web do Concello)



Imaxe 184: Enquisa PMUS de Oleiros

As enquisas na páxina web do concello permaneceron activas dende o 20 de decembro de 2021 ao 18 de febreiro de 2022, e as enquisas a pé de rúa realizáronse nesas mesmas datas. Nestas enquisas a pé de rúa, procurouse chegar a todos os rangos de idade e así obter un resultado máis próximo á realidade do concello.

No cuestionario trátanse temas de mobilidade peonil, transporte público, mobilidade ciclista, o uso do vehículo privado, o aparcadoiro ou a seguridade viaria. As respostas serviron para coñecer a opinión da cidadanía nestes ámbitos, así como para recoller novas achegas e opinións sobre a mobilidade no núcleo.

A enquisa colgada na web do concello realizouse a través do servicio que ofrece a aplicación Google Docs, que permite realizar a enquisa de maneira individualizada e anónima. A través desta aplicación é posible recoller os datos das respostas a tempo real e visualizalos de forma rápida. Posteriormente levouse a cabo un análise das respostas recollidas permitindo visualizar os datos en táboas e gráficos, así como un resumo das suxestións realizadas.

Con data 26 de abril de 2022, celebráronse no Centro Municipal de Formación Isaac Díaz Pardo reunións sectoriais ou mesas de traballo con representantes de diferentes asociacións e colectivos do Concello de Oleiros, no marco das accións de participación cidadá.

Preséntanse a continuación de forma os principais datos extraídos do proceso de participación cidadá.

2.7.1. PRINCIPAIS DATOS EXTRAÍDOS DAS ENQUISAS DE MOBILIDADE

En canto á caracterización dos distintos perfiles consultados, observamos unha paridade entre homes e mulleres e unha diversificación no relativo á nivel idades, sendo os grupos con maior e menor participación os de entre 36-50 anos e os menores de 20 anos respectivamente.

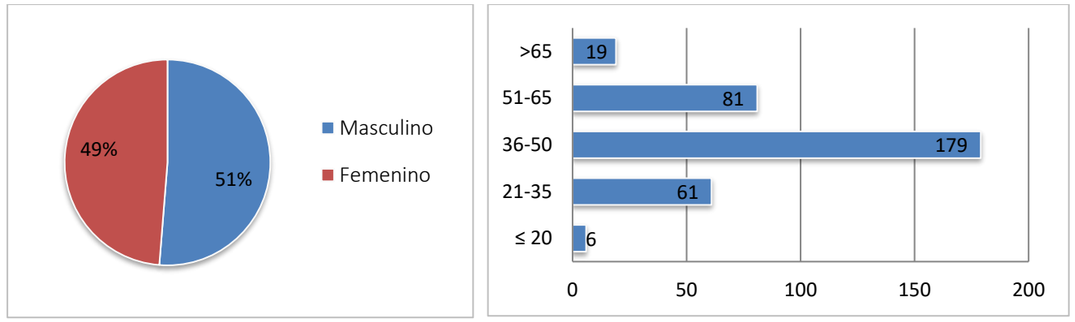


Figura 22: Xénero e idades dos enquisados (Elaboración Propia con datos INE)

En canto ao enderezo, a maior parte dos enquisados proceden principalmente dos núcleos de Perillo e Santa Cruz, ainda que tamén cabe destacar outros núcleos como Oleiros ou Montrove.

2.7.1.1. Desprazamentos

A maior parte dos desprazamentos realizados en Oleiros entre as persoas que contestaron a enquisa son por motivos de traballo seguido de acompañamento de nenos ao colexio, coidado de maiores ou outras actividades.

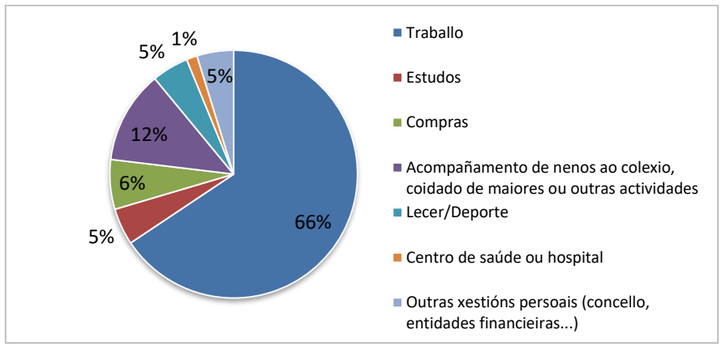
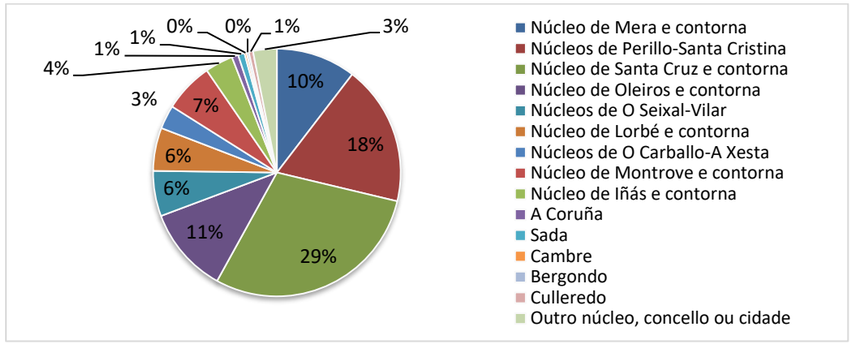


Figura 23: Principais motivos de desprazamento dos enquisados (Fonte: Elaboración propia)

En canto a orixe/destino dos desprazamentos, na súa maior parte teñen como orixe os núcleos de Perillo-Santa Cristina, Santa Cruz e contorna e Oleiros e contorna e destino a cidade de A Coruña.



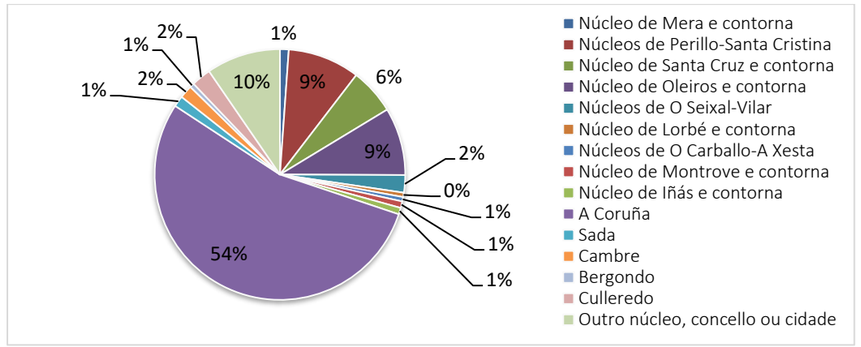


Figura 24: Orixe e destino dos desprazamento (Fonte: Elaboración propia)

Respecto ás franxas horarias nas que se realiza o desprazamento máis cotiá (Ida e Volta) son entre as 08:00-11:00 en horario de mañá e as 16:00-19:00 en horario de tarde.

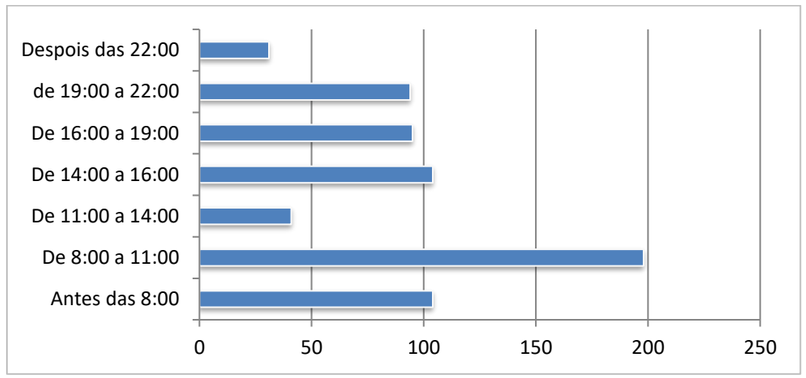


Figura 25: Franxas horarias dos desprazamentos (Fonte: Elaboración propia)

En canto o medio de transporte máis utilizado é o vehículo privado, seguido do transporte público en autobús.

Tendo en conta que a maior parte dos desprazamentos se realizan en vehículo privado, preguntouse con cantas persoas compartían os mesmos, sendo a resposta maioritaria con ningunha persoa (62%).

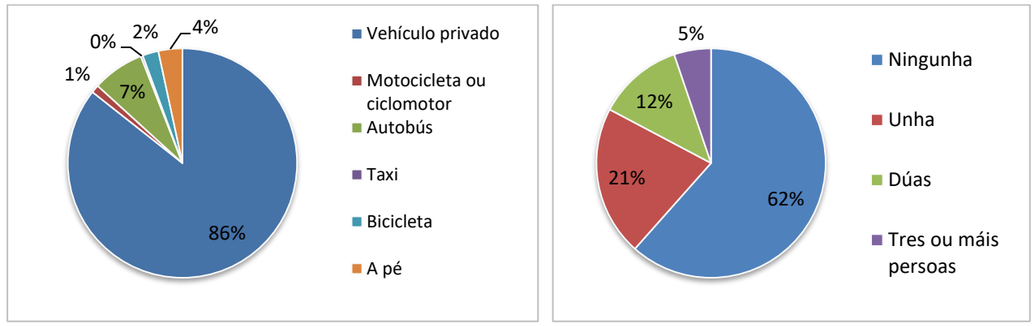


Figura 26: Modo de transporte e nº de persoas que comparten o vehículo (Fonte: Elaboración propia)

En canto a distancia percorrida e a duración media do desprazamento, en xeral trátase de percorridos de 5-10 km, con duracións de entre 20-30 minutos.

Figura 27: Distancia e duración media dos desprazamentos (Fonte: Elaboración propia)

En xeral, trátase de desprazamentos de percorrido medio entre 5-10 km, maiormente con destino a cidade de A Coruña, e por motivos de traballo. Nese desprazamento o medio utilizado principalmente é o vehículo privado, e de forma individual.

2.7.1.2. Mobilidade

- **ASPECTOS XERAIS**

Do total das enquisas realizadas, respecto á mobilidade en xeral do concello de Oleiros, os enquisados consideran como principal problema de mobilidade o transporte público no municipio, seguido de problemas de accesibilidade para persoas con discapacidade e de circulación en vehículo. Pola contra, consideran que os desprazamentos a pé e o aparcamento presentan menor importancia.

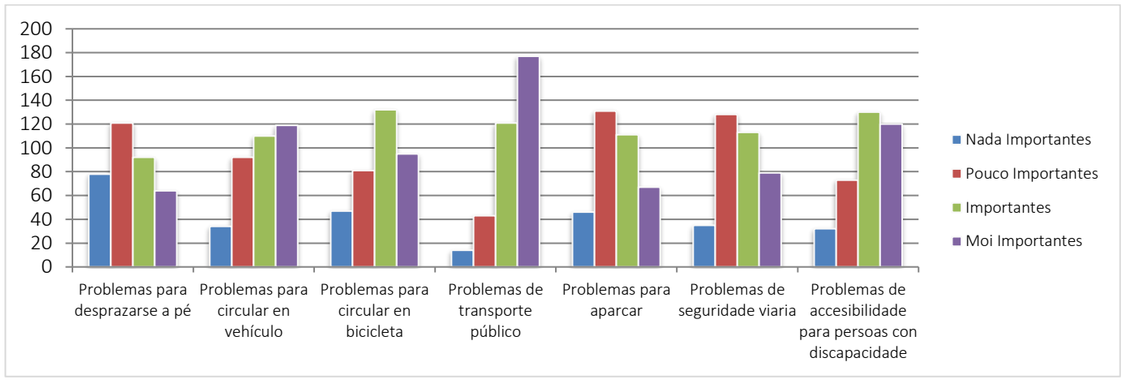


Figura 28: Problemas xerais de mobilidade en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

Consideran ademais que o principal modo de transporte a promocionar é o transporte público (interurbano), seguido do uso da bicicleta.

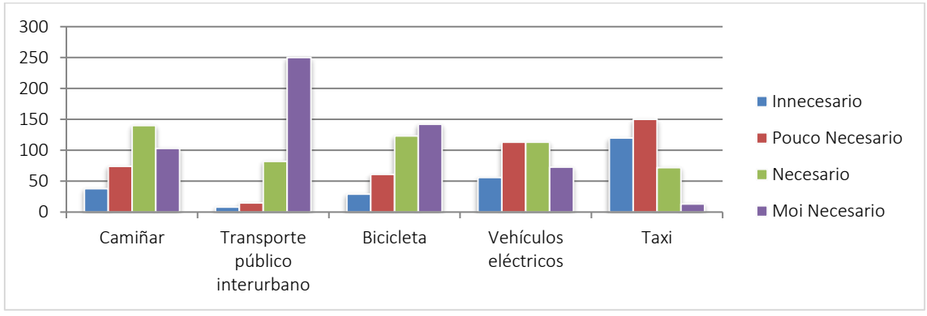


Figura 29: Modos de transporte a promocionar en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

- **MOBILIDADE PEONIL EN OLEIROS**

En xeral o grado de satisfacción coa mobilidade peonil no concello é alto, un 29,6% considérao aceptable, un 35,5% considérase satisfeito e un 16% moi satisfeito.

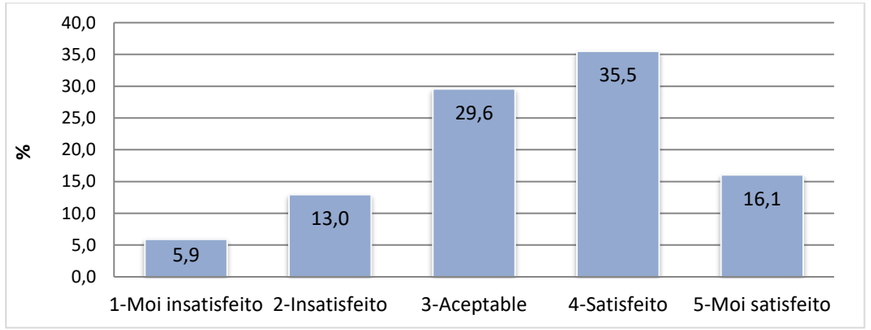


Figura 30: Grado de satisfacción coa mobilidade a pé (Fonte: Elaboración propia)

Os casos nos que adoitan a desprazarse en pé son principalmente por motivos de lecer e deporte seguido das compras e doutras xestións administrativas.

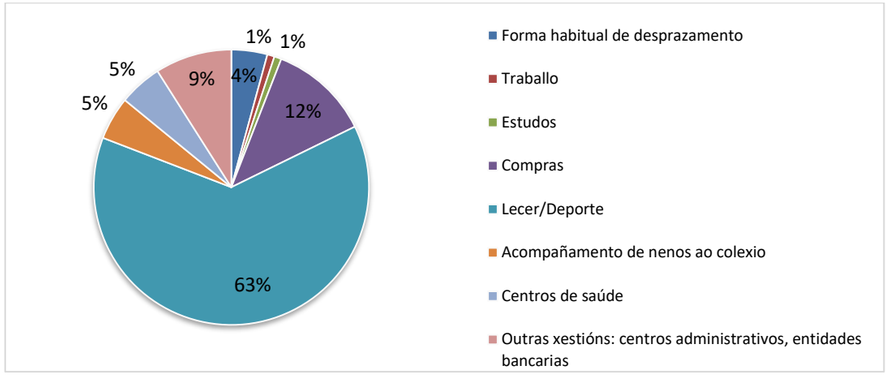


Figura 31: Situacións nos que adoita a desprazarse unicamente a pé (Fonte: Elaboración propia)

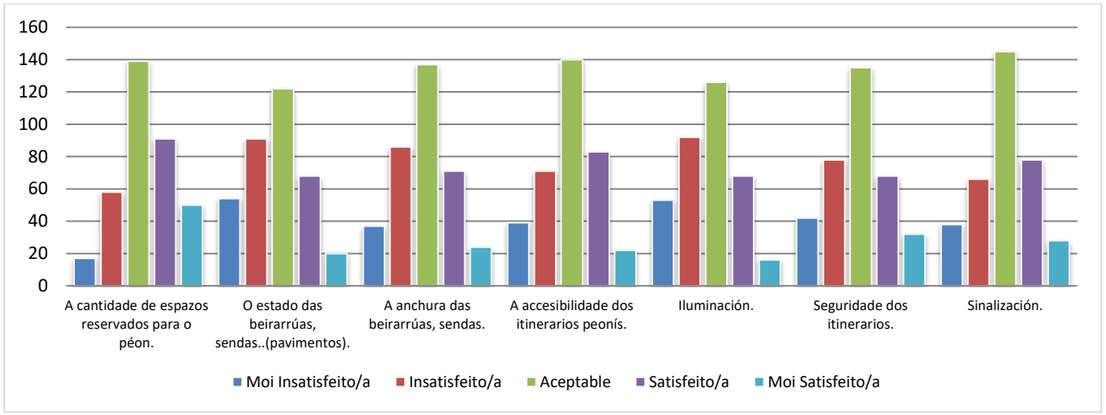


Figura 32: Grado de satisfacción diversos aspectos da mobilidade peonil (Fonte: Elaboración propia)

En xeral, os aspectos mellor valorados son a cantidade de espazos reservados para pasear e a sinalización. A opinión xeneralizada é aceptable para todos os aspectos analizados. As maiores desconformidades atopámolas en relación ao estado e anchura das beirarrúas e sendas e a iluminación.

Por outro lado, respecto á pregunta de si creen que Oleiros precisa máis rúas ou itinerarios peonís, un 58% responde que non, fronte ao 42% que si estaría a favor.

Respecto ás rúas/itinerarios propostos, destacan:

Mellorar en xeral e dar continuidade aos itinerarios existentes, dotándoos das adecuadas condicións de accesibilidade. Impulsar as conexións a pé entre os distintos núcleos urbanos do concello.

Mellorar as conexións peonís nas parroquias como Iñás ou Dexo consideradas pouco accesibles a pé.

Así mesmo, os enquisados indicaron neste apartado outras posibles medidas para mellorar a mobilidade peonil en Oleiros entre as que destacan:

- Execución de máis pasos de peóns en xeral, que permitan unha continuidade dos itinerarios peonís (por exemplo consideran necesario novos pasos de peóns na N-VI, estradas autonómicas, ou en núcleos como Lorbé, Breixo, O Couto, etc.).
- Mellora da visibilidade e iluminación en pasos de peóns e rúas.
- Incrementar o ancho de beirarrúas e outros itinerarios peonís existentes, executando os tramos que faltan para consolidar a súa continuidade e a súa accesibilidade a persoas con mobilidade reducida, por exemplo: Rúa do Mar, Bartolomé de las Casas, Rúa do Lameiro, O Carballo, Emilia Pardo Bazán, Tierno Galván, etc.
- Eliminar obstáculos e barreiras nas beirarrúas (árbores, farois ou sinalización, bordos non rebaixados) e mellorar o estado dos pavimentos. Por exemplo: Isaac Díaz Pardo, O Seixal, Montrove, etc.
- Fomentar os desprazamentos a pé, pero para iso é necesario melloras na rede peonil e a execución de novos itinerarios onde carecen deles. Novos itinerarios por exemplo en Manuel Pardo de Andrade, Rúa da Luz, Espoz y Mina, Cobo, Subiña, Camiños Reais, Rúa Bañil, Rúa Catasol, Rúa Fiandeiras, etc.
- Execución de camiños escolares seguros.
- Campañas de concienciación que promovan modos de desprazamento máis sostibles.

- **VEHÍCULO A MOTOR**

Neste caso, o 95% dos enquisados son usuarios de vehículo a motor, sendo os vehículos diésel os máis utilizados no concello.

En xeral o grado de satisfacción coa circulación en vehículo a motor no concello é aceptable (cun 32,7%), aínda que un 23,9% e un 16,9% considérano malo ou moi malo.

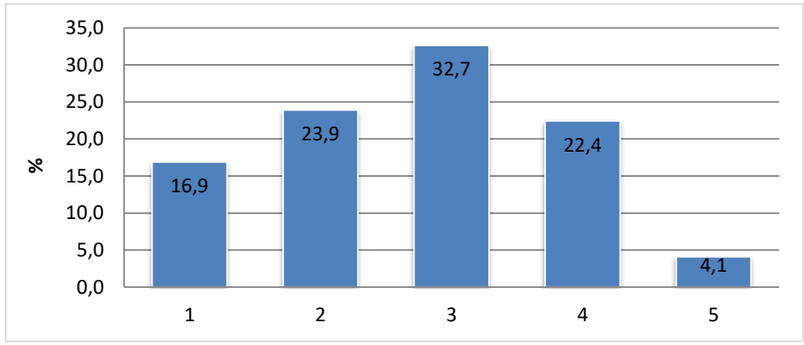


Figura 33: Grado de satisfacción coa mobilidade en vehículo a motor (Fonte: Elaboración propia)

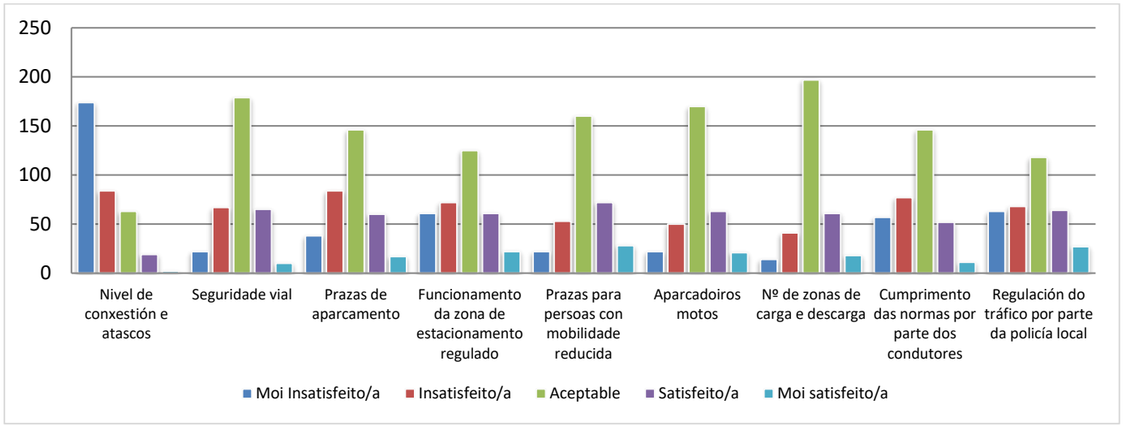


Figura 34: Grado de satisfacción coa mobilidade en vehículo a motor (Fonte: Elaboración propia)

Dos anteriores aspectos relacionados coa circulación en vehículo a motor, o nivel de conxestión e atascos presenta con diferencia os peores resultados seguido do cumprimento das normas por parte dos condutores, mentres que as prazas para persoas con mobilidade reducida e a regulación do tráfico por parte da policía son os aspectos que presenta unha maior conformidade.

Respecto ás medidas que o Concello debería adoptar para mellorar a circulación en vehículo a motor no concello, os aspectos que os enquisados consideran innecesarios son executar novas zonas de aparcadoiro regulado (zona azul...) e a peonalización de máis rúas, mentres que os aspectos que consideran máis necesarios son a execución de máis aparcadoiros periféricos seguido da instalación de puntos de recarga eléctrico, a reordenación do tráfico e campañas de concienciación.

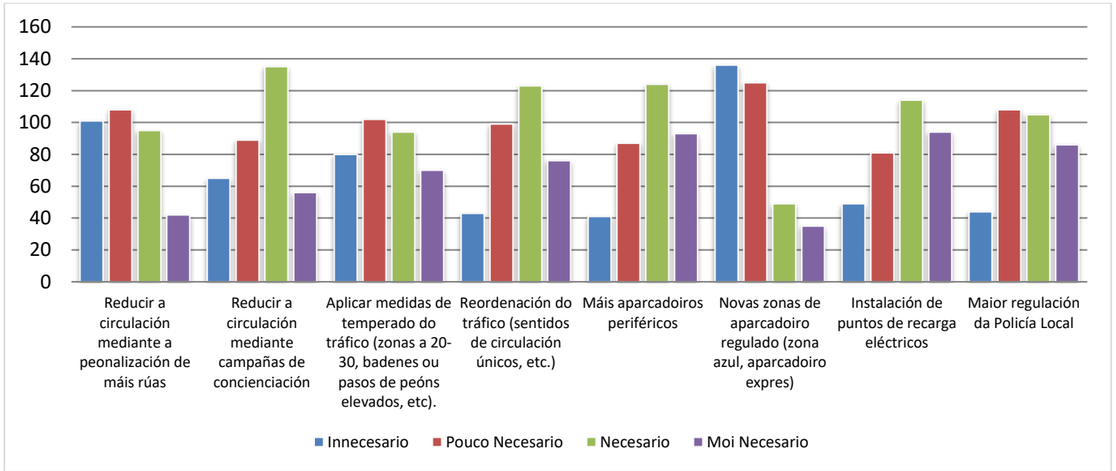


Figura 35: Medidas para mellorar a circulación en vehículo a motor (Fonte: Elaboración Propia)

En cando á proposta de outras medidas destacan:

- Tráfico:
  - Alternativas que permitan liberar de tráfico a Avda. Che Guevara e dar solución aos atascos na Ponte Pasaxe-Perillo.
  - Vía Ártabra, conexións coa A-6 e a AP-9 que permitan desconxestionar o tráfico interior.
  - Regular o tráfico durante as horas punta (estrada Sada/Oleiros, N-VI). Maior control policial.
  - Modificar nas horas punta ou eliminar os semáforos de Santa Cristina e da N-VI-Perillo, instalando pasos de peóns elevados e un maior control da policía nos horarios de entrada e saída dos centros escolares.
  - Reducir a velocidade permitida en tramos de travesía limitados a 70 km/hora.
  - Medidas de calmado do tráfico rodado (redución da velocidade dentro dos núcleos, humanización de espazos urbanos), por exemplo nas rúas República Argentina ou Emilia Pardo Bazán.
  - Mellorar a seguridade viaria en cruces (visibilidade, sinalización).
  - Mellora da sinalización no concello que permita reducir a duración dos desprazamentos.
  - Ampliar a capacidade do viario.
  - Promoción do vehículo compartido.
  - Evitar a circulación de vehículos de limpeza ou recollida de lixo nas horas punta.
- Estacionamento
  - Zona de residentes con tarxeta para veciños (como mínimo durante a época estival) ou zona azul gratuíta para os residentes.
  - Maior vixilancia por parte da policía local dos vehículos mal estacionados.
  - Máis PMR.
  - Facilitar os desprazamentos curtos a pé, estacionamentos en zonas previamente definidas en cada localidade.
  - Estacionamentos disuasorios próximos ás zonas urbanas de Santa Cristina, Santa Cruz ou Mera.
- Vehículos eléctricos
  - Axudas ou bonificacións na adquisición de vehículos eléctricos.
  - Aparcadoiros con recarga para bicis eléctricas.

En canto ao uso do vehículo eléctrico en Oleiros, un 44% dos enquisados estarían dispostos a cambiar a un vehículo eléctrico si se instalaran puntos de recarga na vila.

- **TRANSPORTE PÚBLICO**

Con respecto ao transporte público, un 45% dos enquisados son usuarios do mesmo e utilizan principalmente o autobús (86%) fronte ao taxi (12%).

Segundo os enquisados os principais motivos para non usar o transporte público como medio habitual de desprazamentos son os horarios e frecuencias insuficientes seguido da ausencia de rutas (entre as que destacan rutas a centros de traballo como polígonos industriais, centros comerciais, universidades, aeroporto, rutas no interior do concello, etc.).

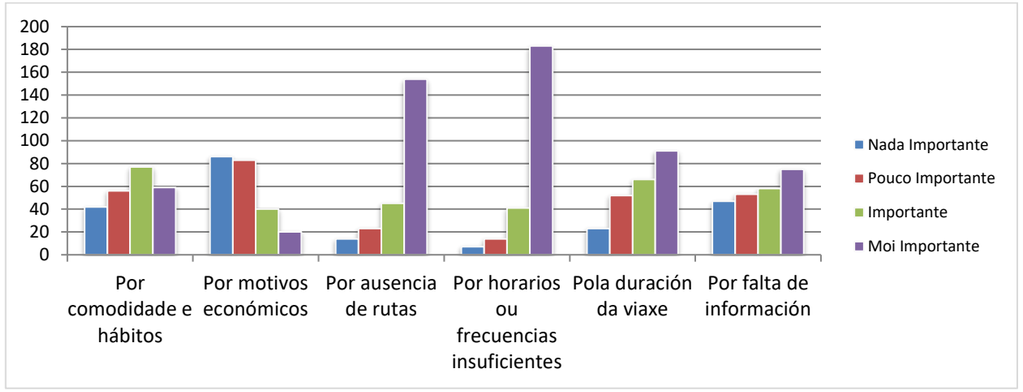


Figura 36: Motivos polos que non usan o transporte público como modo de desprazamento habitual (Fonte: Elaboración Propia)

Do resto de motivos recollidos destacan os seguintes:

- Inseguridade nos percorridos ata as paradas (algunhas moi distantes), e falta de accesibilidade nos itinerarios, paradas, autobuses..
- COVID-19.
- Falta de puntualidade.
- Escasa intermodalidade.
- Non permitir o acceso a cans.
- Non hai servizo en horario nocturno e durante a fin de semana moi reducido.

Por outro lado, os usuarios do transporte público en Oleiros os principais motivos polos que utilizan o servizo son porque é máis sostible, por aforro económico fronte a uso do vehículo privado e por comodidade.

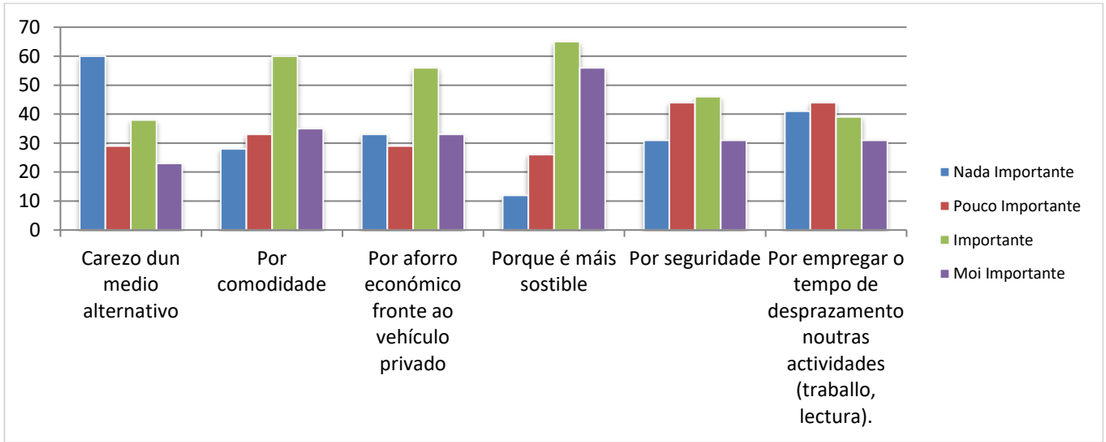


Figura 37: Motivos polos que usan o transporte público como modo de desprazamento habitual (Fonte: Elaboración Propia)

Do resto de motivos recollidos destacan os seguintes:

- Empregar o tempo de desprazamento noutras actividades (lectura, traballo).
- Falta de estacionamento no seu destino (A Coruña).

A frecuencia coa que usan o servizo é na maioría dos casos de maneira ocasional (80%) e en xeral a valoración do servizo de autobuses é baixo-aceptable.

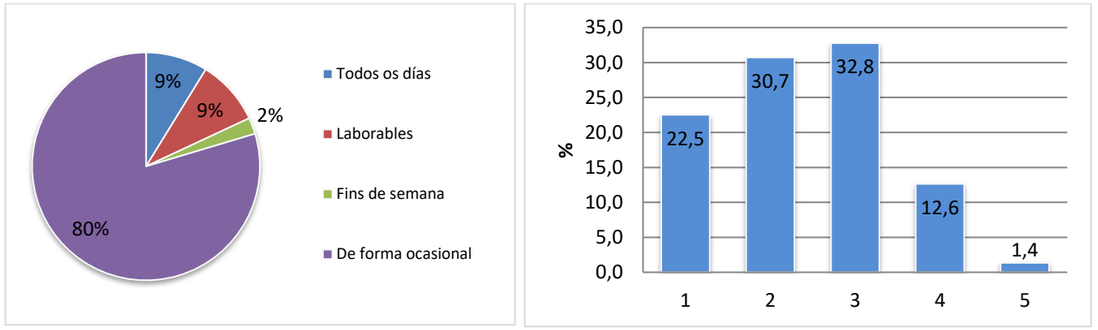


Figura 38: Frecuencia con que usan o transporte público e valoración en xeral do servizo de autobús en Oleiros (Fonte: Elaboración Propia)

Dos aspectos relacionados coas liñas de autobús, as frecuencias, horarios e rutas existentes presentan con diferencia os peores resultados seguido da información dispoñible, mentres que o grado de satisfacción con respecto ao resto de aspectos é en xeral aceptable.

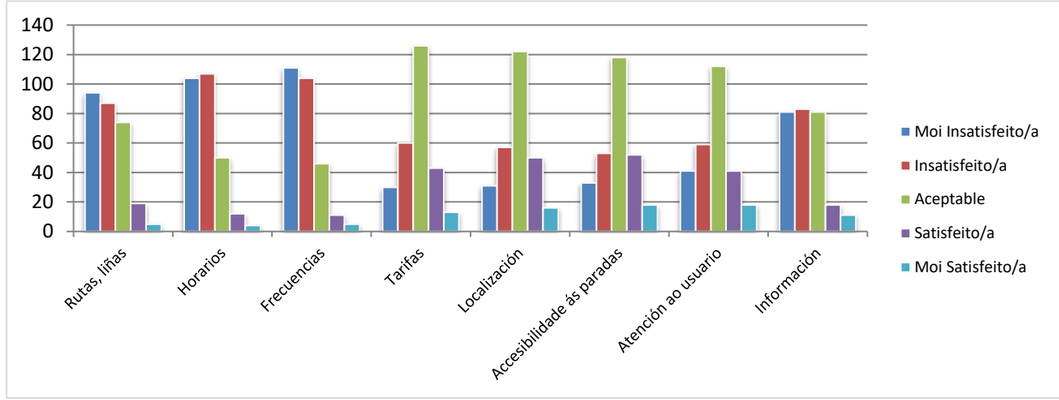


Figura 39: Grado satisfacción diversos aspectos do transporte público en autobús (Fonte: Elaboración Propia)

En canto ás melloras propostas polos usuarios respecto da rede de transporte público no concello, destacan:

- Mellorar o servizo naquelas zonas do concello onde é máis deficiente (por exemplo: Dexo, Lorbé, Os Tornos, Broño, núcleos do interior). Mellora das conexións entre os diferentes núcleos do concello.
- Reforzar os servizos existentes nas horas punta e durante a época estival (paradas acondicionadas, reforzo en horas punta, ampliación servizos no fin de semana e horario nocturno, carrís específicos ou prioritarios, descontos por uso habitual, etc.). Garantir a puntualidade do servizo.

- Novas rutas que conecten o concello cos polígonos industriais de A Coruña, con outras zonas da cidade (Alfonso Molina), centros comerciais, hospitais (máis buses ao CHUAC despois das 22 horas), universidade, outros concellos (Cambre, Culleredo, Sada...), etc.
- Ampliar horarios en horario nocturno e nos fins de semana e festivos. Converter o transporte público nunha opción para as actividades de lecer.
- Mellora na comunicación entre liñas, coincidentes en paradas e horarios.
- Acondicionamento das paradas dotándoas de sinalización, iluminación adecuada, marquesiñas, información clara acerca das rutas, horarios (pantallas), que sexan accesibles.
- Información a tempo real do servizo, creación dunha APP, información na web do concello.
- Bonificacións polo uso do transporte público.
- Valorar outros medios de transporte público (transporte marítimo Coruña-Oleiros), coa creación de aparcadoiros disuasorios nas zonas de embarque, ou valorar a posibilidade de transporte ferroviario de proximidade.

Por outro lado, acerca do servizo de taxi, a frecuencia con que o utilizan é de forma ocasional (97%), e a valoración en xeral do servizo é boa.

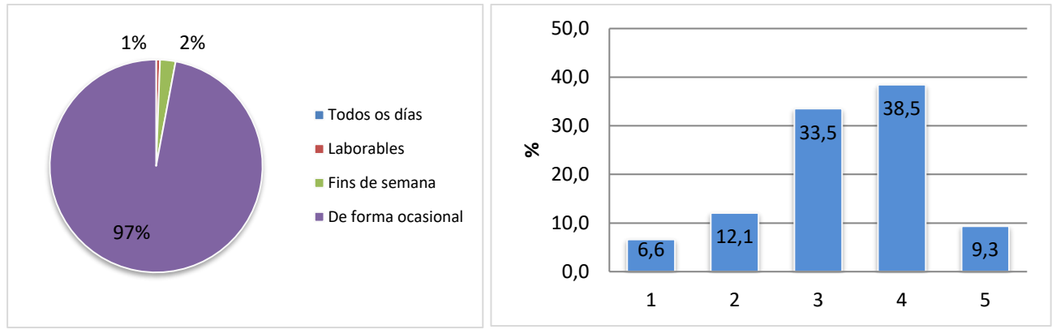


Figura 40: Frecuencia e valoración xeral do servizo de taxis (Fonte: Elaboración Propia)

Respecto ao servizo de taxis a opinión xeneralizada é aceptable para todos os aspectos analizados. As maiores desconformidades atopámolas en relación ás tarifas, mentres que o aspecto mellor valorado correspóndense coa atención ao usuario.

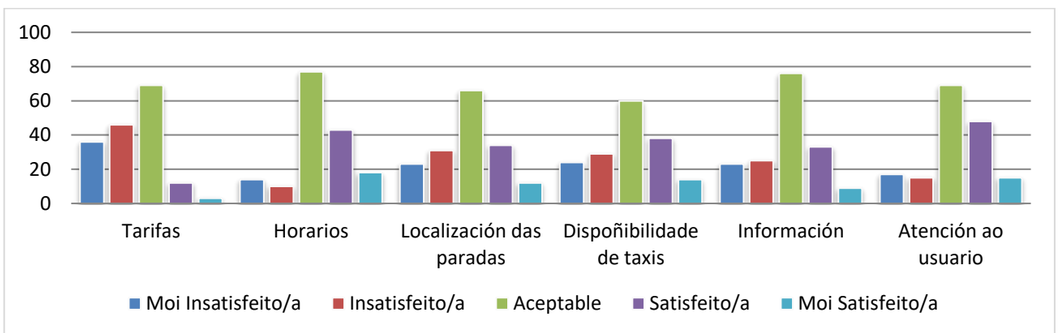


Figura 41: Grado satisfacción diversos aspectos do servizo de taxis (Fonte: Elaboración Propia)

- **MOBILIDADE EN BICICLETA**

Por último, no referente ao transporte en bicicleta o 30% dos enquisados utilizan a bicicleta en Oleiros como medio de transporte ou desprazamento, e en xeral valoran a mobilidade en bicicleta en Oleiros como aceptable cun 47,2%.

Con respecto á porcentaxe de enquisados que non utilizan a bicicleta, a existencia de carrís bici e mellor conectados a proximidade dun servizo de aluguer ou préstamo, animaríaos ao utiliza máis este medio.

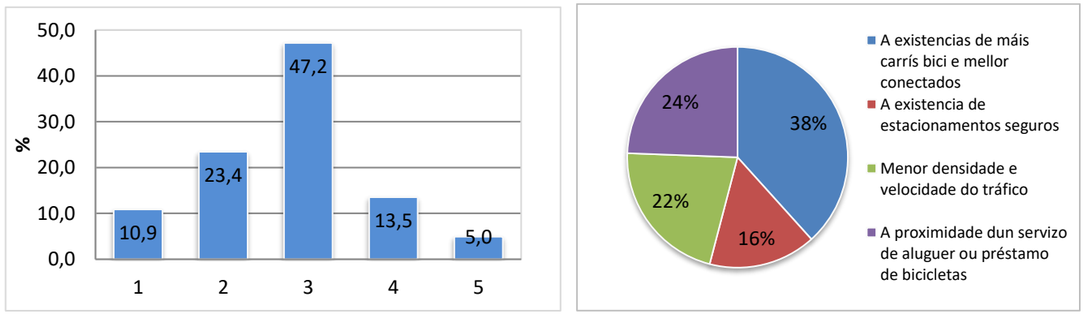


Figura 42: Valoración da mobilidade en bicicleta e motivos que os animarían ao seu uso (Fonte: Elaboración propia)

En canto as medidas máis necesarias para fomentar o uso da bicicleta son a execución de carrís bici seguido da instalación de aparcadoiros seguros e a realización de campañas de concienciación.

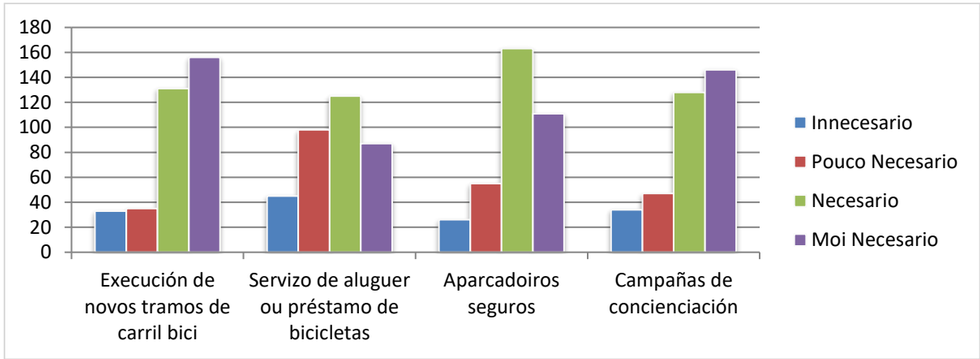


Figura 43: Medidas para mellorar a circulación en bicicleta (Fonte: Elaboración Propia)

Por últimos, no caso de que se adopten as medidas anteriores, un 42% dos enquisados estarían a favor de usar a bicicleta como medio de transporte habitual, fronte ao 58% que estarían en contra.

2.7.2. MESAS SECTORIAIS

Dentro das accións de participación da cidadanía, celebráronse varias reunións sectoriais ou mesas de traballo con representantes de diferentes asociacións e colectivos do concello de Oleiros, no marco das accións de participación cidadá.

A continuación resúmense as demandas e peticións trasladadas ao equipo redactor en cada un dos encontros celebrados:

Asociacións culturais:

- Dificultades nalgún percorrido peonil debido á falta de continuidade nas beirarrúas/itinerarios , como por exemplo entre o centro comercial-polígono de Iñás e o núcleo de Iñás, ou na estrada entre Breixo e Sta. Cruz.
- Valoran de maneira moi positiva itinerarios peonís como as senda libre a carón da costa, a ruta entre Arillo-Canide ou a Broño e Breixo.
- A asociación Ocio Inclusivo, trasladounos a necesidade de incrementar o número de prazas reservadas para persoas con mobilidade reducida, destacando que nalgunha das urbanización do concello carecen delas. Así mesmo, consideran necesario mellorar as xa existentes adecuando as súas dimensións e accesos á normativa vixente.

  En xeral, trasládannos que as persoas con discapacidade atopan moitas dificultades á hora de desprazarse de maneira autónoma no concello, tanto a través do transporte público como debido á falta de accesibilidade nos percorridos peonís ou nas paradas de autobús. Consideran interesante unha iniciativa como o taxi compartido a demanda ou un servizo adaptado a nivel municipal que permita que persoas residentes en zonas máis illadas (zona Norte) achegarse aos servizos existentes nos centros urbanos.
- En relación ao transporte público, consideran insuficiente as actuais frecuencias en xeral, e as conexións a zona norte do concello (Dexo, Lorbé...), aínda que valoran positivamente a conexión do concello co centro da cidade de A Coruña (Entrexardíns).
- Respecto ao estacionamento, agás o núcleo de Santa Cruz, a Urbanización Dos Regos e a zona de praias na época estival, non consideran que exista un problema. Por outro lado, trasládannos que como usuarios do centro de saúde de Mera, na época estival a partir das 12:00 horas, vense obrigados a pagar para estacionar e asistir á consulta médica polo que consideran que sería preciso reservar varias prazas de estacionamento libre ou exprés ás persoas que asistan ao centro médico.
- Por outro lado, a pesar de non ser usuarios da bicicleta, si que estarían a favor da creación de itinerarios ciclistas seguros a través do concello.

Asociacións deportivas:

- Consideran en xeral que existen problemas de accesibilidade aos pavillóns municipais, tanto nos itinerarios que dan acceso aos mesmos como dentro das propias instalacións.
- En concreto a A.D. Cristo Rey comentounos a problemática existente no acceso ao campo de fútbol no que adestran. Consideran que a falta de iluminación, dun itinerario peonil seguro e de prazas de estacionamento suficientes, fan este percorrido perigoso sobre todo nas horas de menor claridade.
- Por outro lado, estiman necesario colocar aparcadoiros para bicicletas en todas as instalacións deportivas, xa que sobre todo no verán os rapaces desprázanse en bicicleta. Por este motivo, consideran positivo a creación de itinerarios ciclistas que conecten cos equipamentos deportivos do municipio.

  Como usuarios da bicicleta trasladáronnos diferentes cuestións, como un déficit ou mal estado da sinalización, ou a necesidade de establecer algún tipo de advertencia ou recomendación que fomente o uso dos carrís bici existentes sobre todo en zonas como a Avenida Che Guevara con maiores intensidades de tráfico.
- En canto ao transporte público, consideran necesario mellorar as actuais frecuencias. Valoran a posibilidade de crear unha parada lanzadeira preto da Ponte Pasaxe ou Santa Cristina á que cheguen os buses que percorren o concello (mellorando as súas frecuencias) e onde sexa posible realizar un transbordo á liña de bus urbano da cidade de A Coruña.

  Propoñen a idea de recuperar o servizo de transporte marítimo entre Oleiros e A Coruña (ben en Santa Cristina, Santa Cruz ou incluso Mera), coa problemática de que na actualidade non existen infraestruturas que permitan o acceso ao concello dende o mar, a pesar de contar con unha extensa liña costeira.
- Respecto ao estacionamento, o núcleo de Santa Cruz presenta problemas de estacionamento e tamén algunha das urbanizacións nas que se localizan os centros deportivos (Dos Regos, Urb. Icaria, ...) sobre todo os días de partido.

Asociacións de veciños:

- Consideran necesario unha rede peonil segura que conecte os principais equipamentos administrativos, centros de saúde, centros de ensino e deportivos, etc. así como crear camiños escolares seguros que faciliten e promovan os desprazamentos a pé ou en bicicleta. Sería interesante instalar puntos de recarga para bicicletas eléctricas.

  Así mesmo, creen que é preciso unha mellor regulación das terrazas, Piden retomar o proxecto de acondicionamento da Praza do Exilio en Santa Cruz, que contemplaba a mellora da accesibilidade en todo o ámbito.
- En canto ao transporte público, consideran que a información dispoñible acerca das rutas, horarios, ou paradas e moi deficiente ou incomprensible, polo que reclaman paneis explicativos nas paradas e incluso valorar a instalación dun sistema de información en tempo real nas principais paradas do concello. Así mesmo consideran excesiva a duración das viaxes en autobús cos inconvenientes laborais ou familiares que iso supón.

  Por outro lado, este colectivo destaca que as frecuencias actuais son insuficientes e que os fins de semana carecen dun servizo adecuado, sobre todo pensando na xente nova que se despraza a Coruña ou Sada para saír de noite ou aqueles que traballan en fin de semana.
- Instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en varias zonas do concello.

ANPAS e Comunidade Escolar:

- De forma xeral todos os centros consideran positivo a creación de camiños escolares seguros que permitan o acceso a pé ou en bicicleta aos mesmos. Tiñan constancia dun proxecto de camiños seguros en Santa Cruz do ano 2017 do que descoñecen o estado actual.
- Consideran que en moitas rúas do concello (Perillo por exemplo), a carón de moitos dos pasos de peóns existentes situáronse elementos como contedores, arbustos... que dificultan a visibilidade.
- En canto ao transporte público, creen necesario optimizar as rutas escolares e regulares. É preciso ampliar as frecuencias e mellorar en xeral a información, ademais de rutas que conecten cos campus universitarios de A Coruña ou incrementar o servizo durante a fin de semana, tanto para as persoas que traballan en A Coruña como para aqueles que desfrutan do ocio nocturno.

Sinalan que algunha das paradas existentes (por exemplo, a da antiga gasolineira de Santa Cruz) non contan cun cerramento lateral, polo que en días de choiva os nenos móllanse completamente.

Outros dos inconvenientes que perciben do uso do transporte público é que nalgún caso non se cumpren os horarios previstos. Valoran a posibilidade dun transporte marítimo entre A Coruña e Oleiros.

- En relación ao estacionamento, consideran que a zona azul en verán ocasiona problemas aos residentes das zonas nas que se localiza. Creen que os usuarios das praias estacionan en rúas sen zona azul, obrigando aos residentes a pagar por estacionar. Nese caso piden reservas de estacionamento para residentes.

De forma particular algún dos centros e das ANPAS achegaron necesidades ou dificultades máis concretas:

C.E.I.P. RABADEIRA:

- Beirarrúas na saída da rúa do Ensino, actualmente so hai un paso pintado sobre o que aparcan os vehículos. Ademais é necesario garantir a continuidade dos itinerarios peonís en toda a contorna (I.E.S. Miraflores, centro de saúde, piscina municipal).
- Falta de visibilidade no cruce entre a Rúa do Ensino e Francisca Herrera. Modificar a localización do paso de peóns situado na intersección das rúas do Ensino e Avda. Francisca Herrera, e trasladalo á esquerda onde resulta máis seguro.
- Mellora en xeral da iluminación (horario e estado) nas rúas contiguas aos centros educativos (Ensino, Francisca Herrera, rúa da Cruz, Avda. Miguel Hernández, AC-527).
- Sistemas disuasorios ou de seguridade vial intelixente nos pasos de peóns da contorna dos centros educativos (AC-174 e AC-527), sobre todo a carón da piscina municipal onde os vehículos circulan a maior velocidade (badéns, iluminación do paso en presencia de peóns, etc.).
- Extensión do horario de asistencia da Policía Local á entrada e saída dos centros escolares na AC-174.
- A ANPA do centro Rabadeira oponse a un posible cambio de sentido da rúa Ensino. Con motivo da reorganización do entorno do colexio e do centro de saúde, solicitan a execución dun parque ou zona de convivencia anexa ao centro así como valorar a ampliación do aparcadoiro do centro.

I.E.S. MIRAFLORES:

- Non hai prazas reservadas a persoas con mobilidade reducida.
- Os pais utilizan o paso de cebra como zona de parada, solicitaron a instalación de bolardos ao concello para mellorar a seguridade e evitar os estacionamentos indebidos.
- Mellora da iluminación na zona e precisan unha rede peonil que conecte o centro con outros equipamentos próximos e cas principais urbanizacións da zona.
- Necesidade de reducir as velocidades actuais nas estradas a carón dos centros escolares e da piscina.

I.E.S. NEIRA VILAS:

- O acceso lévase a cabo a través dunha rúa de sentido único con estacionamento en liña e beirarrúas moi estreitas.
- A carón do acceso peonil ao centro, existe unha zona empregada como estacionamento e parada, dificultando o paso e creando maior inseguridade. Solicitouse a reposición dos bolardos situados onda o transformador eléctrico. Urbanizar a zona de entrada ao centro eliminando a zona de aparcamento en favor do peón.
- Paso de peóns onde o Brial con pouca visibilidade. A carón da escola infantil non hai un paso de peóns.
- Estudar os sentidos circulatorios implantados en Perillo (descoñecen se son definitivos ou non).
- Barreiras arquitectónicas no núcleo de Santa Cristina (alumnos con discapacidade trasladaron a súa problemática á ANPA).

C.E.I.P. VALLE INCLÁN:

- O acceso ao pavillón carece dun paso de peóns.

C.E.I.P. JUANA DE VEGA:

- Rúa de acceso estreita sen aparcadoiro, e con un itinerario peonil estreito separado da estrada por elementos de formigón, solicitan unha beirarrúa con máis seguridade. Cruce con pouca visibilidade.

CENTROS A FÁBRICA E ESCOLA DE DANZA:

- En algún caso, consideran que existe un problema de estacionamento en estes centros.

3. FASE II. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS

Nesta fase analizarase a información recollida no análise realizado da situación actual e das inquedanzas recollidas na participación cidadá para identificar os principais problemas no ámbito da mobilidade sostible en Oleiros.

3.1. TERRITORIAIS

O marco legal de aplicación referente á normativa de accesibilidade está composto por unha normativa de ámbito autonómico e outra estatal.

Autonómica

Decreto 35/2000, do 28 de Xaneiro polo que se aproba o "Regulamento de desenvolvemento e execución da Lei 8/1997 de 20 de Agosto, de accesibilidade e supresión de barreiras na Comunidade Autónoma de Galicia".

Estatal

Real Decreto Lexislativo 1/2013, do 29 de novembro, polo que se aproba o Texto Refundido da Lei Xeneral de dereitos das persoas con discapacidade e da súa inclusión social.

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.

Orde TMA/851/2021, do 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.

Aos efectos de aplicación establécense as seguintes definicións:

a) Enténdese por accesibilidade aquelas características do urbanismo, da edificación, do transporte ou dos medios e sistemas de comunicación que lle permiten a calquera persoa a súa utilización de maneira autónoma, con independencia da súa condición física, psíquica ou sensorial.

b) Enténdese por barreiras calquera impedimento, traba ou obstáculo que limite ou impida o acceso, a liberdade de movemento, a estancia, a circulación e a comunicación sensorial das persoas con mobilidade reducida ou calquera outra limitación.

Levouse a cabo unha análise dos principais itinerarios peonís/ciclistas do municipio, que unido á información aportada a través da participación cidadá permitiu detectar unha serie de deficiencias, relacionadas con diversos aspectos, que afectan á rede peonil e inflúen no seu deterioro dificultando en gran medida a accesibilidade e a mobilidade peonil.

As principais deficiencias observadas resúmense a continuación e recóllense no GIS adxunto ao presente documento:

- A pesar de que as actuacións de humanización e mellora do espazo público e os novos desenvolvementos residenciais executados nos últimos anos cumpran cas condicións básicas de accesibilidade, respectando un ancho mínimo de 1,80 metros (ancho libre de paso) , detectáronse diversas zonas, tramos e itinerarios onde o ancho é insuficiente para a intensidade de tránsito peonil e/ou para o paso de persoas con mobilidade reducida.

Nas seguintes imaxes identifícanse as diferentes rúas e itinerarios onde os anchos se reducen considerablemente, dificultando de maneira significativa o paso.



Imaxe 185: Plano itinerarios peonís con anchos más reducidos (Fonte: Elaboración propia)

A continuación recóllense algunhas imaxes de diferentes rúas do concello onde os anchos das beirarrúas son insuficientes:







Imaxe 186: Anchos de beirarrúa/itinerario insuficientes en Avda. Venezuela, rúa Golfiño, rúa Doutor Fleming e rúa Xosé Neira Vilas (Fonte :Elaboración propia)

- Existencia de mobiliario urbano e outros elementos como árbores, farois, sinais, etc. que dificultan a mobilidade peonil xerando itinerarios en zigzag, obstáculos e estreitamentos que non cumpren coa normativa en materia de accesibilidade e eliminación de barreiras arquitectónicas.

  Nas seguinte imaxe recóllense aquelas rúas e zonas nas que se detectaron elementos que invaden o itinerario peonil, dificultando o paso.



Imaxe 187: Plano beirarrúas o itinerarios peonís con elementos que interfiren no paso (Fonte: Elaboración propia)



Imaxe 188: Exemplo de elementos do mobiliario urbano nos itinerarios peonís na Avda. Emilia Pardo Bazán, Avda. Che Guevara, Rúa Fonte de Abaixo e Avd. Rep. Argentina de arriba abaixo de esquerda a dereita (Fonte: Elaboración propia)

Merece unha mención especial os casos nos que as disposicións das terrazas nas beirarrúas (debido en parte á situación de emerxencia sanitaria), reducen considerablemente o espazo para os peóns, obrigándoos nalgún caso a ocupar a calzada ou a cruzar á marxe contraria.

- Rúas que carecen de beirarrúas ou dun espazo reservado para o tránsito de peóns, ben por tramos ou ben ao longo de toda a súa lonxitude, dando lugar a unha falta de continuidade dos itinerarios peonís. En moitos casos está urbanizada a fronte de parcela onde se localizan as vivendas, sen existir unha continuidade do itinerario entre as mesmas. Así mesmo, a inexistencia de pasos de peóns nalgunha intersección dificulta o percorrido de forma segura.





Imaxe 189: Exemplo dalgunha rúas sen itinerario peonil ou con descontinuidades no mesmo na Rúa Castañeira, Rúa Golfiño, Avda. Venezuela e O Carballo de arriba abaixo de esquerda a dereita (Fonte: Elaboración propia)



Imaxe 190: Plano rúas e zonas sen beirarrúas/itinerarios peonís ou con descontinuidades no seu percorrido (Fonte: Elaboración propia)

- Existen outros itinerarios peonís diferenciados da zona de circulación de vehículos mediante marcas viarias, separadores ou bolardos. Nalgún caso, e tendo en conta a súa localización a carón de centros escolares, as características do viario no que se empraza, ou outros aspectos como a iluminación resulta perigoso o tránsito polos mesmos.



Imaxe 191: Exemplo de itinerarios peonís delimitados na plataforma nas rúas Pedreiras, Concelleiro Alfredo Novoa e Ensino (Fonte: Elaboración propia)

- Ademais do descrito en puntos anteriores, detectáronse outras barreiras arquitectónicas ao longo do concello como: falta de rebaixes ou rebaixes inadecuados, ausencia de pasos de peóns ou non adaptados, pavimentos en mal estado ou irregulares, pendentes moi pronunciadas, transicións entre pavimentos mal resoltas, escaleiras urbanas que xeran obstáculos, falta de varandas, etc.



Imaxe 192: Exemplo de outras incidencias que repercuten na accesibilidade na Rúa Luis Pimentel Avda. Isaac Díaz Pardo, Avda. das Américas e Rúa Golfiño de esquerda a dereita de arriba abaixo (Fonte: Elaboración propia)



Imaxe 193: Plano rúas con incidencias relacionadas coa accesibilidade (Fonte: Elaboración propia)

- Estacionamento de vehículos ocupando parte das beirarrúas ou nas intersección, o que dificulta o paso nalgunhas zonas. Centros educativos do concello demandaron a instalación de elementos de protección co fin de evitar aparcamentos indebidos que provoquen inseguridade circulatoria e peonil así como o deterioro do espazo. Ademais, urbanizacións como Dos Regos presentan a diario un bo número de vehículos estacionados indebidamente.





Imaxe 194: Exemplos de estacionamentos de vehículos en espazos peonís situados nas rúas Castañeira e Río Ulla (Fonte: Elaboración propia)

- Con respecto ao carril bici que conecta Santa Cristina con Mera, os tramos compartidos bici-peón poden resultar perigosos, así como os saltos dunha marxe a outra seguindo o carril bici delimitado sen un cruzamento apropiado.



Imaxe 195: Carril bici compartido en Viñas de Babilonia e carril bici delimitado en Avda. República Argentina (Fonte: Elaboración propia)

En xeral, a superficie de espazos ocupados polo vehículo é superior ao espazo destinado para o tránsito de peóns, aínda que nos últimos anos o concello de Oleiros está incrementando as actuacións de recuperación e mellora do espazo público para o peón.

Respecto á superficie destinada a espazos verdes no concello e tendo en conta o listado de zonas verdes e espazos libres, tanto os de sistema local como xeral previstos no PXOM, satisfáise a demanda de poboación actual cun estándar próximo a 25 m^2/hab., valor por riba doutros concellos próximos como A Coruña que está entorno ao 10,3 m^2/hab (datos observatorio urbano).

Nos últimos anos houbo un importante incremento de metros cadrados de zonas verdes por habitante, co acondicionamento de zonas para o uso e desfrute da cidadanía.

3.1.1. CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS TERRITORIAIS

Os resultados do barómetro de mobilidade mostran unha satisfacción media-alta en relación coa mobilidade peonil, sendo os aspectos peor valorados o estado e a anchura de beirarrúas e sendas ou a iluminación.

Os desprazamentos a pé no concello de Oleiros están relacionados principalmente co deporte e actividades de lecer, seguido polas compras, xestións en centros administrativos ou entidades bancarias. Por iso, percorridos ou sendas peonís como a da Costa Libre gozan de gran popularidade e están moi transitadas durante todo o ano.

Nos últimos anos, o concello de Oleiros está o promover diversas actuacións relacionadas coa mobilidade, co obxectivo de dar un maior protagonismo ao peón fronte ao vehículo a motor, buscando un deseño do municipio que responda as necesidades dos seus habitantes. De aí que, actuacións como a execución de camiños escolares seguros ou a creación dunha rede de itinerarios peonís e ciclistas que conecten os numerosos núcleos e urbanizacións son moi demandadas pola poboación.

A pesar diso, durante os traballos de campo observouse que o concello presenta dificultades para camiñar de xeito cómodo e seguro, con problemas de accesibilidade debido principalmente aos anchos insuficientes dos itinerarios existentes, á unha falta de continuidade nos mesmos ou á ocupación de espazos con mobiliario urbano.

De todos xeitos Oleiros presenta unhas condicións favorables para establecer unha redistribución dos modos de transporte, a través de accións que permitan recuperar o espazo público mediante de políticas de mobilidade que dean prioridade ao peón.

Por tanto, analizada a problemática territorial do concello de Oleiros os **principais retos** a levar a cabo neste ámbito son:

- ✓ Fomentar os desprazamentos a pé e en bicicleta fronte aos modos motorizados, dando prioridade o peón/ ciclista fronte o vehículo, sempre nas adecuadas condicións de seguridade
- ✓ Creación de novas rutas ou sendas peonís e ciclistas que conecten os principais núcleos, centros atractores e zonas de esparexemento e lecer na procura de fomentar hábitos saudables. Para iso promoverase o uso da rede municipal e a recuperación dos antigos camiños reais.
- ✓ Recuperar o espazo público de estancia, coa creación de espazos máis agradables e confortables para o peón que inviten á permanencia.
- ✓ Adecuar as infraestruturas peonís e ciclistas existentes, garantindo a accesibilidade aos colectivos máis vulnerables.
- ✓ Asegurar a continuidade dos itinerarios peonís, completando aqueles traxectos incompletos e executando pasos de peóns onde sexa necesario.

3.2. SOCIO-ECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS

3.2.1. TENDENCIA DO CRECEMENTO POBOACIONAL

Tal como se analizou anteriormente a tendencia na evolución da poboación do termo municipal nos últimos dez anos foi crecente, incrementando a poboación total do municipio aproximadamente un 8,2%, o que equivale a un aumento de 2.789 persoas no concello. Se analizamos os núcleos que concentran maior número de habitantes segundo o INE, a tendencia é similar.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total Concello	34.133	34.385	34.470	34.563	34.693	35.013	35.198	35.559	36.075	36.534	36922
Perillo-Sta. Cristina	7964	8110	8112	8064	8143	8285	8346	8413	8678	8786	8880
Porto de Santa Cruz-Coruxo de Arriba	4191	4244	4280	4257	4240	4261	4348	4404	4408	4480	4718
Pazos	2772	2875	2929	2992	3104	3228	3289	3351	3406	3540	3517
Montrove	2687	2707	2702	2710	2682	2722	2732	2848	2805	2778	2747
O Seixal-Vilar	1668	1706	1741	1698	1705	1712	1692	1701	1715	1708	1733
Arillo	1622	1616	1632	1606	1616	1632	1633	1623	1625	1637	1621
O Carballo	1333	1315	1301	1351	1327	1325	1315	1297	1301	1349	1348
Os Regos	1039	1014	999	978	979	972	984	1000	1000	1019	1029
Oleiros	906	860	852	825	821	815	856	866	875	869	936
Vilar-O Seixal	806	825	846	823	838	849	839	856	866	848	870
Lorbé	767	749	750	767	758	734	724	728	722	731	761
O Seixo	758	770	779	802	814	843	857	874	890	877	864
Mera	523	506	511	499	521	510	513	529	515	522	525

Táboa 87: Evolución da poboación entre os anos 2010 e 2021 (Fonte: INE)

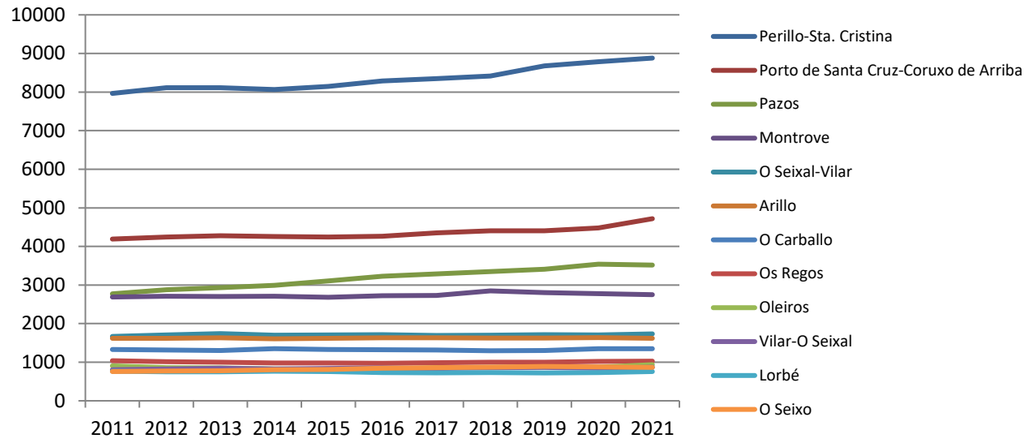


Figura 44: Gráfica comparativa da evolución da poboación dos principais núcleos de poboacións de Oleiros segundo o INE (Fonte: INE/Elaboración Propia)

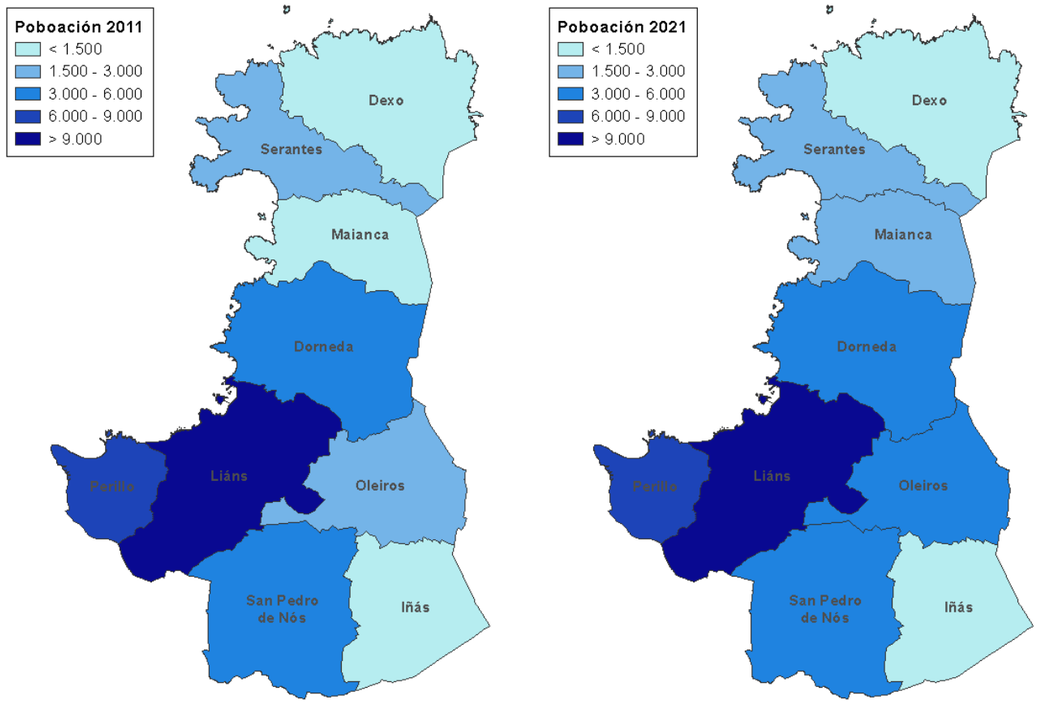
Desde o ano 2011 vemos que o incremento gradual da poboación no municipio vai moi parello aos principais núcleos de Oleiros, sen embargo a poboación en núcleos como Mera, Lorbé, Os Regos ou Arilllo mantense bastante constante no tempo ou incluso diminúe lixeiramente.

3.2.2. DISTRIBUCIÓN DA POBOACIÓN POR PARROQUIAS

Se analizamos a distribución da poboación no municipio de Oleiros, case o 30% do total dos habitantes concéntrase na parroquia de Liáns seguido de Perillo cun 24% e Nós cun 13%, mentres que no resto de parroquias a poboación distribúese da seguinte forma:

PARROQUIAS	2011	2021	PORCENTAXE POBOACIÓN 2021
DEXO (SANTA MARÍA)	1.364	1.424	3,86
DORNEDA (SAN MARTIÑO)	3.410	3.566	9,66
IÑÁS (SAN XURXO)	1.226	1.279	3,46
LIÁNS (SANTA EULALIA)	9.839	10.679	28,92
MAIANCA (SAN COSME)	1.231	1.533	4,15
NÓS (SAN PEDRO)	4.605	4.801	13,00
OLEIROS (SANTA MARÍA)	2.928	3.175	8,60
PERILLO (SANTA LEOCADIA)	7.964	8.880	24,05
SERANTES (SAN XULIÁN)	1.566	1.585	4,29

Táboa 88: Distribución da poboación por parroquias (Fonte: INE)



Imaxe 196: Poboación por parroquias anos 2011-2021 (Fonte: Elaboración propia)

As parroquias que concentran unha porcentaxe maior de poboación son Liáns, Perillo e San Pedro de Nós como se mostra nas seguintes imaxes:

PARROQUIA	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Taxa media anual 2011/2021 (%)
DEXO	1.364	1.342	1.346	1.366	1.371	1.362	1.348	1.349	1.358	1.382	1.424	0,35
DORNEDA	3.410	3.396	3.390	3.384	3.394	3.418	3.443	3.450	3.489	3.542	3.566	0,40
IÑÁS	1.226	1.208	1.213	1.193	1.205	1.195	1.210	1.211	1.232	1.249	1.279	0,51
LIÁNS	9.839	9.939	9.952	10.004	10.060	10.129	10,267	10.391	10.450	10.568	10.679	1,00
MAIANCA	1.231	1.270	1.282	1.311	1.338	1.383	1.367	1.461	1.464	1.513	1.533	2,71
SAN PEDRO DE NÓS	4.605	4.660	4.710	4.747	4.706	4.728	4.721	4.696	4.739	4.775	4.801	0,63
OLEIROS	2.928	2.898	2.902	2.942	2.916	2.954	2.945	3.019	3.115	3.160	3.175	0,91
PERILLO	7.964	8.110	8.112	8.064	8.143	8.285	8.346	8.413	8.678	8.786	8.880	1,41
SERANTES	1.566	1.563	1.563	1.552	1.560	1.559	1.551	1.569	1.550	1.559	1.585	0,16

Táboa 89: Evolución da poboación por parroquias (Fonte: Datos INE)

A partir do comportamento da taxa de crecemento media anual da poboación (método crecemento xeométrico) obsérvase a evolución media anual dos saldos de poboación para un período determinado. As taxas de crecemento medio interanuais son valores fundamentais a ter en consideración para a diagnoses da mobilidade en horizontes futuros.

No caso do municipio de Oleiros, todas as parroquias presentan unha taxa media anual positiva, sendo a parroquia de Maianca a que presenta unha porcentaxe de crecemento media anual maior. Se estimamos a poboación futura mediante o método xeométrico obtéñense os seguintes valores para cada unha das parroquias de Oleiros:

PARROQUIA	2021	Taxa media anual 2011/2021 (%)	POBOACIÓN FUTURA (2026-Medio Prazo)	POBOACIÓN FUTURA (2030-Longo Prazo)
DEXO	1.424	0,35	1.449	1.470
DORNEDA	3.566	0,40	3.638	3.696
IÑÁS	1.279	0,51	1.312	1.338
LIÁNS	10.679	1,00	11.222	11.677
MAIANCA	1.533	2,71	1.753	1.951
SAN PEDRO DE NÓS	4.801	0,63	4.955	5.082
OLEIROS	3.175	0,91	3.323	3.446
PERILLO	8.880	1,41	9.522	10.069
SERANTES	1.585	0,16	1.598	1.608
TOTAL CONCELLO	36.922	0,96	38.733	40.246

Táboa 90: Poboación futura estimada por parroquias (Fonte: Elaboración propia)

Ademais do anterior realízase unha segunda estimación da poboación actual e futura considerando a existencia dunha significativa estacionalidade. Nese senso, estímase un escenario invernal e un escenario estival, xa que a diferencia de persoas residindo é significativa. Ademais a existencia de importantes centros atractores como as praias de Santa Cristina, Mera ou Bastiagueiro supón un incremento da poboación e dos desprazamentos diarios, que nos meses de verán está asociados ademais a un incremento nas pernoitas.

Estimación poboación futura

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

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

Por outra banda, considéranse dous escenarios de poboación futura: nos anos 2026 e 2032, correspondentes á programación a medio prazo (4 anos) e a longo prazo (10 anos).

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

Poboación Residente (PR):

A poboación residente no ano 2021 no concello de Oleiros é de 36.922 habitantes, e tendo en conta unha taxa de crecemento medio anual no concello do 0,96 % estimouse unha poboación para o ano 2026 de 38.733 habitantes e para o ano 2032 de 41.024 habitantes.

Poboación Novos Desenvolvementos Urbanísticos (PDU):

En puntos anteriores sinaláronse os desenvolvementos urbanísticos de nova implantación considerados polo PXOM do concello de Oleiros.

A capacidade de vivendas sen desenvolver segundo o PXOM de 2014 é de 5.573 (datos sen actualizar ao momento actual).

Segundo as previsións efectuadas no PXOM con data decembro de 2014, nas que se estimaba que a cifra de evolución previsible nos seguintes 10 anos se situaría a carón dos 36.000 habitantes non se cumpra, xa que a data 1 de xaneiro de 2021 a poboación do concello é de 36.922 habitantes, polo que non se terá en conta para a estimación futura da poboación.

Poboación 2ª Residencia (PSR):

Por outra banda, tendo en conta o número de vivendas secundarias sinaladas no Censo de Poboación e Vivenda do ano 2011, xunto co número de vivendas turísticas proporcionado polo IGE , estímase que existen unhas 2.913 vivendas destinadas a 2ª Residencia, entendidas como aquelas nas que o propietario pernoita máis de 14 noites pero non é residente no concello de Oleiros.

Segundo os datos de poboación vencellada recollidos en anteriores apartados está poboación en 2ª Residencia pode estimarse en 8.739 habitantes.

Poboación en Aloxamentos Turísticos (PT):

Nesta categoría considéranse os turistas que se aloxan en hoteis, pensións, albergues turísticos, campamentos turísticos e apartamentos turísticos. Segundo os datos proporcionados polo IGE para o ano 2022 existen 1.326 prazas, polo que se considera un número de turistas da mesma cifra. Nos últimos anos este tipo de prazas en aloxamentos turísticos incrementáronse en todos os casos.

Poboación en Vivendas de Uso Turístico (PVT):

De igual xeito que para o caso anterior e segundo os datos proporcionados polo IGE no ano 2022 estímanse 530 prazas en vivendas de uso turístico, polo que esta categoría considérase que incrementa a poboación na mesma magnitude.

Si analizamos os datos dos últimos anos, no ano 2018 rexistrábanse un total de 104 prazas en vivendas de uso turístico, valor que se incrementou ata as 530 prazas no 2022 (incremento de 426 prazas en 3 anos= 142 prazas/ano).

Escenarios:

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

No obstante, para o escenario invernal considerouse unha ocupación media do 20% no que respecta á poboación estacional, segundo o sinalado polas expresións:

Pob_Inv= PR+PDU+10%(PRS+PT+PVT)

Pob_Ver= PR+PDU+PRS+PT+PVT

	ACTUAL (2021)		2026 (MEDIO PRAZO)		2030 (LONGO PRAZO)	
	Inverno	Verán	Inverno	Verán	Inverno	Verán
Poboación Residente	36.922	36.922	38.733	38.733	40.246	40.246
Poboación 2ª Residencia	874	8.739	874	8.739	874	8.739
Poboación Aloxamentos Turísticos	133	1.326	133	1.326	133	1.326
Poboación Vivendas Turísticas	53	530	53	530	53	530
Total Poboación	37.982	47.517	39.793	49.328	41.306	50.841

Táboa 91: Poboación futura estacional estimada (Fonte: Elaboración propia)

3.2.3. DISTRIBUCIÓN DA POBOACIÓN POR IDADES

Respecto da composición por sexos da poboación municipal, Oleiros ten unha composición semellante á media galega e provincial: do conxunto da poboación, un 48,3% son homes e un 51,7% mulleres.

En xeral, o concello de Oleiros, mantén unha estrutura máis xove que a poboación da provincia e da comunidade galega. A maior parte da poboación concéntrase entre os 30 e 59 anos, o que supón o 45% do total da poboación, mentres que o número de habitantes de menos de 14 anos é do 14%.

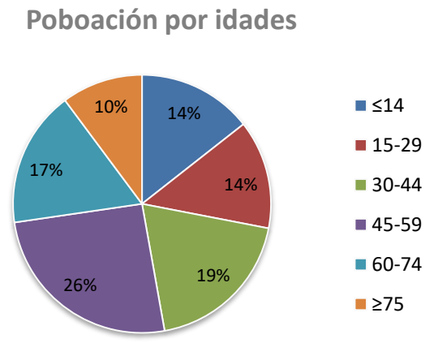


Figura 45: Distribución da poboación do concello de Oleiros por grupos de idade (Fonte: IGE)

Se tomamos como referencia o índice que resulta de dividir a poboación de máis de 64 anos entre os menores de 20 obtemos unha cifra de 102,6, o que pon de manifesto que o índice de envellecemento do concello está moi por debaixo da media provincial e galega (do 163,59 e 157,75 respectivamente).

O índice de estrutura da poboación activa que resulta de dividir os efectivos demográficos de 40 a 64 anos entre os de 15 a 39 anos é de 164,6, o que representa unha tendencia ao envellecemento na estrutura da poboación laboral. A distribución da poboación nun momento dado segundo a idade e o sexo dos elementos que a conforman, é unha das características máis importantes e cun maior número de implicacións socio-económicas.

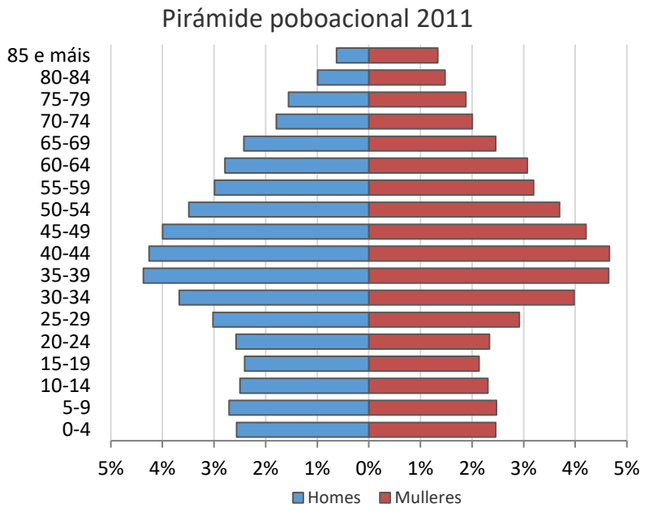


Figura 46: Pirámide poboacional de Oleiros 2011 (Fonte: INE)

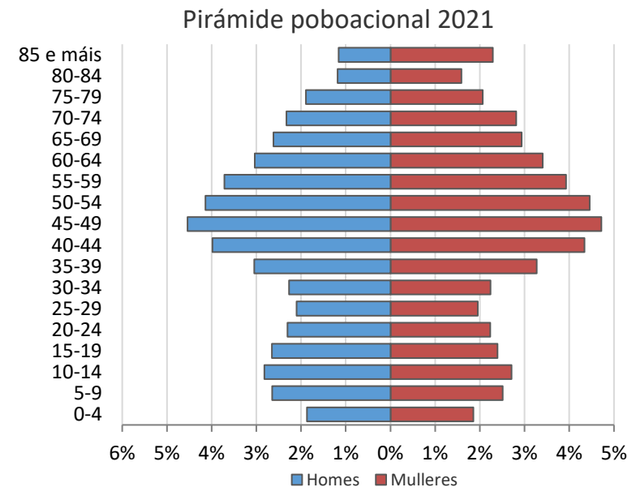


Figura 47: Pirámide poboacional de Oleiros 2021 (Fonte: INE)

A pirámide poboacional municipal foi madurando nos últimos dez anos. Os grupo de idade de menores de 15 anos reduciuse lixeiramente en favor de grupos de idades intermedios e tamén de maiores de 65 anos, como consecuencia da diminución da natalidade nos últimos anos.

Os grupos de poboación dos anos 2011 e 2021 confirman esta tendencia. Por exemplo o grupo de idade de máis de 65 anos pasou dun 16,6% do total da poboación no ano 2011 a un 20,9% no ano 2021.

A análise dos grupos de idades permite afirmar que o envellecemento da poboación que afecta ó conxunto galego, afecta ao municipio de Oleiros dun xeito menos dramático, posto que a porcentaxe de menores de 0-14 anos está por riba da media galega, e a de poboación senil, baixo a media.

Por sexos, o progreso do envellecemento supón un lixeiro incremento na poboación feminina tal e como se mostra na seguinte táboa:

		2011		2021	
		Nº	%	Nº	%
HOMES	0-14	2.652	7,8	2.708	7,3
	15-65	11.462	33,6	11.734	31,8
	Máis de 65	2.523	7,4	3.389	9,2
MULLERES	0-14	2.472	7,2	2.612	7,1
	15-65	11.898	34,9	12.163	32,9
	Máis de 65	3.126	9,2	4.316	11,7

Táboa 92: Comparativa poboación 2011-2021 grandes grupos de idade e xénero (Fonte: Elaboración propia)

No obstante, esta madureza da pirámide está lonxe da estrutura máis envellecida da pirámide provincial ou galega, polo que Oleiros presenta unha xuventude superior á media galega.

3.2.4. INDICADORES DEMOGRÁFICOS

Para poder analizar con maior detalle a tendencia demográfica, analizaremos distintos indicadores que nos axudarán a entender mellor a evolución da poboación no municipio.

O índice de envellecemento expresa a relación entre a cantidade de persoas adultas maiores e o número de nenos e mozos que residen nunha determinada área. Atendendo á metodoloxía de cálculo do Instituto Galego de Estatística (IGE), calcúlase mediante o cociente entre as persoas maiores de 64 anos con respecto ás persoas menores de 20 anos, multiplicado por 100.

O municipio de Oleiros ten un índice de envellecemento do 102% (ano 2021), inferior ao da comunidade galega 157,75 % e provincial do 163,59 %.

A taxa bruta de natalidade (número de nacementos cada mil habitantes) de Oleiros segundo os últimos datos aportados polo IGE, foi de 6,59‰, superior tanto á media autonómica que está no 5,65‰ como á media provincial do 5,75‰.

Polo tanto, a pesar de existir unha lixeira tendencia cara o envellecemento da poboación, o concello de Oleiros presenta unha poboación máis xoves que a media galega.

3.2.5. MOVEMENTOS DE POBOACIÓN

Segundo os datos publicados polo IGE procedentes do padrón municipal de 2021 o 51,3% (18.952) dos habitantes empadroados no municipio naceron noutro concello da Coruña, o 16,5% (6.106) dentro do mesmo concello, o 12,3% (4.524) son procedentes do estranxeiro, o 10,5% (3.859) dende outras comunidades autónomas e o 9,4%(3.481) dende outra provincia da comunidade galega.

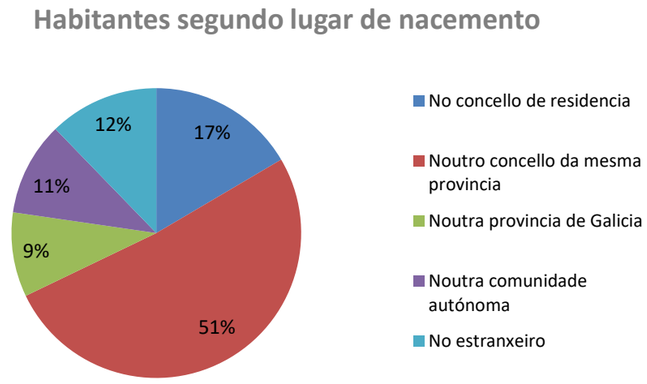


Figura 48: Habitantes de Oleiros segundo lugar de nacemento (Fonte: IGE)

Unha importante porcentaxe dos habitantes empadroados en Oleiros pertencen a outros concellos da mesma provincia, debido principalmente a súa situación estratéxica nas proximidades da cidade de A Coruña e ao poder de atracción que presenta o municipio.

No que respecta aos movementos migratorios, en Oleiros apréciase un comportamento positivo en xeral tanto no ámbito da propia provincia e comarca como respecto a outras provincias galegas.

Para os movementos exteriores, tanto a outras comunidades autónomas como no ámbito do estranxeiro (composto por emigrantes retornados e inmigrantes estranxeiros), o saldo entre os movementos de inmigración-emigración é positivo.

3.2.6. ECONOMÍA E EMPREGO

Segundo os datos publicados polo SEPE o número de parados en Oleiros nos últimos anos distribúese por sexo, idade e sector da seguinte forma:

OLEIROS	TOTAL	SEXO E IDADE						SECTORES				
		HOMES			MULLERES			AGRI-CULTURA	INDUS-TRIA	CONS-TRUCIÓN	SERVIZOS	SEN EMPREGO ANTERIOR
		<25	25-44	≥45	<25	25-44	≥45					
DEC 2021	1.664	25	244	403	18	385	589	22	123	122	1.286	111
DEC 2020	2.100	66	356	488	39	487	664	28	169	127	1.621	155
DEC 2019	1.766	33	294	434	30	392	583	30	144	144	1.330	118
DEC 2018	1.726	37	294	430	31	396	538	20	157	136	1.304	109
DEC 2017	1.856	47	353	465	35	410	546	25	164	155	1.377	135

Táboa 93: Paro por idades, sexo e sector (Fonte: SEPE)

A tendencia nos últimos anos era cara un descenso paulatino do número de parados, a excepción do ano 2020 xa que por causa da crise do COVID-19 moita xente quedou sen emprego. En xeral o nº de parados é maior entre as mulleres de máis de 45 anos, e redúcese a medida que diminúe a idade.

Por sectores vemos que no sector servicios é onde se rexistra un maior numero de parados con 1.286 persoas no último dato reflexado do 2021, seguido da industria, persoas sen emprego anterior, construción e por ultimo da agricultura.

Respecto ao número de afiliados á seguridade social recóllense a continuación os últimos datos publicados pola Seguridade Social:

AFILIACIÓNS A S.S.	DEC. 2017	DEC. 2018	DEC. 2019	DEC. 2020	DEC. 2021
Rex. Xeral	6.273	6.737	7.536	7.775	8.374
Agrario	7	7	9	5	5
Fogar	762	762	728	728	725
Mar	79	79	77	74	65
Autónomos	2.653	2.765	2.813	2.843	2.871

Táboa 94: Afiliación a Seguridade Social nos últimos anos (Fonte: Seguridade Social)

Nos últimos anos, incrementouse o número de afiliados a seguridade social no concello, principalmente ao réxime xeral correspondente aos traballadores asalariados que supón aproximadamente o 70% do total seguido do réxime de autónomos que supón case un 24% do total.

3.2.7. MOBILIDADE E CENTROS ATRACTORES

Das enquisas e reunións realizadas así como do informe Movilia publicado polo Ministerio de Fomento, extráense datos sobre a mobilidade de cada sector da poboación en relación os desprazamentos cotiáns no núcleo e aos principais centros atractores (comercio, centros de traballo, centros escolares, actividades administrativa, etc.).Das enquisas realizadas extráense os seguintes datos sobre a mobilidade de cada sector da poboación:

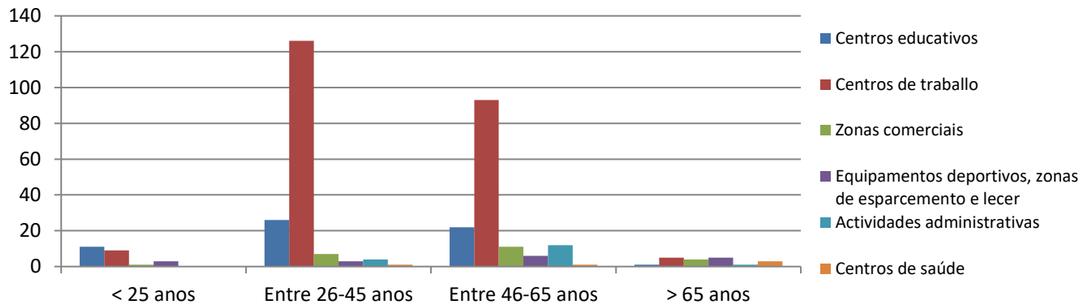


Figura 49: Mobilidade de cada sector da poboación en relación aos grandes centros de atracción (Fonte: Elaboración propia-enquisas)

Tal e como se mostra na gráfica anterior, os centros atractores que xeran un maior número de desprazamentos entre os menores de 25 son os centros educativos seguido dos centros de traballo e dos equipamentos deportivos.

Para a poboación enquisada entre 25 e 45 anos os principais desprazamentos realízanos son aos centros de traballo seguido dos centros educativos e zonas comerciais.

No caso da poboación entre 46 e 65 anos os principais desprazamentos realízanse aos centros de traballo seguido dos centros educativos (acompañamento nenos) e actividades administrativas.

Por último, para os enquisados de >65 anos os principais desprazamentos están relacionados coas zonas comerciais, centros de traballo e equipamentos deportivos e centros de saúde.

Segundo os datos extraídos do informe Movilia publicado polo Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana:

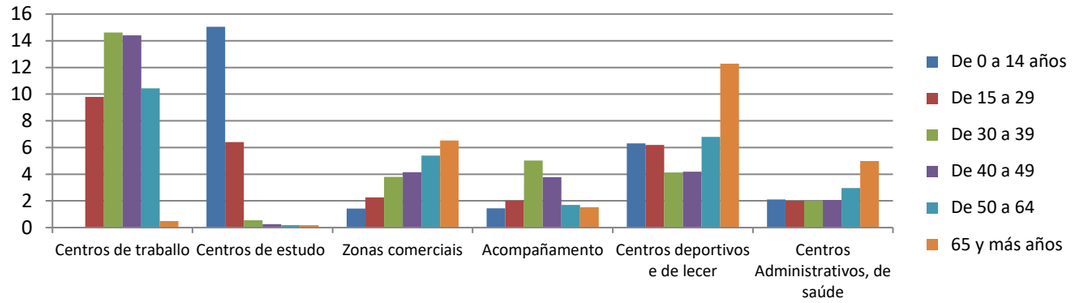


Figura 50: Mobilidade de cada sector da poboación en relación aos grandes centros de atracción (Fonte: Elaboración propia-datos Movilia)

Para a poboación menor de 14 anos os principais desprazamentos realízanos aos centros de estudos, seguido de compras ou actividades deportivas ou de lecer.

Para a poboación de entre 15 e 29 anos os principais desprazamentos ocupacionais realízanos aos centros de traballo, seguido de centros de estudo, centros deportivos e de lecer e zonas comerciais.

No caso da poboación entre 30 e 49 anos os principais desprazamentos realízanos aos centros de traballo, seguido de zonas comerciais e o acompañamento de nenos e maiores.

Para a poboación de entre 50 e 64 anos os principais desprazamentos ocupacionais realízanos aos centros de traballo, seguido de zonas comerciais e centros deportivos e de lecer.

Por último, para os enquisados de >65 anos os principais desprazamentos están relacionados con centros deportivos e de lecer, zonas comerciais e centro de saúde e actividades administrativas.

3.2.8. CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS SOCIOECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS

O modelo de mobilidade inflúe directamente sobre as distintas problemáticas de carácter social e económico, tanto respecto das necesidades das persoas en materia de relacións persoais como nas empresas e actividades económicas en canto ao acceso aos recursos e a distribución de mercadorías, así como á accesibilidade de posibles clientes.

De aí que garantir a accesibilidade de toda a poboación a servizos, equipamentos e espazos públicos, sexa condición indispensable en calquera política de mobilidade local. Deste xeito, a estrutura da poboación, as súas características de idade e xénero, xunto coa súa evolución futura, marca as necesidades de mobilidade actuais e futuras.

Evolución demográfica e mobilidade

O termo municipal de Oleiros conta na actualidade cunha poboación de 36.922 habitantes segundo os últimos datos publicados polo INE (2.021), sendo as parroquias de Liáns e Perillo as que concentran a maior porcentaxe de ocupación, mentres que Iñás, Dexo e Serantes son as menos poboadas. Por núcleos, Perillo-Santa Cristina e Porto de Santa Cruz-Coruxo reúnen un maior número de habitantes.

En xeral, a tendencia na evolución da poboación do termo municipal foi crecente, cun incremento de entorno ao 10% entre os anos 2010 e 2021, e se comparamos cos datos de hai 30 anos, a poboación multiplicouse en máis do dobre.

Polo tanto, o municipio de Oleiros, a diferencia da maioría dos concellos galegos, non presenta unha poboación envellecida. Debido en boa parte ó fluxo migratorio, o crecemento vexetativo mantense con signo positivo, debido fundamentalmente ó traslado de parellas xoves que afincan a súa residencia no termo municipal.

En canto ó nivel de instrución é significativo destacar a alta porcentaxe de poboación con estudios superiores, en valor moi superior á media autonómica e provincial, o que se explica desde o poder de atracción que presenta o municipio.

Os distintos perfís demográficos indican patróns de mobilidade diferentes, tanto no que respecta á distribución espacial como no relativo aos modos de desprazamento utilizados. Así, nas parroquias máis rurais e cun maior índice de envellecemento, serán previsibles os desprazamentos como por exemplo a centros sanitarios e unha mobilidade asociada ao automóbil, o taxi, ou ao transporte público. Por contra, no caso da zona urbana, cunha poboación máis nova e activa, os patróns de mobilidade inclúen un maior emprego de medios non motorizados cunha compoñente relacionada con actividades deportivas e de lecer.

Polo tanto, nas zonas máis rurais do concello é preciso establecer políticas ou medidas orientadas a facilitar a accesibilidade aos equipamentos públicos, ben a través do transporte público en autobús ou ben mediante o taxi, e a supresión de barreiras arquitectónicas no entorno dos equipamentos.

Nos núcleos urbanos con maior dinamismo, as accións a emprender estarán orientadas a incrementar e recuperar os espazos públicos para o peón e a mellorar o acceso aos equipamentos en especial aos escolares e deportivos, facilitando unha maior independencia dos rapaces.

Economía e nivel de motorización

Respecto aos aspectos socioeconómicos, a base da economía do concello de Oleiros está asociada principalmente ao sector servizos e ao sector turístico, seguido do sector industrial e a construción. En calquera caso, gran parte dos residentes no concello desprázanse por motivos de traballo á cidade de A Coruña.

A temporada estival supón un crecemento exponencial do número de desprazamentos e da carga das infraestruturas viarias, que unido a dimensión e estrutura do concello, implica unha maior dependencia dos desprazamentos turísticos en automóbil privado, e como consecuencia unha maior conxestión das estradas. Ademais o nivel de motorización do concello foise incrementando paulatinamente nos últimos anos con valores de taxa de motorización altos, o que reflicte unha forte dependencia do municipio respecto ao vehículo privado.

En canto as empresas existentes no concello, gran parte das mesmas están vinculadas ao sector servizos e contan con 0-2 asalariados, debido a un concepto tradicional e familiar dos negocios e a gran atomización empresarial que provoca que na maior parte dos casos os profesionais actúen como autónomos ou como empresas sen asalariados para optimizar custos.

En relación ao paro rexistrado no concello, a taxa de paro é lixeiramente inferior á media galega e superior á da provincia de A Coruña, sendo as mulleres de máis de 45 anos o grupo que presenta unha porcentaxe maior.

Polo tanto, dende o punto de vista socioeconómico e demográfico os **principais retos** a conseguir son

- ✓ Favorecer a estabilidade para os cidadáns mantendo a actual tendencia crecente.
- ✓ Mellorar a competitividade e potenciar o desenvolvemento económico do municipio de maneira sostible, promovendo os seu principais activos: localización clave e próxima á cidade de A Coruña, un amplo patrimonio cultural e natural, e a diversificación do seu sector económico.
- ✓ Seguir apostando pola creación de rutas de sendeirismo ou ciclables apoiados nas riquezas naturais do concello, creando un modelo turístico baseado no respecto e compromiso co medio ambiente.

3.3. MOBILIDADE

3.3.1. REPARTO MODAL E ESCENARIO TENDENCIAL

Despois do estudio da poboación de Oleiros, a súa distribución, a economía do concello, etc.., chegase a unha serie de conclusións en relación á demanda de mobilidade da poboación e ós traxectos máis significativos.

Neste caso, a diferenza doutros concellos galegos, Oleiros componse dunha malla urbana practicamente continua que abarca case toda a súa superficie. Nesta malla urbana destacan unha serie de núcleos principais como Perillo-Santa Cristina, Santa Cruz, Oleiros, Mera, Lorbé, Montrove, etc. onde se localizan servizos como os centros de saúde, centros educativos, centros deportivos e de ocio, de aí que unha importante porcentaxe dos movementos no propio municipio teñen como orixe-destino os mesmos.

Primeiramente analizaremos a poboación estacionaria no municipio de Oleiros, e a súa influencia na mobilidade do concello. Segundo os últimos datos publicados polo IGE(2019), a carga de poboación e os seus fluxos nos últimos 5 anos dos que hai rexistro no concello de Oleiros distribúese da seguinte forma:

OLEIROS	CARGA DE POBOACIÓN	RESIDENTES	POBOACIÓN DE ENTRADA	POBOACIÓN DE SAÍDA	SALDO POBOACIONAL	TAXA DE CARGA POBOACIONAL
2014/I	32896	34397	1900	3401	-1501	95,64
2014/II	33304	34432	2133	3261	-1128	96,72
2014/III	**34580**	**34468**	**3426**	**3314**	**112**	**100,32**
2014/IV	33170	34503	1923	3256	-1333	96,14
2015/I	33006	34560	1943	3497	-1554	95,5
2015/II	33290	34637	2198	3545	-1347	96,11
2015/III	**34598**	**34715**	**3886**	**4003**	**-117**	**99,66**
2015/IV	33403	34792	2043	3432	-1389	96,01
2016/I	33461	34863	2267	3669	-1402	95,98
2016/II	33771	34928	2221	3378	-1157	96,69
2016/III	**35027**	**34993**	**3914**	**3880**	**34**	**100,1**
2016/IV	33717	35058	2131	3472	-1341	96,17
2017/I	33575	35145	2078	3648	-1570	95,53
2017/II	33525	35257	2259	3991	-1732	95,09
2017/III	**35441**	**35369**	**3916**	**3844**	**72**	**100,2**
2017/IV	34119	35481	2112	3474	-1362	96,16
2018/I	34080	35608	2050	3578	-1528	95,71
2018/II	34215	35750	2323	3858	-1535	95,71
2018/III	**35636**	**35892**	**3569**	**3825**	**-256**	**99,29**
2018/IV	34422	36034	2034	3646	-1612	95,53
2019/I	34547	36155	2093	3701	-1608	95,55
2019/II	34928	36256	2444	3772	-1328	96,34
2019/III	**36139**	**36357**	**3807**	**4025**	**-218**	**99,4**
2019/IV	34952	36458	2320	3826	-1506	95,87

Táboa 95: Carga de poboación estacional no municipio de Oleiros (Fonte: IGE)

A estimación da carga de poboación concíbese como unha estatística sobre a poboación residente e as persoas que se desprazan por motivos de turismo, estancias en segundas vivendas, estudos, traballo e problemas de saúde.

A carga de poboación representa a media trimestral de persoas equivalentes a tempo completo que soporta un concello; obtense a partir da poboación residente, sumándolle a poboación de entrada (non residentes presentes) e restándolle a poboación de saída (residentes ausentes).

Se analizamos a media trimestral por compoñentes para o último ano de estudo, obtense:

OLEIROS	2019/I	2019/II	2019/III	2019/IV
CARGA DE POBOACIÓN	34.547	34.928	36.139	34.952
Residentes	36.155	36.256	36.357	36.458
Turismo	-55	-2	3	-18
Segundas vivendas	-76	-43	703	-138
Estudos	-512	-403	-163	-505
Traballo	-879	-803	-694	-776
Saúde	-86	-77	-67	-69

Táboa 96: Carga de poboación estacional por motivos (Fonte: IGE)

Tal e como se mostra nas táboas anteriores o saldo poboacional do municipio de Oleiros (poboación de entrada-poboación de saída) no terceiro trimestre, correspondente aos meses de verán, dos últimos anos non é significativo no total da poboación. Sen embargo estes datos non se corresponden coa realidade do concello.

Segundo os estudos de mobilidade estacional publicados polo INE, neste caso tomamos como referencia os datos correspondentes aos meses de xullo e agosto de 2019 (previo á pandemia do COVID-19) e de xullo e agosto de 2020 e 2021 nos que se obtén:

OLEIROS	Poboación residente na área	Poboación residente que se mantén na área	Poboación que sae de Oleiros	Poboación que chega a Oleiros	Poboación total que pernocta na área	Variación da poboación
Xullo 2021	36.922	24.622 (66,69%)	12.379 (33,53%)	19.780 (53,57%)	44.402 (120,26%)	7.480 (20,26%)
Agosto 2021	36.922	22.636 (61,31%)	13.539 (36,67%)	20.216 (54,75%)	42.852 (116,06%)	5.930 (16,06%)
Xullo 2020	36.534	20.834 (57,03%)	12.194 (33,38%)	14.518 (39,74%)	35.352 (96,76%)	-1.182 (-3,24%)
Agosto 2020	36.534	20.476 (56,06%)	12.036 (32.94%)	15.569 (42,62%)	36.045 (98,66%)	-489 (-1,34%)
Xullo 2019	30.075	21.964 (60,88%)	13.735 (38,07%)	18.720 (51,89%)	40.684 (112,78%)	4.609 (12,78%)
Agosto 2019	30.075	21.785 (60,39%)	13.835 (38,35%)	19.162 (53,12%)	40.947 (113,51%)	4.872 (13,51%)

Táboa 97: Mobilidade estacional (Fonte: INE)

Tal e como se recolle na táboa anterior, tanto no ano 2019 (previo á pandemia), como no ano 2021 arredor dun 60% da poboación residente no concello permanece no mesmo durante os meses de verán.

A excepción do 2020, a porcentaxe de poboación que chega ao concello de Oleiros durante a época estival é superior á poboación que sae do mesmo, con valores de pernoitas que se incrementaron no ano 2021 respecto aos valores rexistrados antes da pandemia, alcanzando un incremento de poboación de ata 7.480 persoas en xullo de 2021.

Este aumento inflúe de maneira directa no número de desprazamentos con orixe/destino Oleiros, ocasionando maiores intensidades de tráfico e aglomeracións nas principais vías de acceso ao concello e a carón das praias.

Tendo en conta os datos de mobilidade obtidos das enquisas como publicados no INE os traxectos máis significativos tanto cotiáns como durante a época estival prodúcense entre Oleiros e **A Coruña**, seguido de outros concellos limítrofes como **Cambre ou Culleredo**.

En canto á mobilidade peonil, obsérvase que a maior parte dos desprazamentos a pé están asociados aos principais núcleos urbanos do concello (Santa Cruz, Santa Cristina-Perillo), fronte a outras zonas do municipio como Lorbé, Dexo etc. con unha configuración máis rural ou dispersa no que ten un uso máis lúdico e ocasional.

Para este Plan utilizáronse as propias enquisas realizadas durante a redacción do mesmo que consideran fundamentalmente o principal viaxe ou desprazamento do día, os datos de mobilidade publicadas polo Instituto Galego de Estatística e a metodoloxía do Plan Movilia publicado polo Ministerio de Fomento, convenientemente expandidos aos datos de poboación de 2021 de Oleiros e tendenciais.

Para o análise da mobilidade actual e tendencial terase en conta os residentes no concello nun día laborable. Seguindo a metodoloxía do estudio de Movilia, a media do número de desprazamentos en municipios coa poboación de Oleiros é con idades medias entre 30-50 anos é de 2,9 desprazamentos/habitante en día laborable.

No referente ao reparto modal obtéñense as seguintes distribucións:

	TRABALLO	ESTUDOS	COMPRAS	LECER/DEPORTE	CENTRO DE SAÚDE	ACOMPAÑAMENTO NENOS, MAIORES	OUTRAS XESTIÓNS
Porcentaxe	65,6	5,1	6,5	4,8	1,4	12,1	4,5
Nº despr.	70.240	5.461	6.960	5.140	1.499	12.956	4.818

Táboa 98: Distribución por motivos de desprazamento (Fonte: Elaboración propia-Enquisas de Mobilidade)

	TRABALLO	ESTUDOS	COMPRAS	ACOMPAÑAMENTO NENOS, OUTROS	ACTIVIDADES LECER	REGRESO Á VIVENDA	OUTROS MOTIVOS
Porcentaxe	15,5	6,6	7,3	5,0	12,2	42,4	10,9
Nº despr.	16.596	7.067	7.816	5.354	13.063	45.399	11.671

Táboa 99: Distribución por motivos de desprazamento (Fonte: Elaboración propia-Plan Movilia)

	VEHÍCULO PRIVADO/ MOTOCICLETA	TRANSPORTE PÚBLICO	A PÉ	EN BICICLETA
Porcentaxe	86,76	7,6	3,38	2,25
Nº despr.	92.897	8.138	3.619	2.409

Táboa 100: Distribución por motivos de desprazamento (Fonte: Elaboración propia-Enquisas)

	VEHÍCULO PRIVADO/ MOTOCICLETA	TRANSPORTE PÚBLICO	A PÉ OU EN BICICLETA	OUTROS
Porcentaxe	52,5	6,3	36,2	5,1
Nº despr.	56.214	6.746	38.761	5.354

Táboa 101: Distribución por motivos de desprazamento (Fonte: Elaboración propia-plan Movilia)

En ambos casos, e sen ter en conta os desprazamentos de retorno á vivenda, o principal motivo dos desprazamentos é por traballo.

Respecto dos medios de transporte, o medio mais utilizado para os desprazamentos é o vehículo privado e está relacionado principalmente cos desprazamentos á cidade de A Coruña ou a outros concellos limítrofes como Cambre ou Culleredo.

No que respecta á distribución horaria das viaxes, considerando o conxunto de modos de transporte, obtense que as franxas horarias nas que se producen un maior número de desprazamentos son entre as 8:00-11:00 en horario de mañá e as 14:00-16:00 en horario de tarde.

O escenario tendencial é aquel no que non se realizan actuacións no marco da mobilidade, é dicir nun escenario futuro sen a redacción dun PMUS.

Neste escenario, la mobilidade segue un reparto modal similar ao actual. A continuidade das tendencias actuais en materia de mobilidade comportará un incremento dos desprazamentos motorizados, especialmente dos realizados en vehículo privado. As consecuencias do incremento de viaxes cun desfavorable reparto modal implicarán unha maior saturación da rede viaria, maiores niveis de contaminación e en xeral unha diminución da calidade de vida, tanto para os residentes no concello como para os visitantes.

En base á distribución do tráfico, por modos de transporte, á evolución crecente do ratio de vehículos nos últimos anos, ás variables socio-demográficas e os datos observados en municipios similares que contan con Plans faise unha prognoses da demanda no escenario tendencial (2030).

O número de desprazamentos no horizonte 2.030 calcúlase mediante un modelo de crecemento da demanda que se basea na evolución socio-económica de Oleiros e os municipios limítrofes, a partir do emprego de hipótese de proxección das variables: PIB, poboación residente ou emprego.

Se temos en conta a tendencia dos últimos dez anos (2011-2021) nos que a tendencia da poboación total do municipio é crecente obtéñense os seguintes datos:

		Estado actual (2021)	HORIZONTES		
			Curto prazo (2024)	Medio Prazo (2026)	Longo Prazo (2030)
Poboación residente		36.922	37.998	38.733	40.246
PIB rel.		100	105	107	111
Taxa de paro		9,9%	8,8%	8,2%	7,0%
MOBILIDADE (DESPR./DÍA)	**Interior**	36.833	37.835	38.567	40.073
	Exterior	70.240	72.151	73.546	76.419
	Total	107.074	109.986	112.113	116.493
	%	0	2,72%	4,71%	8,80%

Táboa 102: Distribución tendencial dos desprazamentos (Fonte: Elaboración Propia)

Para a prognose da mobilidade futura empregouse a seguinte formulación:

$$MOBILIDADE_H = MOBILIDADE_{ACTUAL} \cdot \left(1 + \frac{\Delta_{POBOACIÓN}(\%) + \Delta_{PIB}(\%)}{100}\right)$$

Onde:

$MOBILIDADE_H$= Número de desprazamentos (mobilidade) futuros estimados.

$MOBILIDADE_{ACTUAIS}$= Número de desprazamentos (mobilidade) na actualidade.

$\Delta_{POBOACIÓN}(\%)$= Incremento da poboación, en tanto por cen, no período estimado.

$\Delta_{PIB}(\%)$= Incremento do PIB, en tanto por cen, no período estimado.

No escenario tendencial, no caso de que non se apliquen medidas para a curto, medio e longo prazo, espérase un incremento dos desprazamentos no municipio e no núcleo urbano, con maior dependencia do vehículo privado no reparto modal en detrimento do resto de modos, o que ten consecuencias directas sobre o consumo enerxético, os valores ambientais e sobre a calidade do transporte.

Modo	Despraz/día segundo enquisas		Despraz/día segundo datos P. Movilia	
	Actual (2021)	Tendencial (2030)	Actual (2021)	Tendencial (2030)
A pé	3.619	3.937	38.761	42.170
En bicicleta	2.409	2.621		
Autobús	8.148	10.496	12.099	14.795
Vehículo privado	92.897	99.438	56.214	59.528
MOBILIDADE TOTAL	107.074	116.493	107.074	116.493

Táboa 103: Distribución tendencial dos desprazamentos totais por modo (Fonte: Elaboración Propia)

Tendo en conta o resultado das enquisas ou os datos extraídos do Plan Movilia, así como os datos de demandas futuras do Plan de Transporte para o concello de Oleiros, nos que cabe destacar as liñas XG-871 e XG-881, suponse un lixeiro incremento na porcentaxe de desprazamentos en transporte público no escenario tendencial.

3.3.2. CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS NO REPARTO MODAL E TENDENCIAL

A análise dos distintos aspectos do reparto modal entre os residentes no concello, amosa un notable desequilibrio a favor do automóbil, cunha excesiva dependencia deste modo de desprazamento respecto outros medios como o transporte público, coas consecuencias que posúe respecto da carga de tráfico nas infraestruturas viarias, sobre o medioambiente e sobre a saúde da poboación.

Non obstante, dentro do contexto xeral de dependencia do automóbil privado nos desprazamentos dos residentes, hai outros segmentos da poboación que teñen un significativo uso doutros modos de desprazamento como o autobús ou a pé.

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

Unha continuidade das tendencias actuais en materia de mobilidade comportará un aumento dos desprazamentos motorizados, especialmente dos realizados en vehículo privado. As consecuencias do incremento de viaxes cun desfavorable reparto modal implicarán unha maior saturación da rede viaria, maiores niveis de contaminación e en xeral unha diminución da calidade de vida, tanto para os residentes como para as persoas que acceden ao municipio.

Os **principais retos** a alcanzar neste ámbito da mobilidade é:

- ✓ Modificar o escenario tendencial a través de políticas que fomenten os desprazamentos máis sostibles fronte ao uso do vehículo privado e reducir as emisións contaminantes debidas ao transporte.
- ✓ Fomentar e promocionar o uso de vehículos limpos.

3.3.3. TRANSPORTE PÚBLICO

❖ TRANSPORTE PÚBLICO EN AUTOBÚS

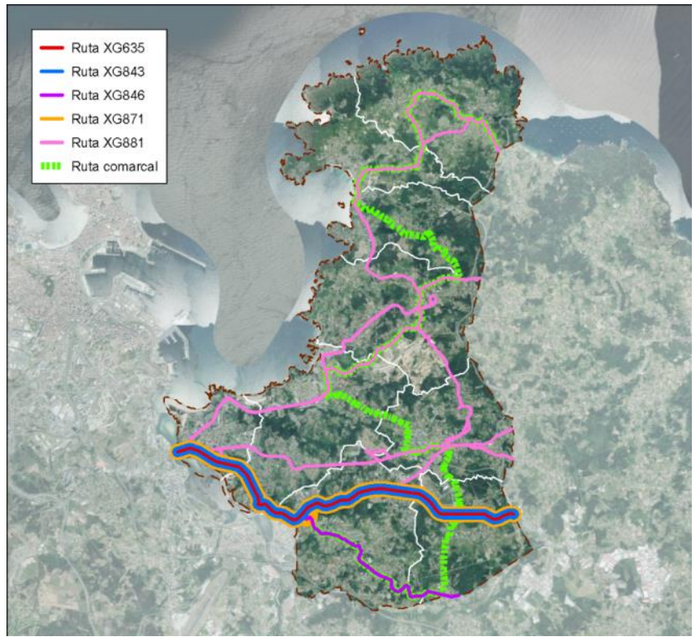
O inventario dos servizos de transporte público en autobús, principal transporte de carácter colectivo existente no concello de Oleiros, e baseados no Plan de Transporte Público de Galicia, permitiu caracterizar a oferta actual e futura. Así mesmo, debido á propia configuración territorial, e a ausencia dunha masa crítica suficiente, a oferta de transporte público, é competencia da Dirección Xeral de Mobilidade da Xunta de Galicia e en moitos casos presenta carencias en canto ás frecuencias, ao número de liñas, cobertura, etc.

Deste xeito, a acción municipal sobre a oferta de transporte público en autobús está condicionada polas capacidades competenciais e pola planificación a nivel supramunicipal das liñas, paradas ou frecuencias. Tendo en conta que a implantación do servizo é de carácter comarcal, é complicado realizar accións municipais sobre o servizo público de autobús, agás ao relativo a facilitar a súa cobertura e accesibilidade ás paradas ou puntos nodais.

No caso de Oleiros, a mobilidade en transporte público no municipio está directamente ligada á cidade de A Coruña, sendo dita cidade a orixe/destino da maior parte dos desprazamentos do municipio.

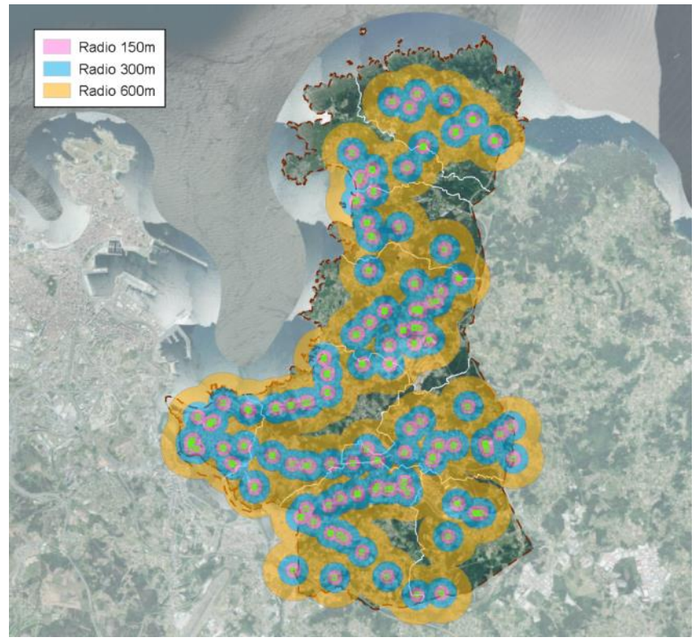
No relativo ao transporte público en bus entre as diversas parroquias do municipio están vinculados ás rutas regulares entre A Coruña-Oleiros e os concellos limítrofes, ou ben ao servizo de transporte en autobús municipal que conecta o municipio de norte a sur, dende Lorbé ata O Burgo.

Tras analizar as diversas rutas que discorren polo concello, observouse que as parroquias de Dexo, Serantes e Maianca situadas máis ao norte, teñen un servizo máis precario tanto en liñas como en frecuencias.



Imaxe 197: Distribución das rutas de autobús (Fonte: Elaboración propia)

A continuación analízase a cobertura das paradas respecto aos núcleos e poboación aos que da servizo. A cobertura neste caso tómase a partir de radios de 150 metros ao redor da parada, máis outros radios maiores de 300 e 600 metros.



Imaxe 198: Cobertura paradas de autobús (Fonte: Elaboración propia)

A cobertura indica que a maior parte dos núcleos do concello de Oleiros atópanse a menos de 300 metros dunha parada de autobús e que a poboación servida representa o 76,1% do total da poboación do municipal. Se analizamos a cobertura a 600 metros, a poboación servida ascende ao 94,2% do total municipal e a menos de 150 metros o 38,7%.

A continuación recóllense aquelas zonas ou núcleos que presentan unha menor cobertura do transporte público en autobús xa que se localizan a unha distancia de entre 300 e 600 metros dunha parada, por exemplo: Suviña, O Mollón, A Portela, Aba ou Camiño do Raposo na parroquia de Dexo; A Solana, Arán, Punxeiro, Fornos ou A Gándara na parroquia de Serantes; Canide ou O Cantón na parroquia de Maianca; Lourido Grande, Sisaldo, A Aguieira, A Proba, O Camiño da Poza, O Monte de Casal ou O Bosque na parroquia de Dorneda; O Bañil, Lóngora, O Catasol, O Castro, O Redondo ou O Paraíso na parroquia de Liáns; O Carballido e Os Carragás na parroquia de Perillo; Rueiro, O Río, O Rabuñeiro, Covo ou Condús na parroquia de Oleiros; A Xesta, A Raposeira, Os Vilares, O Campo da Vila ou O Campo do Souto na parroquia de Iñás; O Valiño, O Coroto, Sarro, A Barcala ou A Gándara na parroquia de San Pedro de Nós.

Ademais tamén existen zonas e lugares onde a cobertura vai máis alá dos 600 metros como son por exemplo: algunhas vivendas de Pedregueiras e Seixas na parroquia de Dexo, as zonas de Codes, Canaval, O Xunqueiro e algunhas vivendas de Fornos na parroquia de Serantes, a zona de A Besta na parroquia de Maianca, as zonas de Sisaldo, Boi de Campo, Baldomil e O Bosque na parroquia de Dorneda, as zonas de Mosteiro e A Ferrala na parroquia de Liáns, parte de O Coroto e O Valiño na parroquia de San Pedro de Nós; e algunhas vivendas de O Campo do Souto na parroquia de Iñás.

A maior parte das liñas de transporte público que dan servizo ao concello discorren a través dos principais eixos de crecemento da poboación: N-VI, AC-174 e DP-5813 e AC-173, aínda que existen algunhas liñas que acceden a outros núcleos de menor entidade, pero con menor frecuencia.

As cifras anteriores indican que en relación á cuestión espacial, é dicir, ao radio de influencia das paradas, a meirande parte da poboación dos núcleos urbanos do concello de Oleiros atópase cuberta polo servizo de Transporte Público en autobús, agás nas zonas sinaladas anteriormente. Respecto á frecuencia, horarios ou duración das viaxes, son os principais motivos polos que a poboación en xeral non utiliza o servizo.

Outra cuestión a ter en conta na análise do transporte público en autobús é a accesibilidade, a sinalización das paradas, e a falta de información en xeral.

Durante os traballos de campo e as reunións sectoriais, comprobouse que en moitos casos, ben polo propio estado da parada, ben pola falta dun percorrido adecuado, non está garantido o acceso a todos os colectivos de maneira segura e universal. Ademais, a falta dunha información clara das liñas, horarios, e frecuencias existentes, xunto coa duración das viaxes, son outros dos principais motivos polos que non utilizan o servizo.



Imaxe 199: Exemplo de paradas existentes nas estradas AC-173 (Av. República Argentina) e N-VI (O Carballo) (Fonte: Elaboración propia)

❖ **TRANSPORTE PÚBLICO EN TAXI**

En Oleiros, outra parte dos usuarios do transporte público, principalmente de maior idade e residentes en zonas máis rurais utilizan o servizo de taxi, por motivos de proximidade e accesibilidade. O número de licencias é de 29 segundo os últimos datos publicados polo IGE, obtendo un valor inferior ao establecido para municipios de tamaño similar, tal e como indica a Lei 4/2013, do 30 de maio, de transporte público de persoas en vehículos de turismo de Galicia, que establece como regra xeral en concellos con unha poboación maior a 20.000 habitantes e inferior ou igual a 150.000 habitantes: 1 licencia por cada 1.000 habitantes.

En relación aos datos extraídos da participación cidadá, do total de enquisados que utilizan o servizo de transporte público, un 12% empregan o taxi como modo de desprazamento, pero de maneira ocasional.

En xeral, valoran globalmente o servizo de taxis en Oleiros como aceptable ou bo (un 33,5% e un 38,5% respectivamente), sendo o aspecto peor valorados do servizo as tarifas, e os mellor valorados os horarios e a atención ao usuario.

3.3.4. CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS NO SERVIZO DE TRANSPORTE PÚBLICO

As principais problemáticas existentes que se corresponden cos aspectos peor valorados polos veciños de Oleiros (horarios e frecuencias insuficientes) están directamente relacionados coas carencias estruturais do transporte público en autobús e están condicionadas polas capacidades competenciais e pola planificación a nivel supramunicipal das mesmas.

Respecto á cobertura espacial, hai que considerar que é adecuada a escala municipal, aínda que algunhas zonas do concello, sobre todo nas parroquias situadas máis ao norte como Serantes, Maianca, Dorneda e Liáns a cobertura é menor así como as rutas e frecuencias dispoñibles.

En canto ao estado das paradas nos núcleos urbanos, nas principais travesías ou nos ámbitos máis rurais, detectáronse deficiencias na accesibilidade a persoas con discapacidade, na sinalización, ou na inexistencia ou deficiencias das marquesiñas e paneis informativos.

Os **principais retos** a alcanzar respecto ao servizo de transporte público son:

- ✓ Potenciar o uso do transporte público co fin de reducir a dependencia do automóbil privado, mediante a satisfacción de expectativas dos usuarios. Adecuar as condicións do servizo de transporte público existente ás necesidades da poboación, tendo en conta que na actualidade estase a avaliar o Plan de Transporte Público de Galicia.
- ✓ Crear un nodo de transporte interurbano que permita a conexión entre a rede comarcal-metropolitana coa rede de buses urbanos da cidade de A Coruña.
- ✓ Desenvolver a plataforma de intercambio modal de transporte prevista no PXOM, preto do núcleo de Santa Cruz.
- ✓ Valorar a posibilidade de implantar un servizo de transporte público marítimo que conecte a cidade de A Coruña con Oleiros por mar.
- ✓ Mellorar a información e a sinalización para facilitar o uso da rede de autobuses.
- ✓ Eliminar as barreiras de accesibilidade no uso do transporte público.
- ✓ Implantación de medidas que melloren as conexións entre as zonas máis illadas, sobre todo para persoas maiores, con discapacidade ou sen medios para desprazarse.

3.3.5. TRANSPORTE PRIVADO E CIRCULACIÓN

A rede viaria do concello de Oleiros está composta por vías de alta capacidade, estradas nacionais e autonómicas que aseguran a conexión coa cidade de A Coruña e cos municipios lindeiros e estradas provinciais e municipais que conectan os diferentes núcleos que compoñen o municipio.

Tal e como se indicou na fase de análise, a estrada nacional N-VI desenvolve un papel de eixo vertebrador da accesibilidade municipal e soporte da maior parte dos movementos de accesibilidade á cidade e dos de acceso ás distintas áreas do concello.

Ó mesmo tempo, as outras dúas estradas principais (AC-173 e AC-174), convertéronse progresivamente en importantes travesías urbanas, encargadas de dar servizo ós novos crecementos, e actuando como soporte de gran parte das relacións internas, apoiándose para iso no entramado, cada vez máis

estruturado, de vías secundarias para a relación entre os núcleos de cabeceira (AC-181, AC-180, AC-190, CP-5810 ou CP-5811).

En consecuencia, as estradas principais (AC-173 e AC-174) canalizan un volume de tráfico que no seu conxunto pode alcanzar intensidades comparables a tramos da N-VI, duplicando cada unha delas as intensidades que presentan as restantes estradas do municipio, o que da lugar a importantes retencións en horas punta no ámbito da Ponte Pasaxe (Perillo-Santa Cristina). Esta situación agrávase durante a época estival, xa que o número de desprazamentos e a poboación do concello se incrementa de forma significativa.

Dos resultados das medicións realizadas en diversos puntos da rede viaria pode constarse (coas conseguintes reservas ó referirse a valores parciais non xeneralizables) que tanto a estrada AC-173 (nas inmediacións dos núcleos de Santa Cristina e Santa Cruz), como da estrada AC-174 (Oleiros), presentan os maiores volumes de tráfico, sobre todo durante as horas punta de entrada e saída do traballo, centros escolares, etc.

En xeral, amosan diferencias nos balances entre as principais intersección s, o que indica a incorporación ou abandono de vehículos nalgún momento intermedio. Por tanto, ambos eixos adoptan principalmente unha función de distribución urbana.

É importante destacar as intensidades detectadas en Casares Quiroga-Avda. Isaac Díaz Pardo, Emilia Pardo Bazán (DP-5812), Rúa Abeleiras (AC-181), Fonte do Ouro (DP-1707) ou Curros Enríquez (DP-5815), polo que queda reflexada a importancia destes eixos secundarios encargados de conectar os principais núcleos e estradas.

Por outro lado, a presenza dun tráfico significativo na contorna dos centros escolares (tal e como se mostra nas intersección s estudiadas dos centros CEIP Rabadeira e CEP Hijas de Cristo Rey) nas horas punta de entrada e saída dos mesmos que unido ao aparcamento indebido, provoca interrupcións na circulación normal das rúas adxacentes aos centros educativos, e situacións de perigo para os propios escolares.

No caso da AC-12, non se levaron a cabo aforos específicos na mesma, ao atoparse nunha situación excepcional de obras e contar con rexistros de estacións de aforo da rede estatal.

Esta característica dá conta da importancia da franxa central do municipio basculando entre os centros de Oleiros, Santa Cruz, Perillo-Santa Cristina e o Seixal que concentran as principais áreas de actividade do municipio xeradoras da mobilidade interna.

Por outro lado os principais tránsitos peonís e a súa distribución ao largo do día mostran que pola mañá concéntranse na contorna de centros administrativos, educativos e comerciais, mentres que pola tarde os fluxos discorren cara centros deportivos ou de lecer.

Respecto ao transporte de mercadorías, no ámbito urbano ten unha notable importancia tanto respecto da circulación como en canto á ocupación do espazo público viario. En xeral os espazos destinados a carga e descarga están delimitados e sinalizados e a principal problemática que presentan as operacións de carga e descarga está relacionada co estacionamento indebido de vehículos alleos á actividade comercial.

A nivel municipal, se ben existe un tráfico de pesados nas principais vías do concello de Oleiros, non se detecta unha problemática específica por este motivo.

3.3.6. CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS NO TRANSPORTE PRIVADO E CIRCULACIÓN

Acerca do transporte privado e da circulación, o previsible crecemento no número de desprazamentos (desenvolvemento de solos urbanizables, incremento de visitantes e turistas, etc.) suporá unha maior conxestión nas vías principais, en especial das travesías que dan servizo ao entramado urbano e ás praias, sobre todo durante a época estival.

A dependencia do vehículo privado, afecta directamente ao espazo público e ao día a día dos seus habitantes, que conviven con elevados niveis de ruído, alto gasto enerxético e problemas de seguridade vencellados ao tráfico.

Por iso, actuacións como a que se está executando na AC-12 en Perillo buscan mellorar a funcionalidade e o nivel de servizo dos tráficos de acceso á cidade e a súa área metropolitana, permitindo unha mellor permeabilidade peonil no contorno da estrada e reducindo o imparto do tráfico sobre o medio urbano.

Polo tanto, as alternativas fronte ao tráfico e a conxestión deben integrar o desenvolvemento de novas infraestruturas viarias e a mellora das xa existentes a través da optimización na distribución dos fluxos, execución de aparcadoiros periféricos etc.. No obstante, calquera alternativa pasa por sensibilizar e concienciar á cidadanía sobre a necesidade de desprazarse mediante medios máis sustentables.

Polo tanto, os principais retos a alcanzar neste ámbito da mobilidade son:

- ✓ Redución da intensidade do tráfico e da conxestión viaria nas estradas principais do concello e nos accesos ás praias durante a época estival, e en consecuencia, diminución dos niveis de ruído, consumo de enerxías non renovables e da inseguridade.
- ✓ Fomentar o uso de medios máis sostibles como o transporte público, a pé ou en bicicleta, naqueles desprazamentos cotiáns internos como a centros escolares (camiños seguros) ou centros de traballo.
- ✓ Mellorar o sistema de transporte de mercancías, cun reforzo nos controis dos espazos destinados a vehículos para carga e descarga e sistemas de identificación.

3.3.7. APARCAMENTO

Todo desprazamento realizado en vehículo privado necesita dun espazo para estacionar, no caso de Oleiros, a maior parte dos aparcadoiros atópanse situados en superficie na vía pública, e tan só están reguladas varias zonas próximas ás praias durante os meses de verán.

Dende o concello preténdese favorecer un modelo urbano de tráfico ordenado e de prioridade peonil incentivando ao mesmo tempo a actividade comercial local, para o que a política de aparcamento do concello busca facilitar o acceso a prazas de estacionamento céntricas nos principais núcleos e nas praias. Para iso delimitáronse zonas reguladas (zona azul), en funcionamento durante a época estival, así como prazas de estacionamento comercial limitado gratuíto cun tempo máximo de 30 minutos.

A zona azul localízase na contorna das principais praias do concello, sendo as zonas de Santa Cristina (Avda. das Américas-Rúa Mazota), e Bastiagueiro (aparcadoiro praia) as que presentan maiores porcentaxes de ocupación durante a época estival, segundo os datos facilitados pola empresa SETEX APARKI, encargada da xestión da zona azul.

Neste sentido, tanto nas enquisas como nas reunións sectoriais trasladóusenos a posibilidade de crear zonas de estacionamento reservadas a residentes en núcleos como Santa Cruz para os meses de verán, debido á falta de estacionamento nas zonas non reguladas.

No resto do ano, os maiores valores de ocupación rexístranse fundamentalmente nas rúas máis céntricas dos principais núcleos urbanos do concello, como por exemplo en Santa Cruz (Concepción Arenal e Viñas de Babilonia) ou en Perillo (Rosalía de Castro, Rúa Etiopía...) ao localizarse gran parte da actividade comercial e de ocio do concello, mentres que outros aparcamentos como Bastiagueiro presentan baixos niveis de ocupación, tal e como se recolle nos aforos realizados e a través da participación cidadá. En calquera caso, a medida que nos afastamos do das zonas máis céntricas dos núcleos, atópase aparcamento con facilidade.

A ilegalidade no estacionamento, nas súas diferentes variantes, é un dos elementos con peores consecuencias, xa que afecta non só ao tráfico rodado, senón tamén ao transporte público, á mobilidade dos peóns e á seguridade viaria.

Segundo os datos facilitados pola policía local de Oleiros, un 95% das denuncias tramitadas son por motivos de paradas e estacionamentos indebidos en dobre fila, intersección, zonas de carga e descarga, prazas reservadas, zona azul, etc., principalmente no núcleo de Mera, sendo a rúa Celso Emilio Ferreiro, a máis destacada.

3.3.8. CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS NO APARCAMENTO

A ocupación do espazo publico polo automóbil e 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 baixa, é dicir, a máis que coñecida “falta de aparcamento”.

En xeral, as principais rúas de núcleos como Santa Cruz ou Perillo, que concentran un maior número de actividades comerciais e presentan altas porcentaxes de ocupación durante todo o ano.

Esta situación está relacionada directamente cos hábitos da poboación nos desprazamentos cotiáns, caracterizados por ser principalmente en vehículo privado, o que provoca un incremento do tráfico asociado á procura dunha praza de aparcamento nas zonas máis céntricas dos principais núcleos, e valores de ocupación moito maiores que en zonas máis afastadas.

Polo tanto, os **principais retos** neste ámbito da mobilidade son:

- ✓ Xestionar a necesidade de prazas de aparcamento nos núcleos urbanos:
  - Valorar a posibilidade de crear novas zonas de estacionamento para residentes durante los meses de verán.
  - Impulsar a creación de novos aparcadoiros públicos municipais na periferia dos principais núcleos do concello.
- ✓ Mellora da sinalización en xeral e monitorización das prazas dispoñibles nas principais bolsas de aparcamento público que eviten os tempos de busca de praza e dirixan ao cidadán a o seu obxectivo, sobre todo na época estival.
- ✓ Adecuar o número de prazas de mobilidade reducida, as súas dimensións e os accesos ás mesmas, á normativa de accesibilidade vixente.

3.4. ENERXÍA E MEDIO AMBIENTE

3.4.1. BALANCE ENERXÉTICO ACTUAL E TENDENCIAL

Un dos obxectivos fundamentais do plan é o aforro enerxético e a redución de gases de efecto invernadoiro e contaminantes. Para estimar estes aforros, primeiramente analízase a situación actual no ano 2021, realizándose a avaliación do diagnóstico ambiental e enerxético para, a continuación, efectuar o cálculo do consumo enerxético diario e as emisións correspondentes ao sector do transporte en Oleiros.

O cálculo do consumo enerxético unicamente realízase sobre a etapa de tracción, que se calcula en función do número de desprazamentos, a repartición modal e os quilómetros entre relacións; sen ter en conta, por tanto, o resto das etapas como poden ser a fabricación dos vehículos ou a reciclaxe ou vertedura final dos mesmos. Para iso, utilizáronse cocientes e equivalencias do gasto enerxético, para o cálculo das emisións equivalentes e o gasto enerxético diario producido.

- **Ratios e equivalencias de gasto enerxético**

Emprégase a Tonelada Equivalente de Petróleo (TEP) para poder comparar o consumo enerxético por modo de transporte, a cal equivale á cantidade de enerxía obtida pola combustión de 1 tonelada de petróleo. Todos os consumos traduciranse a esta unidade a efectos de comparativa modal.

A continuación preséntase o número de TEP por cada 1.000 litros e para cada tipo de combustible:

COMBUSTIBLE	Equivalencia TEP/M^3
Gasolina	0,7694
Gas oil (diésel)	0,8585
Biometanol	0,3740
BioMTBE	0,6250
Bioetanol	0,5074
BioTBE	0,6423
Biodiésel	0,7894

Táboa 104: Orde ITC/2877/2008, de 9 de octubre, pola que se establece un mecanismo de fomento de uso de biocarburantes e outros combustibles renovables con fins de transporte

A partir da táboa anterior e a estimación do consumo de combustible para cada tipo de vehículo considerado, e empregando a definición de Quilogramos Equivalentes de Petróleo (1 TEP = 1.000 KEP), calcúlase o gasto enerxético por modo de transporte e tipo de combustible empregado, aos 100 quilómetros. O resultado móstrase na táboa seguinte:

TIPO DE VEHÍCULO	GASTO ENERXÉTICO AOS 100 KM	
	Litros combustible/100 KM	KEP/100 KM
Turismo gasolina	8,5	6,5
Turismo diésel	6,5	5,6
Motocicleta gasolina	5,5	4,2
Autobús	30	25,80

Táboa 105: Gasto enerxético asociado a medios de transporte (Fonte: Elaboración Propia)

É dicir, o número de litros de combustible medio en ámbito semiurbano consumido aos 100 quilómetros por un turismo a gasolina é de 6,5 KEP o que equivale a 8,5 litros de gasolina. No caso dun turismo diésel o gasto supón un total de 5,6 KEP.

Os autobuses urbanos e interurbanos, con combustible diésel, teñen un consumo medio en ámbito semiurbano de 30 litros aos 100 km o que en KEP serían un total de 25,8.

- **Gasto enerxético actual e tendencial**

Para o cálculo do gasto enerxético actual, unicamente analízanse as viaxes xeradas ou atraídas por Oleiros sen ter en conta as diferentes viaxes de paso. Desta maneira analízase exclusivamente a mobilidade municipal, imputándose tanto en gasto enerxético como en emisións os desprazamentos producidos no propio municipio e non fóra del. A metodoloxía empregada para calcular os cocientes enerxéticos totais é a seguinte:

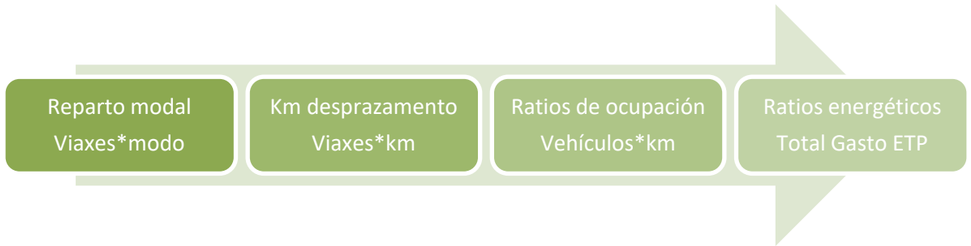


Figura 51: Metodoloxía coeficientes enerxéticos (Fonte: Elaboración propia)

Por tanto, para cada un dos modos de transporte motorizados existentes en Oleiros obtense o resumo de viaxes, duracións, velocidades, e quilómetros medios por modo de desprazamento nun día tipo actual e tendencial (segundo os datos extraídos das enquisas), que se recollen nas seguintes táboas:

Actual:

MODO		VIAXES DIARIAS	DURACIÓN MEDIA (MIN)	DISTANCIA MEDIA (KM)	VIAXES*QUILÓMETRO	COEFICIENTE OCUPACIÓN	VEHÍCULOS QUILÓMETRO
Transporte público		8.148	35,2	11,8	97.780	20	4.889
Transp. privado	Int.	31.957	12,5	5	159.783	1,8	88.768
	Ext.	60.941	24,7	12,5	822.698	1,5	548.465
TOTAL		101.046			1.080.261		642.123

Táboa 106: Resumo vehículos-quilómetro actuais por modo de transporte (Fonte: Elaboración Propia)

Tendencial (2030):

MODO		VIAXES DIARIAS	DURACIÓN MEDIA (MIN)	DISTANCIA MEDIA (KM)	VIAXES*QUILÓMETRO	COEFICIENTE OCUPACIÓN	VEHÍCULOS QUILÓMETRO
Transporte público		10.496	35,2	11,8	125.952	20	6.298
Transp. privado	Int.	34.207	12,5	5	171.033	1,8	95.019
	Ext.	65.231	24,7	12,5	880.623	1,5	587.082
TOTAL		109.934			1.177.608		688.398

Táboa 107: Resumo vehículos-quilómetro tendencial por modo de transporte sen a aplicación de medidas do PMUS (Fonte: Elaboración Propia)

Os cocientes de ocupación son os que se obteñen da análise da demanda realizado para cada modo.

Gasto enerxético por modos de transporte

A continuación realízase o cálculo do combustible consumido para cada modo de transporte nun día tipo en Oleiros, tendo en conta as porcentaxes presentes no parque móbil para cada tipo de combustible:

Actual:

TIPO DE VEHÍCULO	GASOLINA			DIÉSEL			TEP TOTAL
	% VEHÍCULOS	CONSUMO (L/DÍA)	TEP	% VEHÍCULOS	CONSUMO (L/DÍA)	TEP	
Autobús	0,00%	0,00	0,00	100%	1.467	1,259	1,259
Automóbil particular	44,38%	20.024	15,406	54,80%	18.908	16,232	31,639
Motocicleta	100%	4.241	3,641	0,00%	0	0,000	3,641
TOTAL		24.265	19,05		20.374	17,49	36,539

Táboa 108: Gasto enerxético por modo de transporte actual (Fonte: Elaboración Propia)

Tendencial (2030):

Supoñemos un incremento da porcentaxe de autobuses, motocicletas e vehículos eléctricos, así como una diminución dos vehículos diésel fronte aos gasolina.

TIPO DE VEHÍCULO	GASOLINA			DIÉSEL			TEP TOTAL
	% vehículos	Consumo (l/día)	TEP	% vehículos	Consumo (l/día)	TEP	
Autobús	0,00%		1,590	98%	1.852	0,00	1,590
Automóbil particular	51,8%	25.017	14,585	46%	16.989	19,248	33,833
Motocicleta	98%	4.449	0,00	0,00	0	3,819	3,819
TOTAL		29.466	16,17		18.840	23,07	39,242

Táboa 109: Gasto enerxético por modo de transporte tendencial (Fonte: Elaboración Propia)

3.4.2. IDENTIFICACIÓN DOS PRINCIPAIS CONTAMINANTES

Emisións actuais do sistema de transporte de Oleiros

Os factores de emisión utilizados para os modos de transporte analizados son os establecidos polo programa COPERT *(Computer Programme to calculate Emissions from Road Transport),* ferramenta informática que facilita os cálculos das emisións de acordo coa metodoloxía recollida no CORINAIR, dedicado ás emisións dos vehículos móbiles de estrada.

Os factores de emisión obtidos preséntase na táboa seguinte:

CONTAMINANTE	FACTORES DE EMISIÓN (G/KM)		
	Veh. privado		Veh. público
	Diésel	Gasolina	Diésel
CO	0,132	0,173	0,276
NOx	0,660	0,068	6,409
PM_{10}	0,033	0,001	0,057
CH_4	0,000	0,002	0,005

Táboa 110: Factores de emisión por modo de transporte e combustible (Fonte: COPERT)

COMBUSTIBLE	KG CO_2/KEP
Diésel	3,070
Gasolina	2,872

Táboa 111: Factores de emisión combustible (Fonte: IDAE)

Por último, realízase o cálculo das emisións de Oleiros na situación actual e tendencial:

Actual:

MODO DE TRANSPORTE	COMBUSTIBLE	CO_2	CO	NOX	PM_{10}	CH_4
Autobús	Diésel	3.865,63	1,35	31,33	0,28	0,02
Motocicletas	Gasolina	10.456,14	40,75	16,02	0,24	0,15
Automóbil particular	Diésel	49.832,92	38,40	191,99	9,60	0,00
	Gasolina	44.247,28	40,75	16,02	0,24	0,47
TOTAL		108.401,97	121,26	255,36	10,35	0,65

Táboa 112: Emisións contaminantes estimadas en Oleiros en kg/día (Fonte: Elaboración Propia)

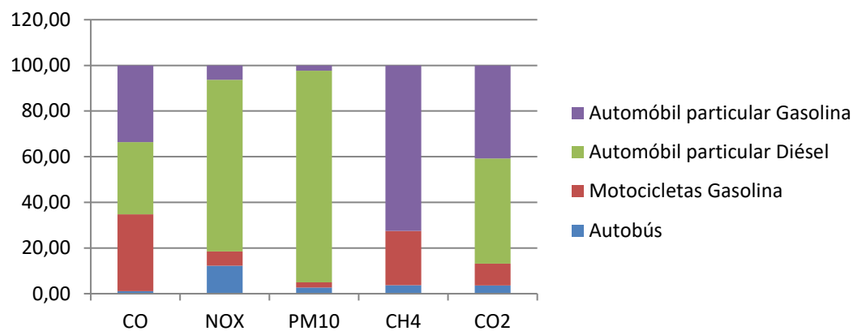


Figura 52: Reparto de emisións contaminantes e efecto invernadoiro actuais por modos (Fonte: Elaboración propia)

Tendencial (2030):

MODO DE TRANSPORTE	COMBUSTIBLE	CO_2	CO	NOX	PM_{10}	CH_4
Autobús	Diésel	4.880,10	1,70	39,56	0,35	0,03
Motocicletas	Gasolina	10.968,51	50,92	20,01	0,29	0,16
Automóbil particular	Diésel	44.775,82	34,50	172,50	8,63	0,00
	Gasolina	55.281,39	50,92	20,01	0,29	0,59
TOTAL		115.905,82	138,04	252,09	9,57	0,78

Táboa 113: Emisións contaminantes totais Oleiros en kg/día sen a aplicación de medidas do PMUS (Fonte: Elaboración Propia)

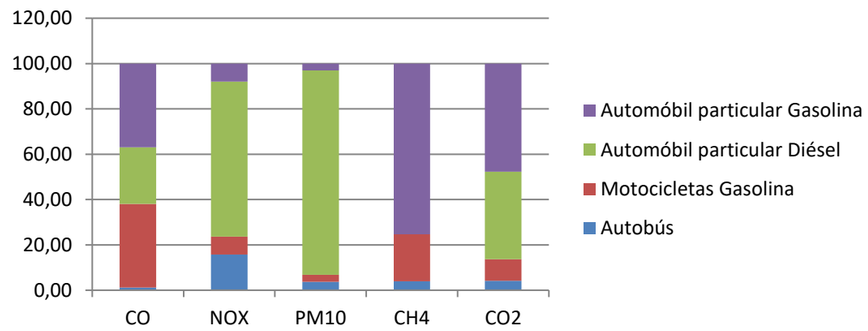


Figura 53: Reparto de emisións contaminantes e efecto invernadoiro por modos sen a aplicación de medidas do PMUS (Fonte: Elaboración propia)

O vehículo privado é o modo de transporte que produce unha maior contaminación, sendo o causante da maior parte das emisións dos desprazamentos motorizados no municipio.

3.4.3. CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS DA ENERXÍA E MEDIOAMBIENTE

O municipio de Oleiros, do mesmo xeito que a maioría dos municipios españois, non ten unha normativa municipal específica para emisións, aplicándose a normativa estatal para a avaliación dos niveis admisibles.

Como xa se explicou na análise, no municipio de Oleiros non existe unha estación automática para o control da calidade do aire polo que tomáronse como referencia as tres estacións da Rede da Xunta de Galicia que se atopan máis preto de Oleiros (A Coruña-Torre Hércules, A Grela e San Pedro) equipadas con analizadores da calidade do aire cos datos en tempo real.

En base ao análise de datos realizado, pódese concluír que o estado xeral da calidade do aire no municipio de Oleiros é bo. Non obstante, hai que sinalar que nos días de temperaturas máis elevadas, é máis propicia a formación de ozono troposférico debido á contaminación causada polo tráfico rodado.

As emisións xeradas polo transporte en Oleiros son provocadas principalmente polo vehículo privado, que é o modo de transporte máis contaminante, en termos de calquera dos gases analizados: dióxido de carbono (CO_2), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitróxeno (NOx), metano (CH4) e partículas en suspensión (PM_{10}). A dependencia na mobilidade da poboación e dos visitantes e turistas do concello de Oleiros supón un elevado consumo enerxético asociado á mobilidade en automóbil, agravada con picos de demanda e conxestións estivais.

Si mantemos a actual tendencia na que a maior parte dos desprazamentos se realizan en vehículo privado, incrementarase o consumo enerxético, co consecuente aumento das emisións de contaminantes e da contaminación acústica, o que repercutirá negativamente na concepción da rúa como medio para o desenvolvemento da sociabilidade (a rúa cada vez será máis do vehículo e menos do veciño/peón).

Por outro lado, o ruído constitúe outro dos factores que afectan negativamente á saúde dos habitantes e que está directamente relacionado coa circulación de vehículos no entorno urbano. A existencia de niveis superiores aos 65 dB nos ámbitos urbanos, tanto nas proximidades das vivendas como dos equipamentos comunitarios, supón un problema que cada vez ten maior importancia.

No caso do concello de Oleiros, os niveis de ruído máis elevados localízanse a carón das estrada AC-12 (no núcleo urbano de Perillo), N-VI ao seu paso polo municipio, AC-173 (Santa Cruz e contorna) e na travesía AC-174. Esta situación agrávase durante a época estival, debido a unha maior conxestión na zona de acceso ás praias, o que supón un notable impacto sobre a poboación, con efectos sobre a súa saúde, que deberían ser mitigados a través de estratexias de redución dos niveis de ruído.

Polo tanto, os **principais retos** a levar a cabo neste campo é:

- ✓ Diminuír as emisións contaminantes, mediante a redución ou disuasión do uso do vehículo privado incentivando outros medios de transporte.
- ✓ Reducir a dependencia de combustibles fósiles do transporte e incrementar o aforro enerxético

3.5. SEGURANZA VIARIA

3.5.1. CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS DA SEGURANZA VIARIA

Os datos de sinistralidade recollidos no capítulo anterior, permite identificar unha serie de puntos conflitivos, que presentan diferentes problemáticas, tanto a nivel municipal como no que respecta aos núcleos urbanos, e a partir deles delimitar as rúas ou estradas que presentan unha maior concentración de accidentes e nos que por tanto existe un maior perigo.

Segundo os datos de sinistralidade facilitados pola Policía Local, os principais puntos conflitivos relativos á seguridade urbana localízanse nas estradas e rúas que en xeral rexistran maiores intensidades de tráfico como é o caso das Avenidas Ernesto Che Guevara (Perillo, Pazos, Glorieta de Santa Cristina, Bastiagueiro), Rosalía de Castro (Perillo, Montrove, As Pedreiras), Concepción Arenal-Viñas de Babilonia (Porto de Santa Cruz), Santa Cristina (Perillo) ou Ramón Núñez Montero (Oleiros e A Hedreira). Segundo os rexistros publicados, a maior porcentaxe dos accidentes producíronse a causa dunha distracción do condutor.

Na seguinte imaxe recóllense os principais puntos de sinistralidade entre os anos 2015-2021 segundo os datos da policía local:



Imaxe 200: Principais rúas nas que se rexistraron accidentes entre o 2015-2021 (Fonte: Elaboración propia-policía local)

Por outro lado, hai que considerar a problemática específica entre a interacción entre o vehículo privado e o peón e a bicicleta. Nos informes de sinistralidade publicados pola policía local, estúdase de forma independente este tipo de sinistros, para os que será preciso considerar actuacións orientadas á mellora da súa seguridade, mediante itinerarios específicos, etc.



Imaxe 201: Principais rúas nas que se rexistraron accidentes con peóns entre o 2015-2021 (Fonte: Elaboración propia-policía local)

A análise da taxa de accidentes nestes puntos nos que existe un certo perigo para a circulación viaria, é derivada de diversas problemáticas tales como a falta de visibilidade en intersecciónss, continuos accesos ás estradas, falta de pasos de peóns, etc. coa implicación que isto supón para a seguridade viaria.

Ao mesmo tempo, hai que considerar que nun escenario tendencial non é previsible un incremento da inseguridade viaria, xa que a mesma non é elevada, e sobre todo pola execución de medidas destinadas ao incremento da seguridade viaria tanto nas estradas do concello como autonómicas ou de titularidade provincial.

O coñecemento dos factores e motivos que inflúen na sinistralidade permitirá articular as medidas e programar a mellor solución a este problema. Por iso, os **principais retos** a acadar neste ámbito serán por tanto:

- ✓ Diminución do número de accidentes, mediante a implantación de medidas recomendadas no Plan Estratéxico de Seguridade Viaria da Dirección Xeral de Tráfico.
- ✓ Promover unha mellora da seguridade do viario reducindo as situacións de risco: reducir a velocidade nas travesías urbanas, executar camiños seguros e itinerarios específicos, mellora da visibilidade nas intersecciónss, sinalización adecuada, medidas de calmado do tráfico.

- ✓ Maior sensibilización da poboación, conseguindo o seu compromiso e responsabilidade coa mellora da seguridade viaria

3.6. RETOS FUTUROS DA MOBILIDADE

Tendo en conta as distintas problemáticas, demandas e tendencias, xunto cos obxectivos xerais do Plan, formúlanse unha serie de retos que definen os desafíos aos que se enfronta a actuación municipal en materia de mobilidade, e que servirán como base das liñas estratéxicas de planificación:

ASPECTOS	RETOS
TERRITORIAIS	✓ Fomentar os desprazamentos a pé fronte aos modos motorizados, dando prioridade o peón fronte o vehículo privado, nas adecuadas condicións de seguridade. ✓ Creación de novas rutas ou sendas peonís e ciclistas que conecten os principais núcleos, centros atractores e zonas de esparexemento e lecer na procura de fomentar hábitos saudables. Para iso promoverase o uso da rede municipal e a recuperación dos antigos camiños reais. ✓ Recuperar o espazo público de estancia, coa creación de espazos máis agradables e confortables para o peón que inviten á permanencia ✓ Adecuar as infraestruturas peonís e ciclistas existentes, garantindo a accesibilidade aos colectivos máis vulnerables. ✓ Asegurar a continuidade dos itinerarios peonís, completando aqueles traxectos incompletos.
SOCIO-ECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS	✓ Favorecer a estabilidade para os cidadáns mantendo a actual tendencia crecente. ✓ Mellorar a competitividade e potenciar o desenvolvemento económico do municipio de maneira sostible, promovendo os seu principais activos: localización clave e próxima á cidade de A Coruña, un amplo patrimonio cultural e natural, e a diversificación do seu sector económico. ✓ Seguir apostando pola creación de rutas de sendeirismo ou ciclables apoiados nas riquezas naturais do concello, creando un modelo turístico baseado no respecto e compromiso co medio ambiente.
REPARTO MODAL E TENDENCIAL	✓ Modificar o escenario tendencial a través de políticas que fomenten os desprazamentos máis sostibles fronte ao uso do vehículo privado e reducir as emisións contaminantes debidas ao transporte. ✓ Fomentar e promocionar o uso de vehículos limpos.
TRANSPORTE PÚBLICO	✓ Potenciar o uso do transporte público co fin de reducir a dependencia do automóbil privado, mediante a satisfacción de expectativas dos usuarios. Adecuar as condicións do servizo de transporte público existente ás necesidades da poboación, tendo en conta que na actualidade estase a avaliar o Plan de Transporte Público de Galicia. ✓ Crear un nodo de transporte interurbano que permita a conexión entre a rede comarcal-metropolitana coa rede de buses urbanos da cidade de A Coruña. ✓ Desenvolver a plataforma de intercambio modal de transporte prevista no PXOM, preto do núcleo de Santa Cruz. ✓ Mellorar a información e a sinalización para facilitar o uso da rede de autobuses. ✓ Eliminar as barreiras de accesibilidade no uso do transporte público. ✓ Implantación de medidas que melloren as conexións entre as zonas máis illadas, sobre todo para persoas maiores, con discapacidade ou sen medios para desprazarse. ✓ Valorar a posibilidade de implantar un servizo de transporte público marítimo que conecte a cidade de A Coruña con Oleiros por mar.
TRANSPORTE PRIVADO E CIRCULACIÓN	✓ Fomentar o uso de medios máis sostibles como o transporte público, a pé ou en bicicleta, naqueles desprazamentos cotiáns internos como a centros escolares (camiños seguros) ou centros de traballo. ✓ Redución da intensidade do tráfico e da conxestión viaria nas estradas principais do concello e nos accesos ás praias durante a época estival, e en consecuencia, diminución dos niveis de ruído, consumo de enerxías non renovables e da inseguridade. ✓ Mellorar o sistema de transporte de mercancías, cun reforzo nos controis dos espazos destinados a vehículos para carga e descarga e sistemas de identificación.
APARCAMENTO	✓ Xestionar a necesidade de prazas de aparcamento nos núcleos urbanos: – Valorar a posibilidade de crear novas zonas de estacionamento para residentes durante los meses de verán. – Impulsar a creación de novos aparcadoiros públicos municipais na periferia dos principais núcleos do concello. ✓ Mellora da sinalización en xeral e monitorización das prazas dispoñibles nas principais bolsas de aparcamento público que eviten os tempos de busca de praza e dirixan ao cidadán a o seu obxectivo, sobre todo na época estival. ✓ Adecuar o número de prazas de mobilidade reducida, as súas dimensións e os accesos ás mesmas, á normativa de accesibilidade vixente.
ENERXÍA E MEDIO AMBIENTE	✓ Diminuír as emisións contaminantes, mediante a redución ou disuasión do uso do vehículo privado incentivando outros medios de transporte. ✓ Reducir a dependencia de combustibles fósiles do transporte e incrementar o aforro enerxético.
SEGURIDADE VIARIA	✓ Diminución do número de accidentes, mediante a implantación de medidas recomendadas no Plan Estratéxico de Seguridade Viaria da Dirección Xeral de Tráfico. ✓ Promover unha mellora da seguridade do viario reducindo as situacións de risco: camiños seguros, itinerarios específicos, mellora da visibilidade nas intersecccións, sinalización adecuada. ✓ Maior sensibilización da poboación, conseguindo o seu compromiso e responsabilidade coa mellora da seguridade viaria.

Táboa 114: Resume dos principais retos a conseguir (Fonte: Elaboración Propia)

3.7. ANÁLISE DAFO

Tras a análise da situación actual realizada nos apartados anteriores, recóllese a continuación a matriz DAFO, ferramenta que permite avaliar os factores internos do municipio en relación cos externos:

DEBILIDADES

- Predominio do vehículo privado fronte outros medios non motorizados nos desprazamentos. Elevado consumo de orixe fósil e moi vinculado ao transporte.
- A estrutura territorial do concello composta por varios núcleos principais, onde se emprazan os servizos esenciais, e numerosas urbanizacións distribuídas por todo o municipio incrementa a necesidade dunha mobilidade privada para as necesidades diarias.
- Menor porcentaxe de vías peonís e espazos destinados ao tránsito de peóns respecto do viario local total.
- Problemas de accesibilidade, falta de continuidade, etc. nos itinerarios peonís existentes.
- A infraestrutura ciclista existente redúcese á contorna das praias a través da estrada AC-173 (tramo Xunta e transferido), con tramos compartidos peón/ciclista.
- Deficientes conexións peonís e ciclistas entre núcleos e con centros atractores (educativos, deportivos, comerciais, etc.) ou co entorno máis rural.
- Baixa utilidade do transporte público en autobús debido ás frecuencias, horarios e duración das viaxes. Parroquias como Dexo e Serantes (ao norte do concello), presentan un escaso servizo de transporte público.
- A pesar de contar cunha ampla cobertura das paradas, os itinerarios e en xeral as paradas son pouco accesibles con niveis de sinalización, información e abrigo moi mellorables.
- Elevada ocupación das prazas de aparcamento nas rúas máis céntricas dos núcleos principais.
- O estacionamento indebido comprende o 95% das denuncias emitidas pola policía local.
- Dificultade para diminuír o tráfico de paso ou de turismo das principais estradas que atravesan o concello (AC-173, AC-174, AC-12 / N-VI) onde ademais se rexistran os índices de sinistralidade máis altos. Importantes problemas de conxestión na estrada AC-12 no núcleo de Perillo.
- Frecuencias de xiros a la esquerda nos eixos máis transitados.
- Ausencia dunha rede de recarga de vehículos eléctricos.

AMEAZAS

- Incremento da conxestión na temporada estival polo aumento de visitantes e turistas empregando o automóbil como principal modo de desprazamento.
- Ausencia de autonomía nos desprazamentos dalgúns grupos demográficos como idade infantil e da terceira idade.
- Falta de coordinación inter-administrativa na xestión da mobilidade metropolitana.
- Gran dependencia funcional ca cidade de A Coruña, que xera grandes fluxos de mobilidade.
- Economía dependente principalmente do sector servizos.
- Previsión dun incremento moi débil na demanda futura, segundo os proxectos de explotación nos que se basearon as concesións vixentes, o que pode orixinar unha perda de cobertura no servizo debido a unha baixa rendibilidade.
- Gran dependencia enerxética e vulnerabilidade ante a subida do prezo dos combustibles fósiles. Crecemento significativo do parque automobilístico nos últimos anos. Escaso parque de vehículos que non utilice enerxía fósil .

FORTALEZAS

- Situación xeográfica privilexiada formando parte da área metropolitana da cidade de A Coruña.
- A diferencia da maior parte dos concellos galegos, Oleiros non presenta unha poboación envellecida, rexistrando mellores indicadores demográficos que a media provincial el galega. Encabeza ademais a lista de concellos con maior renda media por habitante de Galicia.
- Os servizos e equipamentos que ofrece o concello, xunto coa súa situación estratéxica convérteno nun lugar de residencia moi demandado entre a xente nova.
- Existencia dun patrimonio natural, histórico e cultural de calidade.
- Espazos naturais con potencialidade para a mobilidade alternativa, en especial na contorna da costa e dos principais ríos do concello.
- Axentes políticos e municipais a favor de emprender accións que favorezan o emprego de medios de transporte máis sostibles.
- Mellora da accesibilidade física nos tecidos urbanos desenvolvidos recentemente.
- Carril bici metropolitano que conecta Oleiros co centro da cidade de A Coruña.
- Aparcamento gratuíto na rúa, existencia de zonas de estacionamento delimitado ou de pago a carón das praias durante a época estival.

OPORTUNIDADES

- Concienciación política e social sobre a importancia da mobilidade sustentable no municipio.
- Aposta do novo marco financeiro Europeo e Estatal polo fomento da mobilidade sostible.
- Maior facilidade na incentivación de pautas de mobilidade urbana máis sostibles debido ao elevado prezo dos combustibles
- Proxectos en execución doutras administracións ou do propio concello destinados ao fomento da mobilidade sustentable e ao artellamento peonil e ciclista entre núcleos nos principais eixos viarios.
- Políticas de recuperación dos espazos destinados aos peóns fronte o vehículo privado.
- Novas formas de turismo baseadas en camiñar e no uso da bicicleta.
- Disposición cara a creación dun novo sistema de estacionamento do vehículo privado baseado na intermodalidade dos desprazamentos e no aparcamento disuasorios.

4. FASE III. DEFINICIÓN DAS LIÑAS ESTRATÉXICAS

As problemáticas e os retos que debe afrontar a Mobilidade do concello de Oleiros precisan da formulación de solucións estratéxicas, que permitan a implantación de programas e medidas concretas de actuación.

Por iso, e tendo en conta a necesidade dunha ampla batería de actuacións que interveñan sobre as diferentes dimensións da mobilidade, formúlanse unha serie de Liñas Estratéxicas, as cales permiten traballar dun xeito focalizado, pero coherente cunha visión global e integrada, sobre aquelas cuestións chave que faciliten o camiño a percorrer cara a unha Mobilidade Sustentable, Segura e Inclusiva.

A definición das Liñas Estratéxicas do PMS do concello de Oleiros baséase no marco de referencia do Programa Operativo de Crecemento Sustentable da Unión Europea, en particular nos seus obxectivos temáticos 4, 6 e 9, adaptándoos á realidade territorial do termo municipal e da situación actual da mobilidade, dos seus problemas e retos futuros, e das solucións posibles e viables, o cal implica o establecemento dunha serie de Obxectivos Estratéxicos propios, a partir dos cales formúlase a Visión Estratéxica, entendida como o escenario futuro desexable da Mobilidade Sustentable.

O marco de referencia respecto dos distintos Obxectivos Estratéxicos a formular de cara a facer fronte ás problemáticas e retos no concello de Oleiros está baseado no Programa Operativo de Crecemento Sostible 2014-2020, e nos seus obxectivos temáticos:

- **OT4.** Apoio da transición cara a unha Economía de Baixas Emisións de Carbono.
- **OT6.** Preservación e protección do medioambiente e fomento da eficiencia dos recursos.
- **OT9.** Fomento da inclusión social e a loita contra a pobreza e contra calquera tipo de discriminación.

Dentro de cada un destes Obxectivos Temáticos, tanto a nivel estatal, como a nivel autonómico, establecéronse unha serie de prioridades de inversión e de obxectivos estratéxicos, os cales conforman o principal marco de referencia de cara a formular as distintas bases e políticas do PMS do concello.

Así, respecto dos tres Obxectivos Temáticos sinalados anteriormente, dentro dos posibles Obxectivos Específicos relacionados coa Mobilidade Sustentable contémplanse:

OT4. Apoio da transición cara unha Economía de Baixas Emisións de Carbono.

- OE 4.5.1. Fomento da mobilidade urbana sustentable: transporte urbano limpo, transporte colectivo, conexión urbana-rural, melloras na rede viaria, transporte ciclista, peonil, mobilidade eléctrica e desenvolvemento de sistemas de subministro de enerxías limpas.

Recompilados e analizados os datos iniciais, e identificados os problemas e retos nas fases anteriores, extraeranse as primeiras conclusións que permitirán establecer unha visión global do conxunto da mobilidade no Concello e concretamente nos seus principais núcleos urbanos.

No marco xeneral da planificación do sistema de mobilidade defínese o **obxectivo principal** a acadar como:

"Acadar unha Mobilidade Sustentable, Inclusiva e Segura, no concello de Oleiros, e en particular nos seus núcleos urbanos a través do fomento e prioridade dos modos de desprazamento a pé e en bicicleta".

Este obxectivo principal expresa a necesidade de transformar o modelo de mobilidade actual a escala municipal e urbana, cara modos de desprazamento máis sustentables, considerando as súas tres vertentes (ambiental, social e económica), e no cal o protagonismo será nos modos de desprazamento a pé e en bicicleta. Deste xeito, o PMS busca a través do seu obxectivo principal acadar un estado futuro da mobilidade no que se superen algúns dos problemas actuais en canto ao protagonismo do automóbil e a súa incidencia sobre o medioambiente, a economía e o tecido social do concello de Oleiros.

Así, o Plan ten como **obxectivos xerais** os seguintes:

- Fomento das viaxes non motorizadas (a pé e en bicicleta) fronte ás realizadas en automóbil cun compromiso de sustentabilidade social e económica do sistema.
- Acadar unha distribución máis equitativa do espazo público e mellorar a convivencia entre todos os modos de transporte recuperando o protagonismo do peón fronte ao automóbil.
- Integrar as políticas de desenvolvemento urbano, económico e de mobilidade; de modo que se minimicen os desprazamentos habituais e facilitar a accesibilidade eficaz, eficiente e segura aos servizos básicos.
- Contribuír á mellora do medio ambiente urbano, a saúde, a seguridade dos cidadáns e a eficiencia da economía grazas a un uso máis racional dos recursos naturais.
- Redución do consumo enerxético baseado en combustibles fósiles.

A estratexia para a consecución dos obxectivos xerais consiste en, primeiramente determinar os **obxectivos específicos** que se derivan dos obxectivos xerais, profundando nos problemas de mobilidade detectados na fase de análise e diagnóstico, específicos a cada ámbito temático:

<u>Mobilidade peonil e ciclista</u>:

No ámbito temático da Mobilidade Peonil e Ciclista os **obxectivos específicos** están relacionados co fomento de modos de desprazamento non motorizados:

- Incrementar o número de desprazamentos diarios a pé ou en bicicleta no concello de Oleiros e entre os seus núcleos urbanos.
- Establecer unha rede de itinerarios peonís e en bicicleta que enlacen os principais núcleos e centros atractores do concello, entre parroquias ou cos concellos limítrofe, a través da rede municipal que presenta intensidades de tráfico menores.
- Garantir a accesibilidade universal a todas as persoas, independentemente das características do usuario (idade, sexo, discapacidade, etc.).
- Recuperar o espazo público para o peón, ampliando ao seu favor a repartición da superficie viaria.
- Facilitar o acceso autónomo dos nenos e mozos aos centros educativos e deportivos. Rede de camiños escolares seguros.
- Fomentar a mobilidade peonil e ciclista como valor de atracción turística (novos itinerarios peonís turísticos, rede cicloturista, etc.).

Transporte público:

No ámbito temático do Transporte Público, os **obxectivos específicos** están relacionados co fomento e a potenciación do transporte colectivo en autobús coa finalidade de acadar unha mobilidade moito máis sustentable.

- Aumentar o número de desprazamentos diarios, tanto internos como externos, en transporte público no concello de Oleiros.
- Fomentar a intermodalidade, mellorando a integración do transporte público colectivo cos modos de desprazamento a pé e en bicicleta.
- Mellorar as condicións do servizo interurbano de conexión principalmente coa cidade de A Coruña, como destino principal dos desprazamentos cotiáns.
- Acadar unha accesibilidade universal aos servizos de transporte público.

Transporte privado:

No ámbito temático do uso do vehículo privado os obxectivos específicos están relacionados coa redución da súa participación no reparto modal e en equilibrar a distribución do tráfico, mitigando a conxestión e outros efectos negativos do tráfico. En consecuencia, os **obxectivos específicos** deste área son:

- Redución da participación do vehículo privado no reparto modal do concello.
- Redución do impacto causado polos vehículos que circular polo municipio, tanto no referente á xestión da ocupación do espazo público (conxestión viaria e aparcamento), como das emisións de gases contaminantes de efecto invernadoiro, fomentando o uso de enerxías máis eficientes e sostibles.
- Racionalizar a estrutura viaria de Oleiros integrando os seus enlaces coas grandes vías territoriais e artellando a comunicación entre os principais núcleos urbanos e centros de actividade mediante itinerarios alternativos e máis equilibrados.
- Integrar a rede viaria no tecido urbano e nos núcleos de carácter máis rural.
- Establecer unha política racionalizada de estacionamentos nos núcleos urbanos promovendo a implantación dunha rede de estacionamentos públicos na periferia dos mesmos.
- Adecuar a dotación, dimensións, características e accesos ás PMR á normativa vixente, garantindo a accesibilidade a todos por igual.

Turismo:

No ámbito temático da Mobilidade Turística os Obxectivos están relacionados coa redución da conxestión asociada ao acceso de vehículos de visitantes e facilitar os desprazamentos aos turistas en modos non motorizados ou no transporte público, coa finalidade de acadar unha mobilidade moito máis sustentable.

- Facilitar a mobilidade de turistas e visitantes sen depender do vehículo privado, proporcionando servizos de mobilidade sustentable en bicicleta e transporte público orientados a turistas e visitantes.
- Fomentar a mobilidade peonil e ciclista como valor de atracción turística.

Poboación e medioambiente:

Os **obxectivos específicos** relacionados co medioambiente pasan pola mitigación dos impactos orixinados pola contaminación atmosférica e acústica.

- Garantir o dereito á accesibilidade universal a todos os cidadáns e visitantes do concello de Oleiros, facilitando a mobilidade de colectivos especialmente vulnerables (nenos, terceira idade, persoas con diversidade funcional).
- Mitigar o impacto sobre o cambio climático da mobilidade, fomentado os modos de desprazamento sen emisións de gases de efecto invernadoiro (GEI).
- Facilitar a transición cara vehículos de baixas emisións. Instalación de puntos de recarga.
- Reducir a contaminación atmosférica e acústica no entorno urbano.
- Protección dos espazos naturais do concello.

Xestión da mobilidade:

Neste grupo emprázanse aquelas medidas que teñen por obxecto modificar as pautas ou condutas de mobilidade de colectivos específicos a través da sensibilización e concienciación da poboación. Entre os **obxectivos específicos** podemos apuntar os seguintes:

- Realizar campañas de sensibilización e concienciación sobre a Mobilidade Sostible no tecido educativo e asociativo do concello.
- Facilitar a mobilidade a centros atractores de desprazamentos.
- Incorporar aspectos relacionados coa mobilidade sostible na planificación urbanística en xeral, co obxectivo de incrementar a mobilidade sustentable e acadar a accesibilidade universal, tanto no ámbito privado coma nos espazos públicos e medios de transporte.

A Visión Municipal formulada polo plan baséase nos principios e criterios xerais definidos en liñas anteriores, xunto co marco normativo e os obxectivos específicos formulados, buscando optimizar as necesidades de desprazamento desde o punto de vista da Sustentabilidade, o Dereito á Mobilidade e a inclusión social, e a seguridade. Deste xeito, a Visión Municipal formúlase nos seguintes termos:

"O modelo da Mobilidade municipal está orientado cara ao peón e a bicicleta como modos de desprazamento con prioridade, complementados polo Transporte Público, tanto no que respecta á comunicación entre núcleos como nos espazos urbanos e rurais, mentres que o automóbil configúrase como o modo que debe garantir e asegurar aqueles desprazamentos aos que non poden satisfacer os itinerarios peonís e ciclistas e o Transporte Público".

DEFINICIÓN DAS LIÑAS ESTRATÉXICAS

En base á problemática existente e aos retos e desafíos futuros tendenciais, o PMUS formula unha serie de Liñas Estratéxicas temáticas:

- ✓ **Medidas de fomento e mellora dos desprazamentos en modos non motorizados (L.E-1)**

Este plan de medidas ten como obxecto fomentar o emprego de modos non motorizados, mediante a mellora das infraestruturas de carácter peonil e ciclista sobre todo naqueles desprazamentos cotiáns aos principais centros atractores.

Preténdese mellorar a funcionalidade das redes de infraestruturas de mobilidade peonil e ciclista, a nivel municipal e urbano, facilitando unha boa conectividade e accesibilidade a todos os puntos, en especial aos centros de actividade e equipamentos.

No ámbito da mobilidade urbana, fomentarase a recuperación e humanización do espazo público, intentando reducir a presenza do automóbil aos desprazamentos externos ao núcleo. A transformación realizarase a través da execución de espazos compartidos e humanización de rúas con distintos grados de prioridade peonil xunto con unha política de estacionamento que permita reducir a ocupación do automóbil ao mesmo tempo que se proporciona unha alternativa.

- ✓ **Medidas de reordenación e mellora do transporte público (L.E-2)**

Este conxunto de medidas ten por obxecto potenciar o emprego do transporte público nos desprazamentos municipais internos e externos tanto en autobús como en taxi, coa finalidade de reducir a dependencia do transporte privado en aqueles desprazamentos que non sexa posible realizar a pé ou en bicicleta.

- ✓ **Medidas de mellora da xestión dos aparcamentos (L.E-3)**

Este plan pretende intervir sobre a política de estacionamentos levando a cabo actuacións que permitan mellorar o balance de estacionamentos nos núcleos urbanos, executando e acondicionando espazos de estacionamento fóra da calzada, tales como aparcamentos disuasorios, mellorando a xestión das zonas reguladas e retirando os aparcamentos irregulares das rúas.

- ✓ **Medidas de desconxestión viaria e regulación do tráfico (L.E-4)**

O obxecto deste Plan é introducir melloras que permitan desconxestionar a rede viaria, en particular aqueles tramos que soportan maiores intensidades de vehículos, a través de actuacións que permitan unha mellor distribución e máis equilibrado do tráfico.

- ✓ **Medidas de distribución de mercadorías (L.E-5)**

Medidas que pretenden actuar sobre a distribución de mercadorías mellorando a o funcionamento e a súa compatibilidade cos demais usos urbanos. Control de horarios e actividades de carga e descarga e da circulación de vehículos pesados.

- ✓ **Medidas de integración da mobilidade nas políticas urbanísticas (L.E-6)**

Este conxunto de medidas establecen os criterios para o desenvolvemento de rúas, espazos peonís ou ciclistas e viario, especialmente para a súa planificación e execución, formulando unha serie de criterios directores respecto da súa morfoloxía e tipoloxía, especialmente en canto ao reparto da sección transversal entre os diferentes modos de transporte.

- ✓ **Medidas de seguridade viaria (L.E-7)**

Este plan de medidas está destinado a incrementar a seguridade viaria, tanto no entorno rural como urbano, mediante actuacións como redución da velocidade ou temperado do tráfico, mellora da sinalización, camiños escolares seguros, etc.

- ✓ **Medidas de carácter medioambiental (L.E-8)**

Plan de medidas de protección medioambiental, mitigación do cambio climático e aforro enerxético, mediante a delimitación de zonas protección, baixas emisións xunto co fomento de vehículos eléctricos ou de baixas emisións.

- ✓ **Medidas de fomento e regulación en centros atractores de actividade (L.E-9)**

Esta liña estratéxica establece medidas orientadas a facilitar a mobilidade e a súa xestión en centros atractores de desprazamentos.

- ✓ **Medidas de outras actividades de mobilidade (L.E-10)**

Nesta liña estratéxica englóbanse outras medidas relacionadas co desenvolvemento de campañas de divulgación e fomento da mobilidade sustentable entre a poboación, uso de novas tecnoloxías (TICS),, etc.

LIÑA ESTRATÉXICA	OBXECTIVOS	ACTUACIÓNS PROPOSTAS
MEDIDAS DE FOMENTO E MELLORA DOS DESPRAZAMENTOS EN MODOS NON MOTORIZADOS	- Incrementar o número de desprazamentos cotiáns a pé e en bicicleta no concello de Oleiros. - Establecer unha serie de itinerarios peonís e ciclistas prioritarios que conten cas adecuadas condicións de seguridade e accesibilidade. - Facilitar ar os desprazamentos a pé ou en bicicleta cos principais centros de atracción de desprazamentos do concello, entre parroquias ou cos concellos limítrofes. - Garantir unha accesibilidade universal a todas as persoas. - Aumentar o atractivo do espazo peonil. - Establecer novos itinerarios ciclistas e implantar áreas de prioridade ciclista no concello de Oleiros. - Fomentar a mobilidade peonil e ciclista como valor de atracción turística (itinerarios peonís turísticos e paisaxísticos, rede cicloturista, etc.). - Facilitar a mobilidade dos colectivos especialmente vulnerables (anciáns, nenos, persoas con mobilidade reducida ou calquera outra discapacidade).	✓ Plan de accesibilidade municipal. ✓ Ordenación, mellora e ampliación do espazo urbano para peóns. ✓ Rede de camiños/ vías peonís e ciclistas saudables e seguros ✓ Execución e posta en valor de espazos públicos e áreas de esparcemento. ✓ Pasos de peóns seguros e accesibles. ✓ Rede de aparcadoiros de bicicletas. ✓ Sistema público de aluguer de bicicletas. ✓ Sinalización de itinerarios peonís e ciclistas. Metrominuto e ciclominuto. ✓ Criterios de deseño de rúas e espazos peonís.
MEDIDAS DE REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO	- Potenciar o uso do transporte público fronte ao vehículo privado mediante a mellora en xeral do servizo. - Incremento dos desprazamentos en transporte público entre o concello de Oleiros e a cidade de A Coruña. - Buscar novas fórmulas de conexión entre os núcleos con menor cobertura e os núcleos urbanos, sobre todo para aquelas persoas con maiores dificultades - Aumentar o número de desprazamentos diarios, tanto internos como externos, en transporte público.	✓ Mellora das conexións en transporte público entre Oleiros e a cidade de A Coruña. ✓ Desenvolvemento da plataforma de intercambio intermodal prevista no PXOM. ✓ Mellora das paradas de autobús e do sistema de información. ✓ Estudo da implantación dun sistema de transporte público ou taxi a demanda. ✓ Implantación dun servizo de transporte marítimo entre a cidade de A Coruña e Oleiros.
MEDIDAS DE MELLORA DA XESTIÓN DOS APARCAMENTOS	- Establecer unha política racionalizada de estacionamentos nos núcleos urbanos na época estival, facilitando igualmente o estacionamento a residentes. - Implantar unha rede de estacionamentos públicos que permita mellorar o seu balance e evitar a ocupación do viario existente. - Equilibrar o número de prazas que poidan eliminarse como consecuencia de gañar espazo para o peón e bicicleta. - Reducir el estacionamento indebido e o tráfico asociado á procura de estacionamento. - Adecuar a dotación, dimensións e características das PMR á normativa vixente, garantindo a accesibilidade a todos por igual.	✓ Establecemento de zonas reguladas para residentes. ✓ Rede de aparcadoiros disuasorios. ✓ Revisión da dotación de PMR e adecuación á normativa vixente. ✓ Área de servizos de autocaravanas. ✓ Mellora da sinalización dos itinerarios de acceso aos aparcamentos e instalación de paneis informativos. ✓ Control na indisciplina do aparcamento.
MEDIDAS DE DESCONXESTIÓN VIARIA E REGULACIÓN DO TRÁFICO	- Implantar novas vías de conexión que permitan mellorar as condicións do tráfico, sobre todo de acceso á cidade de A Coruña. - Definir unha estrutura xerárquica, clara e lexible da rede viaria municipal, optimizando o seu uso. - Optimización da rede, dirixindo a circulación motorizada cara as rúas con maior nivel de servizo evitando percorridos innecesarios, de forma que as modalidades máis sostibles se localicen no viario inferior. - Adecuación das velocidades de circulación dos vehículos en determinados puntos nos que, polas súas características (rúas principais, centros educativos, centros deportivos…), é imprescindible unha adecuada velocidade de circulación. - Facilitar a información en tempo real do tráfico aos condutores, indicando as alternativas existentes en caso de conxestión.	✓ Desenvolvemento de novos viarios de conexión. ✓ Xerarquización viaria e sinalización. ✓ Temperado do tráfico. ✓ Instalación de sistemas de información do tráfico en tempo real.
MEDIDAS DE DISTRIBUCIÓN DE MERCADORÍAS	- Mellorar o sistema de distribución de mercadorías nos núcleos urbanos. - Atender ás necesidades de aparcamento para a descarga de mercadorías optimizando a dotación de prazas de carga e descarga. - Reducir a circulación de vehículos de reparto nas zonas máis conflitivas dos núcleos urbanos.	✓ Revisión da dotación de zonas de carga e descarga e control do estacionamento indebido ✓ Rede de puntos de entrega de proximidade
MEDIDAS DE INTEGRACIÓN DA MOBILIDADE NAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS	- Integrar a mobilidade sustentable na ordenación do territorio e na planificación urbanística, desenvolvendo os mecanismos de coordinación e cooperación administrativa necesarios. - Dispoñer de normativa para a promoción da mobilidade sustentable nos novos desenvolvementos. - Impulso de estruturas que faciliten e potencien a accesibilidade, facilitándose que as novas áreas urbanas a desenrolar sexan plenamente accesibles.	✓ Integración da mobilidade na planificación urbana. ✓ Nova ordenanza de mobilidade.
MEDIDAS DE SEGURIDADE VIARIA	- Mellorar a seguridade viaria nos principais eixos estruturantes do concello e dos núcleos urbanos. - Reducir a accidentalidade e conseguir unha mobilidade máis segura dos colectivos máis vulnerables. - Moderar a velocidade nas contornas urbanas e nas vías municipais do ámbito rural.	✓ Plan de seguridade viaria. ✓ Redución de velocidade en vías. ✓ Observatorio de accidentabilidade.
MEDIDAS DE CARÁCTER MEDIOAMBIENTAL	- Diminuír a emisión de gases contaminantes de efecto invernadoiro e dos niveis de ruído. - Gañar en saúde e habitabilidade, recuperando a cidade para os seus habitantes. - Promoción de vehículos limpos.	✓ Nova frota de vehículos municipais de baixas emisións. ✓ Instalación de puntos de recarga eléctricos. ✓ Potenciar os vehículos de baixas emisións ou eléctricos.
MEDIDAS DE FOMENTO E REGULACIÓN EN CENTROS ATRACTORES DE ACTIVIDADE	- Mellora en xeral da mobilidade asociada aos centros atractores de actividade, en espacial aos centros educativos, facilitando a nenos e mozos un desprazamento máis autónomo. - Racionalizar o uso do vehículo privado e mellorar a eficiencia dos desprazamentos cotiáns.	✓ Ordenación dos accesos a centros educativos. camiños escolares. ✓ Fomento do uso do vehículo compartido.
MEDIDAS DE OUTRAS ACTIVIDADES DE MOBILIDADE	- Modificar a cultura da mobilidade para dar máis relevancia aos modos máis sustentables e equilibrar a mobilidade con outras necesidades sociais. - Crear un modelo de cidade innovadora e comprometida coa evolución tecnolóxica e sustentable. - Sensibilización co problema da mobilidade.	✓ Fomento do desenvolvemento sostible mediante o uso de novas tecnoloxías (TICS). ✓ Promoción de modos de transporte máis sostibles. ✓ Creación dunha oficina de mobilidade. ✓ Adhesión municipal en campañas de mobilidade sostible.

Táboa 115: Resume dos obxectivos e liñas estratéxicas. Actuacións propostas (Fonte: Elaboración Propia)

5. FASE IV. DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS

A elaboración do presente apartado, ten como obxecto definir un conxunto de propostas así como unha programación temporal e valoración económica da súa implantación para potenciar a mobilidade urbana de forma sostible en Oleiros.

Este apartado de "Delimitación de propostas e obxectivos específicos", enténdese a partir dos datos que se documentan no apartado de diagnóstico; do análise e avaliacións cuantificadas dedúcese a necesidade de accións para lograr que todas as persoas dispoñan dunhas condicións de mobilidade que equilibren os intereses económicos, sociais e ambientais; atendendo tanto aos habitantes do municipio como os seus visitantes en épocas estivais, e tendo en conta a gran sinerxía existente entre Oleiros e a súa área comarcal, especialmente ca cidade de A Coruña.

O Plan de Mobilidade Sustentable de Oleiros permite, mediante o deseño de solucións e proxectos, a consideración conxunta, integrada e programada no tempo, de todas as actuacións orientadas á mellora do sistema de transportes do municipio, establecendo prioridades e principios de acción.

Un aspecto fundamental no planeamento de propostas de mellora é a determinación dos horizontes temporais previstos no Plan, tanto a curto como a medio e a longo prazo. Tamén, neste apartado, determinaranse os horizontes temporais e os distintos escenarios a considerar.

As propostas de mellora da mobilidade organízanse en ámbitos de actuación concretos, agrupados en plans ou eixos, todos eles encamiñados á implantación de formas de desprazamento máis sostibles e cara un sistema máis eficiente.

Ditos eixos, para os cales se definen propostas concretas de actuación, parten do diagnóstico da situación actual e contemplan un conxunto de actuacións agrupadas por bloques que permiten comprobar si de maneira agregada se alcanzan os obxectivos perseguidos.

O PMUS será un documento vivo, que pode evolucionar. As propostas poden ser modificadas ao longo do tempo para adaptarse ás necesidades cambiantes da mobilidade urbana, con criterios de mellora continua, avaliándose cada situación tendo en conta os posibles cambios respecto ao contexto territorial, social e económico.

5.1. MEDIDAS DE FOMENTO E MELLORA DOS DESPRAZAMENTOS EN MODOS NON MOTORIZADOS (L.E.-1)

As medidas de Fomento e Mellora dos Desprazamentos en Modos Non Motorizados contemplan actuacións destinadas a facilitar a mobilidade peonil e ciclista a través da mellora da oferta das infraestruturas orientadas ao peón e a bicicleta, fomentando a transferencia modal a este tipo de desprazamentos grazas a unha maior seguridade.

Calquera actuación que poida afectar a un itinerario peonil haberá que deseñala de modo que se favoreza o tránsito ao largo do mesmo. Neste sentido, unha adecuada regulación das rúas e dos espazos peonís redunda na calidade dos espazos urbanos, evitando conflitos con aqueles elementos que limiten a mobilidade peonil.

Proponse a creación de unha rede de itinerarios peonís ou ciclistas para conformar unha rede de espazos de tránsito identificables polas súas características de deseño e acondicionamento, que faciliten e estruturen os desprazamentos no concello.

A continuación resúmense as medidas de fomento e mellora dos desprazamentos non motorizados:

- Plan de accesibilidade municipal.
- Ordenación, mellora e ampliación do espazo urbano para peóns.
- Rede de camiños peonís-ciclistas seguros.
- Execución e posta en valor de espazos públicos e áreas de esparcemento.
- Pasos de peóns seguros e accesibles.
- Rede de aparcamentos de bicicletas.
- Sistema de aluguer de bicicletas.
- Sinalización de itinerarios peonís e ciclistas. Metrominuto-Ciclominuto.

5.1.1. PLAN DE ACCESIBILIDADE MUNICIPAL

- **Obxectivos e xustificación**

Este plan contempla actuación orientadas a facilitar o dereito á Mobilidade de todos os cidadáns con independencia das súas condicións particulares, suprimindo as barreiras arquitectónicas en rúas, no transporte ou no acceso aos equipamentos públicos.

As medidas de accesibilidade universal desenvolven os seguintes obxectivos:

- Garantir unha accesibilidade universal a todos os cidadáns e visitantes do concello.
- Facilitar a mobilidade de colectivos especialmente vulnerables (anciáns, nenos, persoas con diversidade funcional,...).
- Potenciar os desprazamentos a pé.

As directrices nacionais vixentes no deseño de itinerarios peonís accesibles están definidas na Orde TMA/851/2021, do 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.

➢ **Descrición da proposta**

De maneira xeral, os criterios de accesibilidade que se deben cumprir co desenvolvemento do plan de accesibilidade, son os seguintes:

- Discorrerá lindeiro á liña de fachada ou referencia edificada ao nivel do solo. Con todo, cando as características e o uso do espazo recomenden outra disposición do itinerario peonil accesible ou cando este careza da devandita liña de fachada ou referencia edificada, facilitarase a orientación e o encamiñamento mediante unha franxa-guía lonxitudinal.
- En todo o seu desenvolvemento contará cunha anchura libre de paso non inferior a 1,80 m, que garanta o xiro, cruce e cambio de dirección de persoas, independentemente das súas características ou modo de desprazamento.
- En todo o seu desenvolvemento posuirá unha altura libre de paso non inferior a 2,20 m.
- Non presentará chanzos illados.
- A súa pavimentación reunirá as características definidas no artigo 11 da TMA/851/2021.
- A pendente transversal máxima será do 2%.
- A pendente lonxitudinal máxima será do 6%.
- En todo o seu desenvolvemento axustaranse os niveis de iluminación do percorrido aos especificados no Real Decreto 1890/2008.
- Disporá dunha correcta comunicación e sinalización.

Nas zonas de plataforma única, onde o itinerario peonil e a calzada estean a un mesmo nivel, o deseño axustarase ao uso previsto, incorporando a sinalización e información que correspondo para garantir a seguridade das persoas usuarias da vía.

Garantirase a continuidade dos itinerarios peonís accesibles nos desniveis e nos puntos de cruzamento co itinerario vehicular.

Preveranse áreas de descanso ao longo do itinerario peonil accesible en función das súas características físicas, a tipoloxía da poboación usuaria habitual e a frecuencia de uso que presente.



Nalgún caso, a sección transversal das rúas existentes dificulta acomodar beirarrúas de 1,80 m de ancho, o fluxo de vehículos e espazo de estacionamento. Con todo, existe a posibilidade de seguir as directrices correctas de deseño de itinerarios peonís accesibles nos solos de desenvolvemento residencial e urbanístico, así como aprobar proxectos de reurbanización do solo urbano consolidado.

O concello de Oleiros require dunha importante tarefa de reurbanización para adaptalo á normativa de accesibilidade universal. No obstante, dada a extensión e o elevado número de rúas e sendas é necesario priorizar atendendo a súa xerarquía, actuando primeiro naqueles eixos principais de acceso peonil aos principais servizos públicos.

Doutra banda, é importante ter en conta, que na última década tomou protagonismo a accesibilidade cognitiva, que é a característica das contornas, procesos, bens, produtos, servizos obxectos ou instrumentos, ferramentas e dispositivos que permite a fácil comprensión e a comunicación.

A actuación contemplada nesta medida consiste na redacción dun Programa de Supresión de Barreiras Arquitectónicas de carácter plurianual que planifique e execute a progresiva eliminación das mesmas e a mellora da accesibilidade no viario público.

Nesta proposta considérase polo menos tres fases distintas de desenvolvemento e implantación. Estas fases, xunto coas actividades e contido de cada unha delas, son as seguintes:

1. **Identificación e revisión de barreiras**

Neste caso, durante os traballos de campo levouse a cabo a identificación de barreiras existentes nos itinerarios, paradas e espazos de uso público do concello.

2. **Corrección de barreiras**

Na fase II procederase á reparación e supresión das barreiras detectadas en función da prioridade establecida previamente.

3. **Avaliación e seguimento**

Esta fase consistirá na súa avaliación e seguimento. Por unha banda, débese realizar unha avaliación das actuacións levadas a cabo, analizando se finalmente foron suprimidas.

Nas futuras actuacións a realizar no concello deberanse ter en conta criterios de accesibilidade universal en función da normativa vixente e tendo en conta as suxestións dos colectivos

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	PLAN DE ACCESIBILIDADE MUNICIPAL
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Ministerio de Transportes, Xunta de Galicia, Deputación de A Coruña, Concello de Oleiros, Colectivos locais
Horizonte implantación	Curto-Medio Prazo
Orzamento	Proxectos/ estudos: 25.000 € Obras/Implantación: 400.000 €

5.1.2. ORDENACIÓN, MELLORA E AMPLIACIÓN DO ESPAZO URBANO PARA PEÓNS

➢ **Obxectivo e Xustificación**

O peón, como elemento vital dos núcleos de poboación, ten dereito a poder percorrer, en condicións adecuadas, a totalidade de polo menos, o núcleo no que reside e poder acceder a todos os barrios e zonas de forma segura, directa e cómoda. Deste xeito, xorde o concepto de itinerario peonil, tratándose dun conxunto de viarios que, sen necesidade da súa peonalización, permite conectar unha zona con outra en condicións aceptables en canto á anchura das rúas, a comodidade, a rapidez e a seguridade.

No caso de Oleiros, e tal e como se reflexa na fase anterior, parte dos itinerarios peonís existentes no municipio non cumpren coas condicións mínimas de accesibilidade e continuidade, dificultando os desprazamentos peonís cotiáns.

Deste xeito, a idea con esta medida sería resaltar a importancia que a mobilidade peonil ten, poñela en valor e potenciala. Os obxectivos perseguidos con esta medida son basicamente:

- Asegurar as necesidades de mobilidade habitual peonil mediante itinerarios continuos grazas a unha reordenación do espazo nas rúas.
- Conectar entre os principais polos xeradores e atractores de viaxes.
- Mellorar as condicións de accesibilidade nos itinerarios e a habitabilidade e a calidade do espazo urbano.
- Incrementar a seguridade e visibilidade do peón recuperando parte do espazo que lle pertence pola súa gran relevancia na mobilidade.
- Incrementar o número de desprazamentos diarios a pé respecto das viaxes motorizadas o que conleva unha maior actividade física e, por tanto, mellor saúde, menos custos sanitarios, así como unha redución de emisións e da contaminación.

➢ **Descrición da proposta**

En xeral, trátase de asegurar unhas condicións mínimas para o bo tránsito peonil. Estas condicións abarcan un amplo marco de actuacións como serían:

- Asegurar uns anchos mínimos na sección que garantan a accesibilidade universal.
- Optimizar percorridos, dando continuidade onde non existen beirarrúas ou espazos destinados aos peóns.
- Adecuada localización de pasos de peóns e cruces.
- Optimización de ciclos semafóricos adaptando os tempos de paso ao peón, con especial coidado de que permita o paso ás persoas de maior idade e persoas de mobilidade reducida.
- Adecuada iluminación e eliminación de puntos cegos para o seu adecuado tránsito pola noite.
- Establecer unha sinalización recoñecible que permita identificar os itinerarios, que puntos conecta, e os tempos de desprazamento aproximados.

Neste caso, proponse adecuar aqueles itinerarios peonís existentes no concello, que non se adaptan as condicións mínimas necesarias, levando a cabo as actuacións descritas anteriormente. O principal obxectivo desta medida, que se coordina dentro do PMUS, é a mellora e acondicionamento dos itinerarios peonís existentes, reforzando a súa sinalización e asegurando as características antes mencionadas.

Polo tanto, e co obxectivo de gañar espazo para os peóns, favorecer a súa mobilidade e crear un espazo público seguro e accesible propóñense actuacións en diferentes itinerarios e rúas do casco urbano, en función das deficiencias detectadas durante a fase de análise. A continuación recóllense as rúas ou tramos a adaptar:

PARROQUIA	LUGAR	OBSERVACIÓNS
Dexo	Urbanización A Granxa	Acondicionamento, mellora e ampliación do espazo para peóns
	Tramos da rúa Golfiño (AC-163)	Acondicionamento e mellora de itinerarios peonís en alomenos nunha das marxes
	Tramo da rúa do Portelo (DP-5802)	Execución de itinerarios peonís en alomenos nunha das marxes
	Rúa do Cabazo	Acondicionamento, mellora e execución de beirarrúas
Serantes	Urbanización O Xunqueiro	Reordenación do espazo para peóns
	Urbanización Punxeiro	Acondicionamento, mellora e ampliación do espazo para peóns
	Tramos da rúa Doutor Fleming (AC-163)	Acondicionamento, mellora ou execución de beirarrúas para dar continuidade en alomenos unha das marxes
	Rúa Parameiras	Acondicionamento e mellora de beirarrúas ata o ancho mínimo
	Rúa Xúpiter	Acondicionamento e mellora de beirarrúas ata o ancho mínimo
	Lugar de Espiñeiro (rúas Espiñeiro, As Pedreiras, Campo das Becerras)	Acondicionamento e mellora de rúas coa creación de zonas de convivencia
Maianca	Urbanización Pía de Maianca	Acondicionamento e mellora do espazo para peóns
	Tramos da rúa Tierno Galván (DP-5801)	Acondicionamento, mellora ou execución de beirarrúas para dar continuidade en alomenos unha das marxes
	Rúa Braña	Acondicionamento e mellora de beirarrúas ata o ancho mínimo
	Rúa Outeiro	Acondicionamento, mellora e execución de itinerarios peonís
	Rúa Río de Campo	Acondicionamento, mellora ou execución de beirarrúas para dar continuidade en alomenos unha das marxes
	Rúa Gaza	Acondicionamento e mellora de beirarrúas ata o ancho mínimo
Dorneda	Tramos da Avenida Emilia Pardo Bazán (DP-5812)	Acondicionamento e mellora de beirarrúas ata o ancho mínimo
	Rúa Manuel Pardo Andrade (AC-183)	Execución de itinerarios peonís en alomenos nunha das marxes
	Tramo da Avenida República Uruguai (AC-181)	Execución de itinerarios peonís en alomenos nunha das marxes
	Rúa Portela	Execución de itinerarios peonís en alomenos nunha das marxes
	Rúa Castranelas	Acondicionamento e mellora de beirarrúas ata o ancho mínimo
Perillo	Urbanización Bastiagueiro	Acondicionamento, mellora, ampliación e execución do espazo para peóns
	Urbanización O Carballido	Acondicionamento, mellora e ampliación do espazo para peóns
	Tramos da Avenida Valle Inclán	Acondicionamento e mellora de beirarrúas ata o ancho mínimo
	Tramos da rúa Fonte Leocadia	Acondicionamento e mellora de beirarrúas coa sustitución da banda de aparcamento en batería por estacionamento en liña
	Rúa Galileo Galilei	Acondicionamento e mellora dos itinerarios peonís e creación de zona de convivencia no tramo máis estreito
	Rúa Darwin	Acondicionamento e mellora de beirarrúas ata o ancho mínimo
	Tramos da rúa Hábitat	Acondicionamento e mellora do espazo para peóns
	Rúa da Ribeira	Acondicionamento, mellora e execución do espazo para peóns
	Rúa do Inglés	Acondicionamento e mellora do espazo con prioridade peonil
	Rúa Víctor López Seoane	Acondicionamento, mellora e ampliación do espazo para peóns

PARROQUIA	LUGAR	OBSERVACIÓNS
	Tramos da rúa das Avogadas	Acondicionamento, mellora ou execución de beirarrúas para dar continuidade en alomenos unha das marxes
	Rúa Xosé Neira Vilas	Acondicionamento e mellora do espazo para peóns coa eliminación das zonas de estacionamento
	Rúa da Golpa	Acondicionamento e mellora de beirarrúas ata o ancho mínimo
	Rúa Etiopía*	Acondicionamento e mellora de beirarrúas
	Rúa Namibia*	Acondicionamento e mellora de beirarrúas
	Rúa Linneo*	Humanización e mellora do espazo para peóns
	Rúa Humboldt*	Humanización e mellora do espazo para peóns
	Avenida de Santa Cristina*	Humanización e mellora do espazo para peóns
	Tramo da Avenida Ernesto Che Guevara*	Acondicionamento, mellora e execución de beirarrúas
	Tramos da Avenida das Américas*	Humanización e mellora do espazo para peóns
Liáns	Urbanización Os Regos	Acondicionamento e mellora do espazo para peóns
	Urbanización Choupana	Acondicionamento e mellora do espazo para peóns
	Urbanización Monte do Sino	Acondicionamento, mellora e execución de espazo para peóns
	Urbanización Icaria	Acondicionamento e mellora do espazo para peóns
	Urbanización Montrove	Acondicionamento, mellora e ampliación do espazo para peóns
	Tramos da Avenida Emilia Pardo Bazán (DP-5812)	Acondicionamento, mellora ou execución de beirarrúas para dar continuidade en alomenos unha das marxes
	Tramos da rúa Casares Quiroga (DP-5810)	Acondicionamento, mellora ou execución de itinerarios peonís para dar continuidade en alomenos unha das marxes
	Tramos da Avenida Rosalía de Castro (AC-174) (rúa Pazo do Río ata residencial Lamastelle)	Acondicionamento, mellora e execución de beirarrúas ata o ancho mínimo
	Avenida Isaac Díaz Pardo (AC-190)	Acondicionamento, mellora ou execución de itinerarios peonís para dar continuidade en alomenos unha das marxes
	Tramos da Avenida Valle Inclán	Acondicionamento, mellora ou execución de itinerarios peonís para dar continuidade en alomenos unha das marxes
	Rúa da Praia	Acondicionamento e mellora do espazo para peóns
	Rúa María Soliña	Acondicionamento e mellora dos itinerarios peonís e creación de zona de convivencia no tramo máis estreito
	Rúa Arandeira	Execución de beirarrúas na marxe esquerda en sentido leste-oeste
	Rúa Néveda	Acondicionamento, mellora e execución de beirarrúas ata o ancho mínimo coa eliminación de banda de aparcamento
	Rúa Montrove	Acondicionamento, mellora e execución de beirarrúas ata o ancho mínimo coa eliminación de banda de aparcamento
	Lugar de O Souto (rúas Chorima, Fiuncho, da Xesta, do Toxo)	Humanización de todo o ámbito
	Tramo rúa Salvador de Madariaga (Avda Rosalía de Castro-rúa Carreira Cova)	Acondicionamento e mellora dos itinerarios peonís e creación de zona de convivencia no tramo máis estreito
	Rúa da Constitución	Acondicionamento, mellora e execución do espazo para peóns
	Rúa Ricardo Cubeiro*	Acondicionamento, mellora e execución de beirarrúas
	Rúa Daniel Castelao*	Acondicionamento, mellora e execución de beirarrúas
Oleiros	Tramo da Avenida República Uruguai (AC-181) (intersección rúa O Cobo ata límite parroquia)	Acondicionamento, mellora e execución de itinerarios peonís en alomenos unha das marxes
	Tramo de rúa do Río (DP-5807) (intersección rúa de Xubín ata Avda República de Uruguai)	Acondicionamento, mellora e execución de itinerarios peonís en alomenos unha das marxes
	Tramos da Avenida Francisca Herrera (DP-5813) (rotonda Os Regos a rúa Charry)	Execución de beirarrúas na zona sur
	Tramos da Avenida Ramón Núñez Montero (DP-5813)	Acondicionamento, mellora e execución de itinerarios peonís en alomenos unha das marxes
	Tramo da Variante de Oleiros (AC-527) (rotonda As Tinajas a DP-1707)	Humanización deste treito da variante
	Tramo da Avenida Miguel Hernández (AC-190) (Avda Francisca Herrera a rúa Charry)	Execución de itinerarios peonís en alomenos unha das marxes
	Rúa Fonte do Ouro (DP-1707)	Execución de itinerarios peonís en alomenos unha das marxes
	Rúa do Ensino	Acondicionamento, mellora e execución de itinerarios peonís
	Rúa da Cruz	Execución de itinerarios peonís en alomenos unha das marxes
	Eixo Praza de Galicia-Praza da Rabadeira	Acondicionamento e mellora de itinerarios peonís
	Rúa Eugenio Pardo Conchado	Reordenación e ampliación do espazo para peóns
	Rúa Charry	Acondicionamento e mellora do espazo para peóns
San Pedro de Nós	Urbanización O Pinar	Execución de espazo para peóns
	Urbanización O Valiño	Execución de espazo para peóns
	Urbanización Xardín de Nós	Acondicionamento, mellora e ampliación do espazo para peóns
	Tramos da Avenida das Mariñas (N-VI)	Acondicionamento, mellora e execución de itinerarios peonís
	Tramos na Rúa Maside (AC-190) (Rúa Eidos a Avda Miguel Hernández)	Acondicionamento, mellora e execución de itinerarios peonís
	Tramos da Avenida Miguel Hernández (AC-190)	Acondicionamento e mellora de itinerarios peonís
	Tramos da Avenida de Salvador Allende (AC-221) (rúa Os Xílgaros ata Campo de fútbol de San Pedro)	Execución de itinerarios peonís en alomenos unha das marxes
	Tramos da Avenida de Salvador Allende (AC-221) (zona de A Veiga)	Acondicionamento e mellora de itinerarios peonís
	Rúa das Ánimas	Creación dunha zona de convivencia
	Rúa Concelleiro Alfredo Novoa	Acondicionamento e mellora de itinerarios peonís
	Tramo da rúa Alexandre Bóveda	Execución de itinerarios peonís en alomenos unha das marxes
	Rúa Fiandeiras	Acondicionamento, mellora e execución de itinerarios peonís en alomenos unha das marxes
	Rúa Mahatma Gandhi	Execución de itinerarios peonís en alomenos unha das marxes
Iñás	Urbanización A Xesta	Acondicionamento, mellora e ampliación do espazo para peóns
	Urbanización Arenaza	Acondicionamento, mellora e ampliación do espazo para peóns
	Tramo da Avenida das Mariñas (VI)	Acondicionamento e mellora do espazo para peóns
	Rúa Mandín (DP-5814)	Execución de itinerarios peonís en alomenos unha das marxes
	Rúa Igrexa	Execución de itinerarios peonís en alomenos unha das marxes

**Estas zonas xa contan con proxectos*

Táboa 116: Rúas ou tramos propostos para a súa mellora, ordenación ou ampliación do espazo peonil (Fonte: Elaboración Propia)

- **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	ORDENACIÓN, MELLORA E AMPLIACIÓN DO ESPAZO URBANO PARA PEÓNS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto-Medio-Longo Prazo
Orzamento	Proxectos: 150.000 € Obras implantación: 16.581,789 €

5.1.3. REDE DE CAMIÑOS/VÍAS PEONÍS E CICLISTAS SAUDABLES E SEGUROS

➢ **Obxectivo e Xustificación**

A tipoloxía viaria da rede municipal ou inferior, con intensidades de tráfico pouco significativas, difire notablemente das zonas máis urbanas. Polo xeral o viario municipal non dispón de calzada diferenciada para peóns e ciclistas e do mesmo xeito, non soen ter unha velocidade media de circulación alta.

Por tanto, é necesaria unha optimización da rede, dirixindo a circulación motorizada cara as rúas con maior nivel de servizo e as modalidades máis sostibles (a pé e en bicicleta) se localicen no viario inferior (municipal).

Na actualidade, existen zonas ou áreas no contorno periurbano dos principais núcleos e equipamentos municipais que carecen das adecuadas condicións para un bo tránsito peonil. Polo tanto, esta medida persegue:

- Fomentar os percorridos a pé fronte ao uso do transporte motorizados.
- Incrementar a seguridade dos peóns nos seus percorridos máis cotiáns.

Esta medida establece o desenvolvemento de actuacións destinadas a incrementar o espazo orientado ao peón no espazo público e fomentar a mobilidade sustentable en medios non motorizados (a pé e en bicicleta) permitindo conectar os puntos neurálxicos do municipio cunha continuidade real, e mellorando a interconexión entre os núcleos urbanos e as zonas máis periurbanas.

Con esta actuación preténdese crear unha rede de camiños peonís e ciclistas alternativa e apoiada na rede municipal, que permitan mellorar a comunicación entre os principais equipamentos, centros de atracción do municipio e os núcleos do concello, fomentando ademais así os desprazamentos a pé ou en bicicleta entre todos os grupos de idade.

➢ **Descrición da proposta**

Exponse por tanto a creación dunha rede de camiños seguros peonís e ciclistas como eixo de conexión continuo e adaptado entre os núcleos urbanos e os núcleos máis rurais do municipio, transcorrendo todos eles por vías de titularidade municipal.

Estes camiños deberán cumprir as condicións mínimas de accesibilidade definidas na normativa vixente, fomentando os desprazamentos a pé e en bicicleta fronte ao vehículo privado e permitindo un tránsito cómodo e seguro, sobre todo para as persoas de maior idade. Estes camiños seguros cumprirán unha serie de criterios xerais como por exemplo:

- **Prioridade peonil e ciclista** fronte ao vehículo privado en toda a rede de camiños seguros. Deberán catalogarse como zonas a 20 ou a 30 co estudo e implantación de dispositivos de calmado de tráfico ou incluso se barallará a posibilidade de zonas ou tramos de uso exclusivo peonil, en particular arredor dos principais equipamentos e elementos patrimoniais.
- Dependendo da sección tipo do camiño, valorarase a posibilidade de crear itinerarios peonís ou ciclistas segregados da zona de calzada (pavimentos diferenciados, elementos de seguridade, etc.) ou polo contrario crearanse plataformas compartidas con prioridade peonil.
- En todos os casos, serán accesibles aos equipamentos (escolas, bibliotecas, etc.), ás zonas verdes, aos espazos de estancia actuais e futuros e ás paradas de transporte público.
- Serán confortables e adecuados, amplos, ben pavimentados, con pendentes moderadas e equipados con mobiliario urbano (bancos, etc.).



Imaxe 202: Intervención camiños rurais (Fonte: Guía de boas prácticas para a intervención en núcleos rurais, Xunta de Galicia)

- Deben ter unha boa iluminación e contar con sinalización estandarizada e homoxénea en cada un dos camiños seguros, para que sexan claramente identificables. Poderíanse incorporar planos orientativos e informativos dos itinerarios, que determinen o seu percorrido, distancias, tempos de percorrido e lugares de interese polos que discorren.
- Atractivos, ben por atravesar zonas de actividade e animación, ben polas vistas e panoramas que proporcionan, ben polo ritmo e a secuencia de fitos, monumentos, etc. Han de condicionar un espazo claro e visible, con áreas de descanso e ben sinalizado.

Con respecto aos criterios de deseño das rúas e itinerarios peonís e ciclistas, teranse en conta as recomendacións realizadas na medida específica: CRITERIOS DE DESEÑO DE RÚAS, ITINERARIOS PEONÍS E CICLISTAS recollida no presente Plan que se basean na normativa de accesibilidade vixente. e no borrador da *"Guía de recomendacións para o deseño da infraestrutura ciclista"* do Ministerio de Transportes.

Neste caso, a rede proposta apóiase en camiños municipais, que en moitos casos presentan anchos < 7 m e IMD<2500 veh/día, polo que, segundo o borrador da *"Guía de recomendacións para o deseño da infraestrutura ciclista"* unha opción de deseño sería a denominada como VA-1 Vías compartidas con calmado do tráfico. Para anchos superiores podería estudarse a implantación doutro tipo de deseño (carril segregado, arcén-bici,...). En calquera caso, na fase de proxecto estudaranse as posibles alternativas, en función das diferentes variables.

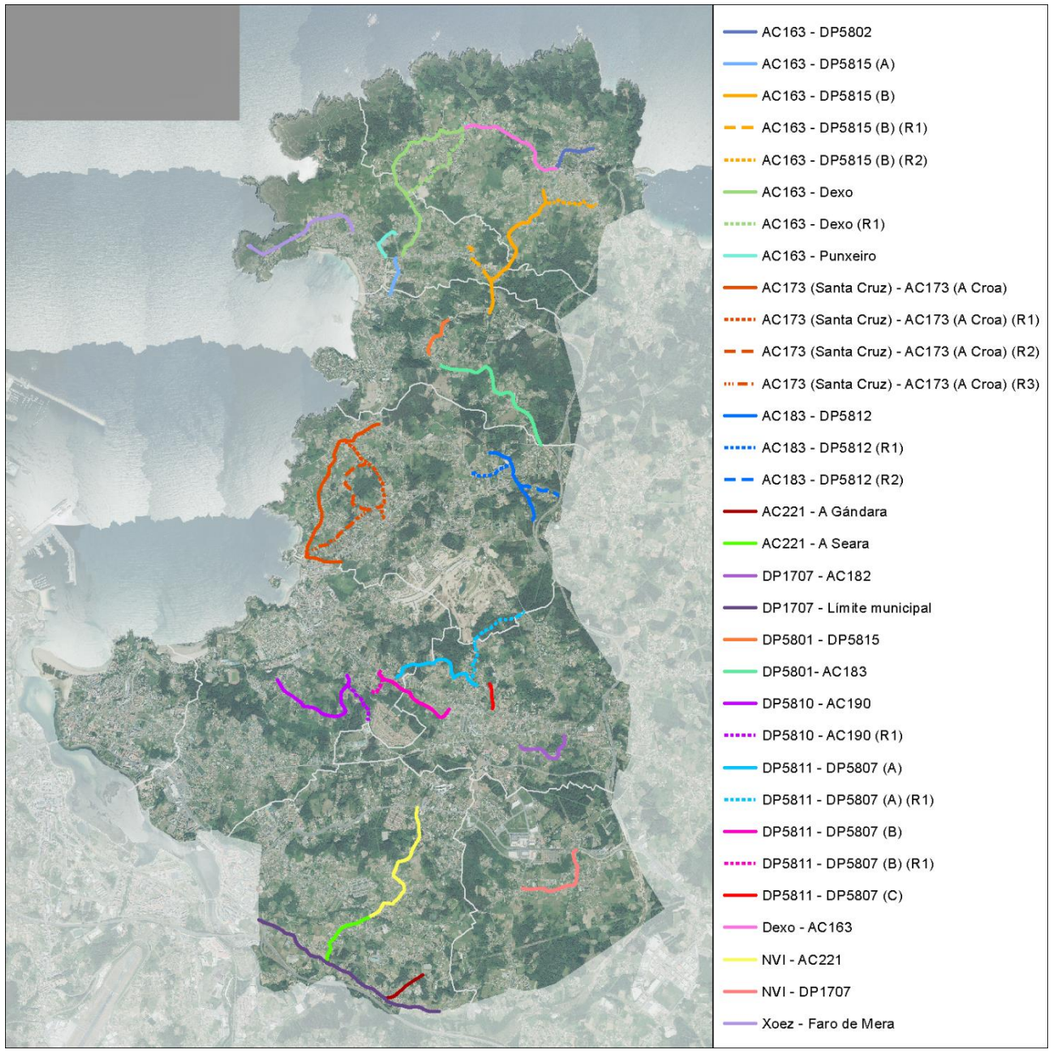
Deberá deseñarse un plan conxunto de actuación, no que se definan de xeito óptimo os itinerarios necesarios (principais e complementarios) e se programe o cronograma de avaliación por graos de prioridade realizando un seguimento da evolución da utilización dos mesmos.

- ✓ Planificación.
- ✓ Acondicionamento.
- ✓ Sinalización.

Como punto de partida para dito plan proponse a seguinte rede de camiños para o municipio de Oleiros:

DENOMINACIÓN (INICIO-FIN DO TRAMO)	DATOS INVENTARIO MUNICIPAL			OBSERVACIÓNS	ANCHO MEDIO APROX (m)	LONXITUDE (m)
	CÓDIGO	NOME	PARROQUIA			
AC163 - Dexo	313	Subiña	Serantes-Dexo	Discorre a carón da Igrexa e Cemiterio Parroquial de San Xulián de Serantes e dos núcleos de Punxeiro, Subiña e Buínte ata chegar ao núcleo de Dexo onde están por exemplo a Casa do Pobo ou A Igrexa e o Cemiterio Parroquial de Santa María de Dexo.	5,5	2.243,83
AC163 - Dexo (R1)	282	Da Fonte Cuba	Dexo	Atravesa o núcleo de Fontecuba ata chegar ao núcleo A Torre	4,0	655,41
	285	Jiménez Herrero	Dexo	Comunica A Torre co núcleo de Dexo	5,0	442,69
AC163 - DP5802	289	Lodeira	Dexo	Pasa polos núcleos de Lodeira e O Mollón	5,3	565,68
AC163 - DP5815 (A)	308	Pinar do Río	Serantes-Maianca	Discorre a carón de Pinar do Río comunicando as estradas AC-163 e DP-5815	7,6	455,72
AC163 - DP5815 (B)	961	Salgueiros	Dexo	Conecta a estrada AC-163 co núcleo de Aba	3,0	367,52
	292	Aba	Dexo	Atravesa o núcleo de Aba	5,0	144,97
	944	Raposo	Dexo-Serantes	Conecta o camiño 292 co 671	3,7	725,05
	671	Fornos	Serantes	Cruza parte do núcleo de Fornos	5,0	180,20
	10096	Sin nome	Serantes-Maianca	Conecta o núcleo de Fornos coa estrada DP-5815	3,9	388,19
AC163 - DP5815 (B) (R1)	671	Fornos	Serantes	Atravesa o núcleo de Fornos ata a intersección coa estrada AC-163	4,0	327,51
	719	Patiñas	Serantes	Conecta a estrada AC-163 co camiño 671	4,5	164,12
AC163 - DP5815 (B) (R2)	90403	Sin nome	Dexo	Camiño de terra que conecta o camiño 961 co 681	3,0	114,49
	681	Granxón	Dexo	Parte do camiño está en terra e outra asfaltada. Atravesa a zona denominada As Gobernas	3,0	469,71
	280	Vila Couto	Dexo	Conecta o camiño 681 coa estrada AC-163 na zona de O Couto	4,0	85,38
AC163 - Punxeiro	796	Xabrón	Serantes	Pasa a carón do Campo de Fútbol O Xabrón	5,0	431,38
AC173 (Santa Cruz) - AC173 (A Croa)	259	Río Seixo	Liáns	Conecta a estrada AC-173 coa vía 350	7,0	413,89
	350	Mar	Dorneda	Dá continuidade á vía 259 ata a estrada AC-173 pasando polos núcleos de A Aguieira, Sisaldo e Breixo	8,0	1.963,63
AC173 (Santa Cruz) - AC173 (A Croa) (R1)	347	Proba	Dorneda	Conecta a estrada AC-173 á altura de O Couto ata o camiño 10150	5,5	608,66
	10150	Sin Nome	Dorneda	Conecta os camiños 347 e 798	4,0	131,27
	798	Pedras	Dorneda	Conecta o camiño 10150 na zona de Pedras ata o camiño 350 no núcleo de Breixo	3,5	364,17
AC173 (Santa Cruz) - AC173 (A Croa) (R2)	842	Cebolas	Dorneda	Conecta o camiño 347 co 798 pasando pola zona de A Barreira ata As Pedras	4,0	1.042,79
AC173 (Santa Cruz) - AC173 (A Croa) (R3)	738	Poza	Dorneda	Conecta o camiño 350 co 009 pasando pola zona de O Monte do Casal	6,0	397,67
	9	Augarrío	Dorneda	Serve de conexión entre os camiños 738 e 10170 na zona de Augarrío	6,0	110,70
	10170	Sin Nome	Dorneda	Camiño en terra que une o 009 e o camiño 647	3,7	224,59
	647	Chave	Dorneda	Da continuidade ao camiño 101170 ata conectar co 842	6,0	151,41
AC183 - DP5812	755	Santo Domingo	Dorneda	Pasa a carón do Complexo deportivo de Dorneda	4,5	411,93
	204	Covas	Dorneda	Serve de conexión entre o tramo 755 e o 90102	4,0	162,26
	90102	Sin nome	Dorneda	É un camiño en terra que continúa despois do tramo 204 ata chegar á estrada DP-5812	3,5	447,99
AC183 - DP5812 (R1)	709	Moucho	Dorneda	Discorre a carón do Complexo deportivo de Dorneda, do Local Social e pista polideportiva de Rialta	9,0	214,83
	766	Vencello	Dorneda	Pasa a carón do Parque Nicolás Redondo na Urbanización Rialta ata conectar coa estrada AC-173	4,0	287,96
AC183 - DP5812 (R2)	204	Covas	Dorneda	Dá continuidade ao primeiro tramo do camiño 204	4,0	475,38
AC221 - A Gándara	428	Regueiro Oscuro	San Pedro de Nós	Conecta a estrada AC-221 co vial 530 na zona de A Gándara	7,0	522,65
AC221 - A Seara	402	Mª Pilar Estévez Diéguez	San Pedro de Nós	Conecta a estrada AC-221 co núcleo de A Seara desde a zona de Vilanova e pasando a carón da Capela de San Marcos	9,1	786,56
Dexo - AC163	285	Jiménez Herrero	Dexo	Comunica o núcleo de Dexo de novo coa AC-163 en Lorbé	5,0	1.319,45
DP1707 - AC182	74	Covada	Oleiros	Conecta a estrada DP-1707 coa vía 1005	4,9	59,78
	1005	Condús	Oleiros	Conecta o vial 074 coa estra AC-182 pasando polo núcleo de O Piñeiro e polo acceso ao Campo de fútbol municipal Eugenio Pardo Conchado	4,5	706,55
DP1707 - Límite municipal	530	San Bartolomé de las Casas	San Pedro de Nós	Conecta a estrada DP-1707 co vial 432 en A Seara pasando polo núcleo de A Gándara	6,5	1.467,20
	432	Seara	San Pedro de Nós	Conecta o vial 530 co límite municipal pasando polo núcleo de San Marcos	6,0	951,69
DP5801- AC183	329	Tierno Galván	Maianca	Comunica a estrada DP-5801 desde a zona da Lagoa pasando a carón do Parque, da Igrexa e Cemiterio parroquial de San Cosme de Maianca, pasando polo núcleo de Broño ata chegar á estrada AC-183	6,5	1.776,41
DP5801 - DP5815	638	Concheira	Maianca	Conecta a rúa Tierno Galván coa rúa Curros Enríquez	5,5	506,97
DP5810 - AC190	199	Catasol	Liáns	Conecta a estrada DP-5810 coa estrada AC-190 pasando pola zona de O Catasol	3,5	1.422,34
DP5810 - AC190 (R1)	195	Camelias	Liáns	Conecta o camiño 199 coa estrada AC-190 onda a urbanización Os Regos e o centro Ricardo Baró	3,0	527,67
DP5811 - DP5807 (A)	977	Vilarcova	Liáns	Camiño que parte da estrada DP-5811 ata o camiño 802 e con algún tramo en terra	4,0	496,95
	802	Esperanza	Oleiros	Na súa maior parte é un camiño de terra que conecta o camiño 977 co 801 xa no núcleo de Xubín	4,0	553,33
	801	Bulleiro	Oleiros	Este tramo transcorre polo núcleo de Xubín conectando os camiños 802 e 784	4,0	71,72
	784	Xubín	Oleiros	Continúa despois do camiño 801 ata a estrada DP-5807	4,5	125,34
DP5811 - DP5807 (A) (R1)	641	Corredio	Oleiros	Conecta o camiño 784 en Xubín co 927 pasando a carón da estación depuradora ata unirse co tramo da Senda de Xaz	4,0	554,58
	927	Oleiros	Dorneda	Conecta o camiño 641 co 907 preto da Urbanización O Bosque	4,6	565,50
	907	Malva	Dorneda	Conecta coa estrada AC-181 na zona da Senda de Xaz	4,0	82,63
DP5811 - DP5807 (B)	887	Dos Grilos	Liáns	Conecta a estrada DP-5811 co camiño 504 pasando pola zona de Mosteiro	3,5	369,24
	504	Agra Regos	Oleiros	Conecta o camiño 887 coa estrada DP-5807 no núcleo de A Pezoca	3,5	682,46
DP5811 - DP5807 (B) (R1)	10482	Sin nome	Liáns	Conecta o camiño 887 coa estrada AC-190 pasando a carón do Convento das Clarisas	4,5	268,75
DP5811 - DP5807 (C)	495	Sucado	Oleiros	Conecta a estrada DP-5811 coa DP-5807 pasando a carón da Igrexa e do Cemiterio parroquial de Santa María de Oleiros	5,5	290,61
NVI - AC221	401	Manuel Murguía	San Pedro de Nós	Conecta a estrada N-VI coa estrada AC-221 pasando polo núcleo de O Coroto	9,1	1.685,43
NVI - DP1707	768	Vila	Iñás	Esta vía conecta a estrada N-VI coa DP-1707 pasando polo Campo da Via e a carón da Casa do Pobo de Iñás e das pistas polideportivas	6,0	1.063,69
Xoez - Faro de Mera	304	Celso Emilio Ferreiro	Serantes	Conecta o núcleo de Xoez co Faro de Mera por parte dun vial por onde transcorren outras rutas de sendeirismo	8,0	1.508,72

Táboa 117: Rede de camiños peonís e ciclistas saudables e seguros proposta (Fonte: Elaboración Propia)



Imaxe 203: Proposta de camiños saudables e seguros (Fonte: Elaboración propia)

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	REDE DE CAMIÑOS/VÍAS PEONÍS E CICLISTAS SAUDABLES E SEGUROS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto-Medio-Longo Prazo
Orzamento	Estudos previos/proxectos: 100.000 € Obras de implantación: 6.855.394 €

5.1.4. EXECUCIÓN E POSTA EN VALOR DE ESPAZOS PÚBLICOS E ZONAS DE ESPARCEMENTO

➢ **Obxectivos e xustificación**

Na actualidade, o concello de Oleiros está a promover actuacións de mellora do espazo público dende a priorización da mobilidade sostible, incrementando na medida do posible a superficie peonil e a superficie de zonas verdes acondicionadas, como é o caso de actuacións como o parque municipal costeiro na zona do Paraíso ou o novo paseo fluvial previsto no río San Pedro.

Se algo distingue ao concello de Oleiros é a cantidade de espazos verdes e zonas de esparcemento distribuídas por todas as parroquias do concello. A xestión urbanística priorizou a execución de equipamentos e espazos públicos como paseos marítimos, parques e xardíns ou prazas públicas, apoiándose nos Plans de Ordenación do concello.

Nos núcleos urbanos, estes espazos públicos adquiren un especial valor ao convertelos en lugares de estancia e esparcemento para veciños e visitantes.

O obxectivo principal desta actuación é:

- Establecer novos espazos públicos e zonas de esparcemento no concello.

➢ **Descrición da proposta**

Proponse por tanto o desenvolvemento e execución de novos espazos públicos, zonas verdes, etc., claves para a preservación e o desenvolvemento sostible do territorio.

- **Paseo fluvial, peonil e ciclista do río de San Pedro**: esta actuación comprende a execución dun paseo fluvial e ciclista de 4 km de lonxitude a carón do Rego de San Pedro, conectando Iñás co Seixal. Esta actuación comprende unha alternativa de mobilidade sostible e non motorizada, así como tres áreas de apoio que con estacionamentos para diferentes tipos de vehículos, zonas axardinadas, aseos, merenderos, etc. Ademais, nunha delas disponse unha área de servizo de autocaravanas, con conexión de auga potable e saneamento, así como unha preinstalación dunha posible área de recarga de vehículos eléctricos.

  Na actualidade está en proceso de licitación a obra de construción da senda, cunha execución prevista entre os anos 2022-2023.



Imaxe 204: trazado paseo fluvial e ciclista rego de San Pedro (Fonte: Proxecto construtivo)

- **Senda costeira Naval-Canide**: trátase dun tramo por executar de case 2,5 km de senda costeira, peonil e ciclista, que conectaría a praia de Naval e o núcleo de Canide.

  Unha vez executado este tramo, toda o litoral do concello sería transitable e accesible a pé ou en bicicleta, de aí a importancia de levar a cabo esta actuación. En calquera caso, toda actuación debe vir condicionada polo mantemento das actuais condicións ambientais e paisaxística, así como pola permeabilidade cara á beiramar.

- **Zonas verdes e de recreo CEIP Rabadeira**: esta proposta inclúe a creación dunha zona verde para uso do centro educativo nos terreos de propiedade municipal situados entre o pavillón e a circunvalación de Oleiros prevista para este ano.

  O Plan Parcial denominado SUD-7 " A Pezoca" recolle o desenvolvemento destas dúas zonas verdes separadas pola circunvalación de Oleiros cunha superficie total de 5.492,50 m^2.



Imaxe 205: Zonas verdes SUD-7 "A Pezoca" (Fonte: Siotuga)

- **Antiga escola de Dexo:** a carón da Avda. Jiménez Herrrero localízase a antiga escola de Dexo. Trátase dun edificio de dúas plantas rodeado dunha parcela de 2.796 m^2 na que se dispón unha zona arborada e preto dunha parada de transporte público. Proponse por tanto o acondicionamento e posta en valor deste espazo, creando unha nova área de esparcemento con mobiliario urbano, zonas de descanso ou xogos infantís, etc. Con esta actuación preténdese crear un espazo de encontro para os veciños, máis atractivo, accesible e funcional.
- **Acondicionamento e mellora de espazos libres na rúa Camiño de Sixoez**: este espazo libre localízase nas proximidades de importantes centros atractores como o Auditorio Municipal ou a Casa da Cultura de Mera. Delimitado polas rúas Camiño de Sixoez e Chelito (sen acondicionar), conta cunha zona de piñeiral e utilízase en parte como estacionamento. Proponse acondicionar este espazo, mantendo as especies arbóreas existentes e vinculándoo coa zona verde anexa ao mesmo. Así mesmo, facilitarase o acceso ao mesmo dende ambas rúas.
- **Antiga escola de Breixo:** situada na rúa Cardal (Breixo), no acceso á praia das Margaridas, esta antiga escola emprázase nunha zona de gran atractivo, con vistas á ría da Coruña. Actualmente, componse dun pequeno edificio de planta baixa e unha parcela de 641 m^2 sen acondicionar. Proponse por tanto recuperar este espazo, creando un lugar de estancia e lecer para veciños e visitantes.
- **Casa do Pobo de Dorneda;** neste caso sitúase a carón da Avda. República Arxentina (estrada AC-173). Os accesos á mesma localízase nesta rúa e na rúa Castranelas (na súa parte posterior) e en ambos casos, o acceso ao recinto é complicado debido á falta de espazo e á presenza de chanzos. Por tanto, proponse acondicionar os accesos e en xeral a contorna da casa do pobo, creando un espazo adaptado, atractivo e funcional.
- **Casa da Mocidade As Pedras:** situada na intersección entre a Avda. Rosalía de Castro e a rúa Avogadas, a casa da mocidade é un lugar de encontro onde se realizan diversas actividades xuvenís de lecer. Trátase dun pequeno recinto pechado, pouco atractivo, pavimentado e con algunha zona axardinada. Proponse por tanto crear un espazo máis agradable, que invite á estancia, mellorando a percepción en xeral de todo o ámbito.
- **Igrexa Nova de Santa Cruz de Liáns e contorna (Rúa Daniel Castelao):** esta igrexa parroquial sitúase na rúa Daniel Castelao, onde se localizan outros centros atractores como a casa da mocidade Portaberta. En xeral, o estado da rúa, que carece dun espazo de tránsito peonil, e dos espazos libres existentes, non invita ao seu uso como lugares de encontro, relación e lecer. Por iso, proponse o acondicionamento e mellora da rúa en xeral e dos espazos libres, facilitando o acceso peonil e creando un espazo máis amable e sostible.
- **Casa da cultura de Perillo:** entre as rúas Patín e Rueiro, localízase a casa da cultura de Perillo, que dispón ademais de biblioteca e aula da 3ª idade. A pesar de ser un ámbito prioritariamente peonil, este espazo presenta deficiencias dende o punto de vista da accesibilidade, incidencias que nos fixeron chegar tamén a través do proceso de participación pública. Proponse por tanto a reforma deste espazo público, converténdoo nun lugar máis atractivo, accesible e funcional.
- **Praza de Charles Darwin**: situada entre as rúas Darwin e Fonte Leocadia no núcleo de Santa Cristina, esta praza presenta zonas axardinadas, bancos, etc. O acceso principal localízase na rúa Darwin, aínda que existen varios accesos á mesma a través de escaleiras. A pesar da súa localización no centro de Santa Cristina presenta unha imaxe de desuso e de deterioro polo que se propón a reordenación e acondicionamento en xeral de todo o ámbito integrando as zonas separadas nun único espazo pensado para a estancia o lecer.



Imaxe 206: Antiga escola de Dexo, Casa do Pobo de Perillo e Casa Mocidade As Pedras (Fonte: Elaboración propia)

Ademais dos espazos públicos recollidos anteriormente, existen diversas zonas verdes e espazos libres por desenvolver nos plans parciais do concello, que en xeral están promovidos por entidades privadas, polo que se sae do ámbito do presente Plan.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	EXECUCIÓN E POSTA EN VALOR DE ESPAZOS PÚBLICOS E ZONAS DE ESPARCEMENTO
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Xunta de Galicia, Deputación de A Coruña, Concello de Oleiros, Colectivos locais
Horizonte implantación	Curto-Medio Prazo
Orzamento	Proxectos e estudos previos: 75.000 € Execución: 5.811.899 €

5.1.5. PASOS DE PEÓNS SEGUROS E ACCESIBLES

➢ **Obxectivos e xustificación**

Tras as accións de participación cidadá e os traballos de campo compróbase que pasos de peóns existentes no concello non contan coas adecuadas condicións de accesibilidade ou de visibilidade. A presenza de vehículos estacionados, mobiliario urbano, pivotes, etc., xunto coas dimensións e características dos mesmos fai que en moitos casos o tránsito non sexa accesible e seguro.

Igualmente, detectouse a insuficiencia nalgunha zona de pasos de peóns que permitan dar continuidade aos percorridos peonís existentes.

Por tanto, o obxectivo desta proposta é:

- Potenciar os desprazamentos e garantir a accesibilidade a todas as persoas.

➢ **Descrición da proposta**

En todos os casos, deberá estudiarse a conveniencia de formalizar pasos de peóns, alo menos nos seguintes puntos:

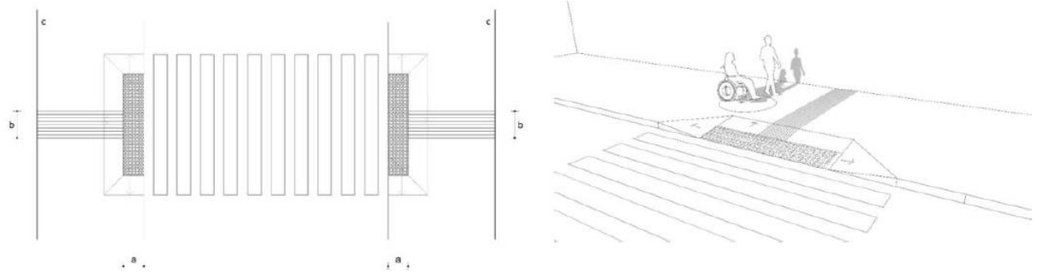
- Puntos nos que unha calzada interrompe a continuidade lineal das beirarrúas ou itinerarios peonís (bulevares, rúas peonís, sendas).
- Nas proximidades de edificios destino dun tráfico peonil intenso (escolas, centros de saúde, centros administrativos, grandes establecementos comerciais, etc.).
- A carón de paradas de transporte colectivo.
- Puntos con elevada sinistralidade peonil.

En diversos puntos do concello detectáronse as seguintes incidencias relacionadas cos pasos de peóns: cruces de rúas que non contan con pasos de peóns suficientes e adecuados en todas as direccións, presenza de obstáculos que reducen a visibilidade, ausencia de rebaixes, pavimentos táctiles inadecuados ou inexistentes, falta de seguridade, etc.

Recoméndase por tanto a revisión dos pasos de peóns existentes adecuándoos á normativa vixente (Orde TMA/851/2021, do 23 de xullo, pola que se desenvolve o documento técnico de condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e la utilización dos espazos públicos urbanizados).

Localizaranse naqueles puntos que permitan minimizar as distancias necesarias para efectuar o cruce, facilitando en todo caso o tránsito peonil e a súa seguridade. Os seus elementos e características facilitarán una visibilidade adecuada dos peóns cara os vehículos e viceversa.

Terán un ancho de paso non inferior ao dos dous vaos peonís que os limitan e o seu trazado será preferentemente perpendicular á beirarrúa, salvo cando o percorrido natural dos peóns recomende adoptar outra solución, dando prioridade sempre á seguridade. Neste caso incorporarase a sinalización táctil de acordo ao establecido na Orde TMA/851/2021. Estarán sinalizados mediante marcas viarias con pintura antiescorregadiza e sinalización vertical para vehículos.



Imaxe 207: Exemplo de paso de peóns con franxa de pavimento táctil (Fonte: Guía de accesibilidade nos espazos públicos urbanizados)

Ademais proponse mellorar os pasos de peóns do municipio dende o punto de vista da visibilidade, tanto diúrna como nocturna, mediante unha sinalización adecuada que anteceda a súa presencia, sistemas de iluminación intelixentes, así como a través de pasos de peóns elevados, no caso de ser necesario.

Teranse en conta a contorna e os accesos aos principais centros atractores, especialmente dos centros escolares e deportivos do concello.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	PASOS DE PEÓNS SEGUROS E ACCESIBLES
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Ministerio de transportes , Deputación de A Coruña, Xunta de Galicia, Asociacións do concello
Horizonte implantación	Curto-Medio Prazo
Orzamento	Estudo previo/proxecto: 5.000 € Obras implantación: 150.000 €

5.1.6. REDE DE APARCADOIROS DE BICICLETAS

➢ **Obxectivos e xustificación**

Á hora de favorecer os desprazamentos en bicicleta, non só é preciso executar itinerarios seguros senón que tamén é necesario dispoñer de zonas de aparcadoiro ao longo destes e nos principais centros atractores.

Os principais puntos de atracción que se considerarán para a instalación de aparcamentos para bicicletas son: os equipamentos públicos, os espazos verdes, estacións, zonas turísticas etc.

Os obxectivos específicos son:

- Facilitar o uso da bicicleta no concello de Oleiros (entre os principais núcleos urbanos, equipamentos, centros de atracción turística).
- Proporcionar espazos axeitados e seguros para aparcar.

➢ **Descrición da proposta**

É importante plantearse a instalación de aparcadoiros de bicicletas nos principais centros de atracción e puntos de interese turístico de Oleiros. Por tanto proponse instalar como mínimo un aparcadoiro nos seguintes puntos, se ben deberá realizarse un estudo detallado que permita determinar cales son os principais puntos onde instalalos segundo a demanda prevista.

- Centros educativos.
- Centros administrativos.
- Centros de saúde.
- Polideportivos e áreas deportivas.
- Casas do pobo-cultura.
- Zonas comerciais e polígonos industriais.
- Praias.
- Nodos de transporte público.

Tendo en conta os puntos definidos ata agora e asegurando unha boa cobertura en todo o ámbito proponse inicialmente a instalación de 50 aparcadoiros de bicicleta con varios soportes en cada un nos seguintes puntos:

NOME	TIPO	PARROQUIA
NOVO CAMPO DE FÚTBOL	Campos de fútbol	Dexo
CASA DO POBO DE DEXO	Casas da Cultura e outros centros culturais	
PISCINA CLIMATIZADA NORTE DE OLEIROS/ LOCAL SOCIAL DE RIALTA	Instalacións deportivas/Casas da Cultura e outros centros culturais	Dorneda
PRAIA DE NAVAL	Praias	
CASA DO POBO DE DORNEDA	Casas da Cultura e outros centros culturais	
BOSQUE DE XAZ	Parques e xardíns	
PRAIA DAS MARGARIDAS	Praias	
AVENIDA REPÚBLICA ARXENTINA, 2	Rúa	
AVENIDA REPÚBLICA ARXENTINA, 34	Rúa	
CAMPO DE FÚTBOL MUNICIPAL DE IÑÁS	Campos de fútbol	Iñás
CASA DO POBO DE IÑÁS	Casas da Cultura e outros centros culturais	
VIVEIRO DE EMPRESAS	Centros administrativos e de xestión municipal	
CENTRO COMERCIAL PARQUE DE OLEIROS	Zonas comerciais e Mercados	
PRAIA DE SANTA CRUZ	Praias	Liáns
IES MARÍA CASARES	Centros de Educación Secundaria	
PARQUE DO GRAXAL	Parques e xardíns	
CEIP ISIDRO PARGA PONDAL	Centros de Educación Infantil e Primaria	
CENTRO CÍVICO DE SANTA CRUZ	Casas da Cultura e outros centros culturais	
PARQUE DAS GALERAS	Parques e xardíns	
INSTITUTO UNIVERSITARIO DE MEDIO AMBIENTE	Centros Universitarios	
CAMPO DE FÚTBOL MUNICIPAL OS REGOS	Campos de fútbol	
CAMPO DE FÚTBOL O REDONDO - ICARIA	Campos de fútbol	
PISTA DE SKATE DE BASTIAGUEIRO	Instalacións deportivas	
CEIP LUÍS SEOANE	Centros de Educación Infantil e Primaria	Maianca
PARQUE SAN COSME DE MAIANCA	Parques e xardíns	
IES MIRAFLORES	Centros de Educación Secundaria	Oleiros
CEIP A RABADEIRA	Centros de Educación Infantil e Primaria	
PAVILLÓN MUNICIPAL DE OLEIROS	Instalacións deportivas	
PARQUE JOSÉ LUIS SAMPEDRO	Parques e xardíns	
PARQUE VÍCTOR JARA	Parques e xardíns	
COMPLEXO EUGENIO PARDO CONCHADO	Instalacións deportivas	
CENTRO OCUPACIONAL E CENTRO DE DÍA LAMASTELLE	Centros asistenciais	
IES XOSÉ NEIRA VILAS	Centros de Educación Secundaria	Perillo
CEIP RAMÓN MARÍA DEL VALLE-INCLÁN	Centros de Educación Infantil e Primaria	
PASEO MARÍTIMO DE SANTA CRISTINA	Parques e xardíns	
PARQUE JOSÉ MARTÍ	Parques e xardíns	
PARQUE NELSON MANDELA	Parques e xardíns	
PARQUES DE AGRAMAR E BEIRAMAR	Parques e xardíns	
PARQUE FONTE LEOCADIA	Parques e xardíns	
PASEO MARÍTIMO DE SANTA CRISTINA E BEIRAMAR	Parques e xardíns	
CPR HIJAS DE CRISTO REY	Centros Concertados	San Pedro de Nós
CEIP JUANA DE VEGA	Centros de Educación Infantil e Primaria	
CAMPO DE FÚTBOL MUNICIPAL DE SAN PEDRO - VILANOVA	Campos de fútbol	
PARQUE O VIEIRO	Parques e xardíns	
CAMPO DE FÚTBOL ANIDO	Campos de fútbol	
PISTA POLIDEPORTIVA O VALIÑO	Pistas polideportivas	
CASA DO POBO DE SAN PEDRO DE NÓS	Casas da Cultura e outros centros culturais	
AULA DO MAR.CEIDA	Museos e Salas de exposicións	Serantes
PRAIA DE ESPIÑEIRO	Praias	
CASA DO POBO DE MERA/AUDITORIO GABRIEL GARCÍA MARQUÉZ/CAMPO DE FÚTBOL O XABRÓN	Casas da Cultura e outros centros culturais/ Auditorios e teatros/Campos de fútbol	

Táboa 118: Rede de aparcadoiros para bicicletas proposto (Fonte: Elaboración Propia)

Segundo o manual de aparcadoiros de bicicletas publicado polo IDAE no enlace https://www.idae.es/publicaciones/manual-de-aparcamientos-de-bicicletas o soporte tipo U-Invertida é actualmente o máis aceptado e recomendado en Europa polo seu nivel de seguridade e comodidade, permitindo candar a bicicleta con dous antirroubos de maneira que tanto as rodas como o cadro queden fixados ao soporte.

As instalacións débense realizar tendo en conta unha posible ampliación posterior do 25% no número de prazas, de modo que si se detecta que o número de bicicletas é superior se poidan engadir outros soportes. Para non perder unha das maiores vantaxes de utilizar a bicicleta, o desprazamento porta a porta, o aparcamento débese construír nun radio máximo de 50 m (30 segundos andando) arredor dos puntos de interese.

Na medida do posible é preferible que estes **aparcamentos estean dispoñibles en calzada** protexidos mediante bolardos ou elementos de protección**.** Na proximidade de cruces ou pasos de peóns sen semáforo situados á metade das rúas é conveniente colocar aparcabicis na calzada para proporcionar maior visibilidade tanto a condutores como a peóns. Poden combinarse con espazos para aparcar motos gañando visibilidade.



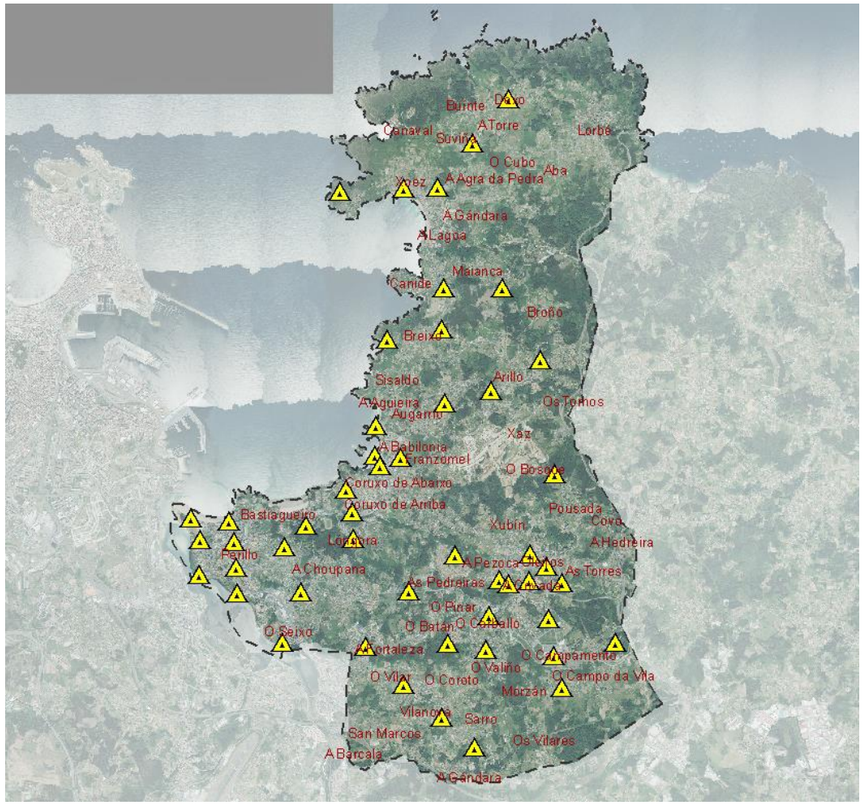
Imaxe 208: Posibles localizacións de aparcamentos de bicicletas (Fonte: Elaboración propia)

Segundo o borrador da *"Guía de recomendacións para o deseño de infraestrutura ciclista"*, os aparcabicis deberán ser accesibles tanto en bicicleta como a pé. Recoméndase tamén o soporte en U invertida e a súa localización fóra das beirarrúas e espazos peonís, garantindo o cumprimento da lexislación de accesibilidade e evitando as molestias para a estancia ou o tránsito peonil. Considerarase a posibilidade de instalar un sistema de protección con respecto ao sol e a chuvia.

Para o deseño interior das prazas de estacionamento, poden tomarse como referencia os seguintes parámetros:

	MÍNIMO	RECOMENDADO
Espazo entre soportes	1,00	1,20
Ancho de banda do estacionamento (lonxitude das prazas)	2,00	2,00
Ancho de corredor (bicicletas convencionais)	2,00	3,00
Ancho de corredor (bicicletas carga, triciclos, etc.)	3,00	4,00

Táboa 119: Criterios para a instalación de aparcadoiros de bicicletas (Fonte: Guía de recomendacións para o deseño da infraestrutura ciclista)



Imaxe 209: Localizacións propostas de aparcamentos de bicicletas (Fonte: Elaboración propia)

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	REDE DE APARCADOIROS CICLISTAS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello de Oleiros
Horizonte implantación	Curto Prazo
Orzamento	36.000 €

5.1.7. SISTEMA PÚBLICO DE ALUGUER DE BICICLETAS

➢ **Obxectivos e xustificación**

Un xeito de favorecer o uso da bicicleta para os desprazamentos é o establecemento dun sistema público de aluguer de bicicletas. Trátase dun sistema instalado en multitude de cidades como a cidade de A Coruña (bici Coruña) e que en xeral ten resultados positivos no reparto modal en favor da bicicleta. Este sistema, como complemento ao resto de medidas de fomento da bicicleta, permite un maior achegamento a aquelas persoas que non o usan habitualmente xa que permite:

- Non ter unha bicicleta en posesión, eliminando inconvenientes como o aparcamento ou almacenaxe na casa.
- Eliminar o factor disuasorio que supón a inseguridade ante un roubo.
- Mellorar a intermodalidade.
- Custo asumible de transporte.

Os obxectivos específicos desta medida son os seguintes:

- Facilitar e fomentar o uso da bicicleta entre os principais núcleos urbanos e ca cidade de A Coruña.
- Mellorar a accesibilidade, ao propoñerse bicicletas con asistencia ao pedaleo (eléctricas).

➢ **Descrición da proposta**

Este sistema, mediante un rexistro e un certo custo a modo de cota e segundo o uso, permite utilizar unha bicicleta dende unha das bases de ancoraxe a outra. Algunhas das características destes sistemas son:

- Tralo rexistro do usuario, facilítase unha tarxeta para o uso do servizo ou ben a través de aplicacións móbiles como ocorre co servizo de bici Coruña. Pódense establecer diferentes tipos de usuarios, diferenciando entre habituais e ocasionais.
- Nas bases de ancoraxe o usuario introduce a tarxeta para retirar a bicicleta.
- Na base de destino devolve a bicicleta colocándoa no ancoraxe asegurándose que quede ben colocada para que non se lle cobre máis tempo.
- En canto ao tipo de bicicleta poderían contar con asistencia ao pedaleo para favorecer o seu uso entre todos os rangos de idade.
- Será preciso establecer unhas normas de uso como o límite máximo de tempo, etc.

- Establecerase un sistema tarifario cunha cota anual para usuarios habituais e outra para usuarios ocasionais.
- Un coste por uso. Poderían establecerse que unha primeira franxa sexa gratuíta e posteriormente establecer tarifas por franxas de medias horas ou cuartos de hora.
- Un aspecto clave é o tema da redistribución das bicicletas mediante unha furgoneta para procurar unha distribución igualitaria das bicicletas ao longo das bases de maneira que non exista unha gran descompensación.

Nun primeiro momento poderían establecerse unha serie de bases en puntos estratéxicos de Oleiros como a zona de praias, instalacións deportivas/educativas, concello, etc. De este modo quedaría orientado a ese tipo de desprazamentos.

Inicialmente proponse a instalación de 5 bases situadas en: núcleo de Santa Cristina (paseo marítimo), praia de Bastiagueiro, núcleo de Santa Cruz (contorna da praia), núcleo de Mera (paseo da Lagoa) e Oleiros (concello). De acordo co funcionamento que teña podería ampliarse posteriormente.



Imaxe 210: Sistema de aluguer de bicicletas existente na cidade de A Coruña (Fonte: bici Coruña)

Sería necesario realizar un estudo de implementación e viabilidade deste sistema onde se analicen os costes do mesmo e a súa posible forma de implantación. A variabilidade é bastante grande en diferentes aspectos como poden ser:

- Tecnoloxía a implementar.
- Horarios: 24 h ou ben en horario parcial como por exemplo entre 07:30 h e as 22:30 h.
- Nº de bases.
- Nº de bicicletas: Segundo a Guía Probici (IDAE) o aconsellable son unhas 15 bicis por cada 10.000 habitantes, o que para Oleiros significaría unhas 55 bicicletas aproximadamente.
- Tipoloxía das bicicletas (bicicletas mecánicas ou con apoio ao pedaleo).
- Sistema tarifario.

Os principais problemas que poden xurdir, e que compre ter en conta, son unha baixa demanda, problemas de vandalismo, deterioro polo uso, falta de espazo, redistribución de bicicletas entre estacións, fata de financiación.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	SISTEMA PÚBLICO DE ALUGUER DE BICICLETAS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello de Oleiros e empresa operadora
Horizonte implantación	Medio-Longo Prazo
Orzamento	Estudo: 5.000 € Implantación: 200.000 €

5.1.8. SINALIZACIÓN DE ITINERARIOS PEONÍS E CICLISTAS. METROMINUTO-CICLOMINUTO

➢ **Obxectivo e Xustificación**

As propostas anteriores deben ser complementadas cun programa de sinalización da rede de itinerarios peonís e ciclistas permite que facilite e promova o seu uso.

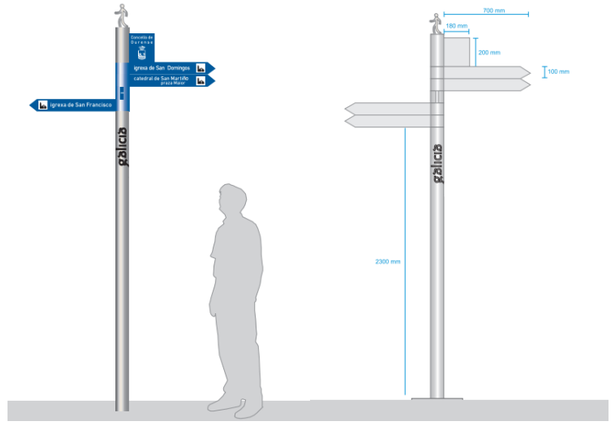
Os obxectivos principais desta medida son:

- Potenciar os desprazamentos a pé ou en bicicleta.
- Facilitar a información sobre a rede de camiños/itinerarios seguros.

➢ **Descrición da proposta**

A través desta medida preténdese mellorar a información sobre os percorridos peonís e ciclistas existentes no concello. Desta forma preténdese que as modalidades de transporte máis sostibles se apoien no viario local en lugar de estradas con IMDs elevados.

Levarase a cabo a sinalización dos principais itinerarios seguros, así como dos principais centros de atracción e xeración de desprazamentos no concello, de maneira que se facilite o tránsito cara estes destinos. Estas sinais poderían indicar tanto a distancia como o tempo de percorrido ata o destino indicado.



Imaxe 211: Exemplo sinalización direccional (Fonte: Manual de sinalización da Xunta de Galicia)

A sinalización deberá ser clara, lexible, sinxela, uniforme e continua e deberá garantir a orientación de calquera persoa sen preparación anticipada dunha ruta ou itinerario.

A localización dos diferentes elementos de sinalización deberá guiarse polos seguintes criterios fundamentais:

- **Intersecciónss e desvíos**: sen lugar a dúbidas, trátase dos puntos clave de calquera sistema de sinalización, adaptando a disposición e contía dos elementos necesarios as características da intersección ou desvío.
- **Lugares de interese**: A definición dos destinos a incluír, é fundamental para a orientación dos usuarios. En xeral, deberanse incluír alo menos os seguintes destinos: núcleos urbanos e localidades próximas, equipamentos ou instalacións municipais (administrativas, sanitarias educativas, deportivas, etc.), infraestruturas de transporte público, polígonos industriais e lugares de interese turístico.
- **Frecuencia**: se ben, de acordo aos criterios anteriores a localización da sinalización estará definida polas características do itinerario, recoméndase a inclusión dalgún elemento de sinalización informativa e orientativa, alo menos cada 2 km.
- **Toponimia**: é preciso elixir unha toponimia clara e coñecida, que permita a orientación sen medios auxiliares ou información complementaria.

Así mesmo, de cara a fomentar os desprazamentos a pé ou en bicicleta proponse a execución de mapas "Metrominuto" e "Ciclominuto". Consiste nun mapa sinóptico, no cal se indican os principais itinerarios peonís ou ciclistas así como a distancia e o tempo medio que se tarda en percorrelos. Ademais estarán indicados os principais elementos de mobilidade como nodos de transporte, aparcadoiros de bicicletas, centros atractores de desprazamentos, lugares de interese turístico, etc. Ademais da creación de ambos mapas tamén será necesario realizar futuras actualizacións dos mesmos.



Imaxe 212: Exemplo mapa metrominuto Pontevedra (Fonte: Cidades que camiñan)

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	SINALIZACIÓN DE ITINERARIOS PEONÍS E CICLISTAS. METROMINUTO-CICLOMINUTO
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Policía Local
Horizonte implantación	Curto- Medio Prazo
Orzamento	Proxecto e estudos previos: 5.000 € Sinalización vertical: 85.000 € Metrominuto e Ciclominuto: 15.000 €

5.1.9. CRITERIOS DE DESEÑO DE RÚAS, ITINERARIOS PEONÍS E CICLISTAS.

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Esta medida contempla os criterios a seguir no deseño de rúas ou itinerarios peonís do ámbito urbano e periurbano así como en futuros desenvolvementos.

Un dos fundamentos a seguir é que o espazo público forma parte substancial da vida das persoas como escenario natural das relacións colectivas.

Polo tanto os obxectivos principais que persegue esta medida son:

- Establecer unhas regras de deseño xerais dos itinerarios peonís a desenrolar.
- Completar as necesidades de mobilidade no ámbito urbano e do entorno periurbano.
- Fomentar os percorridos a pé fronte ao uso do transporte motorizados.
- Incrementar a seguridade dos peóns nos seus percorridos máis cotiáns.

➢ **Descrición da proposta**

Segundo a normativa vixente (TMA/851/2021), para os futuros acondicionamentos ou deseño de novos itinerarios peonís ás condicións mínimas xerais que deben cumprir son:

1) Todo **itinerario peonil accesible** deberá cumprir como mínimo os seguintes requisitos:

a) Discorrerá sempre de maneira lindeira ou adxacente á liña de fachada ou elemento horizontal que materialice fisicamente o límite edificado a nivel do chan. No obstante, cando as características e o uso do espazo recomenden outra disposición do itinerario peonil accesible ou cando este careza de liña de fachada ou referencia edificada, facilitarase a orientación e o encamiñamento mediante una franxa guía lonxitudinal.

b) En todo o seu desenvolvemento posuirá unha anchura libre de paso mínima non inferior a 1,80 m, que garanta o xiro, cruzamento e cambio de dirección das persoas independentemente das súas características ou modo de desprazamento.

A anchura das beirarrúas definirase en función da intensidade peonil por razóns residenciais, comerciais, de paso ou comunicación entre zonas e destinos.

c) En todo o seu desenvolvemento posuirá unha altura libre de paso non inferior a 2,20 m.

d) Non presentará chanzos illados nin resaltes.

e) A súa pavimentación reunirá as características definidas no artigo 11 da citada orde.

f) A pendente transversal máxima será do 2% e a pendente lonxitudinal máxima será do 6%.

g) En todo o seu desenvolvemento axustaranse os niveis de iluminación do percorrido aos especificados no Real Decreto 1890/2008, polo que se aproba o Regulamento de eficiencia enerxética en instalacións de alumeado exterior e as súas Instrucións técnicas complementarias EA-01 a EA-07.

h) Disporá dunha correcta sinalización e comunicación seguindo as condicións establecidas.

2) En zonas de **plataforma única**, onde o itinerario peonil accesible e a calzada se encontren ao mesmo nivel, o deseño axustarase ao uso previsto e incorporarase a sinalización e a información que corresponda para garantir a seguridade dos usuarios.

   Neste caso, as intensidades de tráfico deberán ser baixas, dispoñendo elementos que contribúan a reducir a velocidade dos vehículos. En zonas de plataforma única que non dispoñen dun espazo de tránsito compartido, o pavimento contará con diferenciación para o espazo correspondente ao paso de vehículos. En calquera caso, cada caso estudarase de forma independente, tratando de incorporar as condicións máis adecuadas que garantan as máxima accesibilidade e seguridade posible.



Imaxe 213: Exemplos rúas con plataforma única (Fonte: Guía accesibilidade espazos públicos urbanos)

3) Garantirase a continuidade dos itinerarios peonís accesibles nos desniveis e nos puntos de cruce co itinerario vehicular.

4) Deberán preverse áreas de descanso ao largo do itinerario peonil accesible en función das súas características físicas, da tipoloxía da poboación e da frecuencia de uso.

No caso de **prazas, parques e xardíns**, exceptuándose as zonas axardinadas, deberán cumprir os seguintes requisitos:

a) En todo no seu desenvolvemento posuirán unha altura libre de paso no inferior a 2,20 m.

b) No existirán chanzos illados en ningún dos seus puntos.

c) A pavimentación reunirá as características de deseño e instalación definidas para os itinerarios peonís accesibles.

1) Garantirase o acceso ás prazas, parques e xardíns desde un itinerario peonil accesible e este acceso considerarase parte do mesmo, polo que deberá cumprir os seus mesmos requisitos.

2) Todas as instalacións, actividades e servizos dispoñibles en prazas, parques e xardíns deberán estar conectadas mediante, polo menos, un itinerario peonil accesible e deberán preverse áreas de descanso ao longo do mesmo en intervalos non superiores a 50 m.

3) Nos itinerarios peonís accesibles dos parques e xardíns dispoñerase de información para a orientación e localización dos accesos, as instalacións, as actividades e os servizos dispoñibles. A sinalización responderá os criterios establecidos no capítulo correspondente e incluirá, como mínimo, a información relativa a localización e distancias.

En canto á **vexetación**, as árbores, arbustos, plantas ornamentais ou elementos vexetais non obstaculizarán o ámbito de paso peonil do itinerario peonil accesible, nin o campo visual das persoas en relación cos sinais de tránsito, indicadores, rótulos, semáforos e outros elementos, permitindo á súa vez a correcta iluminación pública.

O **mobiliario urbano** non invadirá o itinerario peonil accesible. Dispoñerase preferentemente aliñado xunto á banda exterior da beirarrúa e a unha distancia mínima de 40 cm do límite entre o bordo e a calzada. Cando exista unha zona de aparcamento en liña xunto á beirarrúa coidarase que se poida entrar e saír do vehículo sen dificultade.

O deseño e localización dos elementos de mobiliario urbano garantirá que a súa envolvente por baixo de 2,20 m de altura careza de arestas vivas e, excepto no caso das mesas e as fontes, deberá asegurar a súa localización e delimitación a unha altura máxima de 40 cm medidos desde o nivel do chan, carecendo entre 0,40 e 2,20 m de altura, de saíntes que voen máis de 15 cm e que presenten risco de impacto.

Para o deseño das infraestruturas ciclistas terase en conta o borrador da *"Guía de recomendacións para o deseño de infraestrutura ciclista"* do Ministerio de Transporte, Mobilidade e Axenda Urbana.

Nesta guía propóñense tren ámbitos ou soportes de aplicación da infraestrutura ciclista: a rúa (ámbito urbano), a estrada (travesías, conexións entre núcleos) e o camiño, neste último caso non está asociado ao tipo de pavimento (poderán considerarse camiños asfaltados), senón ao seu ancho e intensidade de tráfico. Neste caso, intensidades de tráfico < 2.500 veh/día, un ancho de plataforma máximo. de 7 metros e o tipo de sinalización vertical e marcas viarias, marcan a diferencia entre estrada e camiño.

De acordo coas recomendacións establecidas no citado borrador, as dimensións mínimas do espazo libre necesario para a circulación ciclista son as seguintes:

BICICLETAS CONVENCIONAIS	1 SENTIDO (m)	1 SENTIDO+ ADIANTAMENTO (m)	2 SENTIDOS (m)
Dimensións mínimas	1,00+R	2,00+R	2,20+R

R: resgardo a bordo ou balizamento rebasable > 0,15 m.; a obstáculo continuo (valado) > 0,40 m, a elementos puntuais >0,30 m, etc. En relación coa circulación peonil, si a circulación se realiza á mesma cota que os peóns a recomendación será dispor dun resgardo de 0,20 m. marcado mediante pavimento podo-táctil que permita ás persoas con déficit de visión identificar cando penetren nun espazo con circulación sen prioridade.

Táboa 120: Síntese de dimensións mínimas estritas de circulación convencional (Fonte: Borrador Guía recomendacións deseño de infraestrutura ciclista)

Isto debe tomarse como unha referencia xenérica válida para a maior parte dos casos, aínda que se valorará a conveniencia de ampliar as dimensións do espazo de circulación en función das características do usuario, da contorna ou do contexto.

En medio urbano, cando se trata do deseño de vías ciclistas en novos planeamentos urbanos, a mobilidade activa valorarase de maneira prioritaria fronte ao resto de modos. Sen embargo, na maioría dos casos consistirán en incluír unha vía ciclista nunha rúa xa existente, polo que os maiores condicionantes serán o espazo dispoñible e o tráfico existente. En calquera caso, a infraestrutura ciclista non debe executarse a costa do espazo e benestar peonil.

Sempre que sexa posible optarase por carrís bici protexidos, ao ser os que atraen un maior número de persoas usuarias de todo tipo de perfís. No caso no que o espazo dispoñible non sexa suficiente para crear un carril bici segregado, e as bicicletas teñan que compartir espazo cos vehículos a motor, será imprescindible que se apliquen medidas de calmado do tráfico e reforzar a sinalización.

No deseño das infraestruturas ciclistas en ámbito interurbano, no caso de que sexa posible optarase preferiblemente por pistas-bici e sendas ciclables. Así mesmo, as estradas con intensidades de tráfico elevadas, dependendo do fin buscado e do espazo dispoñible, poderá optarse pola construción de carrís bicis protexidos ou ben non dispoñer dunha infraestrutura específica, limitándose ao reforzo da sinalización e ao bo mantemento das beiravías.

En cando as **opcións de deseño** distínguense:

- **Vía ciclista**: vía especialmente acondicionada para o tráfico de ciclos, con sinalización horizontal e vertical e un ancho que permite o paso seguro dos mesmos.
- **Carril bici**: vía ciclista adosada á calzada, nun sentido ou en dobre sentido.
- **Carril bici protexido**: carril bici provisto de elementos laterais que o separan do resto da calzada e da beirarrúa
- **Beirarrúa-bici**: vía ciclista sinalizada sobre a beirarrúa.
- **Pista-bici**: vía ciclista segregada do tráfico motorizado, con trazado independente da estrada.
- **Senda ciclable**: vía para peóns e ciclos, segregada, que discorre por espazos abertos, parques, xardíns, bosques, etc.

As beirarrúas-bici considéranse unha alternativa pouco recomendable, dado que o espazo que se gañe para a infraestrutura ciclista non é aconsellable que se faga a costa do espazo peonil. No obstante, en determinados casos si pode resultar unha alternativa válida.

Ademais do anterior, existe outro tipo de infraestruturas ou actuacións que teñen como finalidade favorecer a circulación de bicicletas, a través do reforzo da sinalización e de medidas de calmado do tráfico. Tendo en conta todo isto, o manual propón 15 opcións de deseño organizadas en tres grupos:

GRUPO	POSICIÓN	SENTIDO		PROTECCIÓN				COTA				ÁMBITO		
		Uno	Dos	Sin	Marcaje	Discontinua	Continua	a	b	c	d	Calle	Carretera	Camino
VC Vías ciclistas	VC-1. Independiente	–	✓	✓	–	–	–	✓	–	–	–	–	–	–
	VC-2. A la derecha de la calzada	✓	✓	✓	✓	✓	✓	–	✓	✓	✓	✓	✓	–
	VC-3. Entre calzada y banda de servicio	✓	✓	–	✓	–	–	–	✓	–	–	✓	–	–
	VC-4. Entre banda de servicio y acera	✓	✓	–	✓	–	✓	–	✓	✓	✓	✓	–	–
	VC-5. A la izquierda de la calzada*	✓	✓	✓	✓	✓	✓	–	✓	✓	✓	✓	–	–
	VC-6. Centro de la calzada	–	✓	–	✓	✓	✓	–	✓	✓	–	✓	✓	–
	VC-7. Izquierda del carril-bus	✓	–	✓	✓	✓	✓	–	✓	✓	–	✓	–	–
	VC-8. A contracorriente	✓	–	✓	✓	✓	✓	–	✓	✓	✓	✓	–	–
VP Vías preferentes	VP-1. Ciclocalle	–	✓	✓	–	–	–	–	✓	–	–	✓	–	–
	VP-2. Ciclocarretera	–	✓	✓	–	–	–	–	✓	–	–	–	✓	–
	VP-3. Bandas de protección	–	✓	✓	–	–	–	–	✓	–	–	✓	✓	–
VA Vías acondicionadas	VA-1. Vías compartidas con calmado del tráfico	✓		✓	–	–	–	✓	✓	–	–	✓	✓	✓
	VA-2. Circulación a contramano	✓	–	✓	En acceso			✓	✓	–	–	✓	–	–
	VA-3. Circulación compartida con buses	✓	–	✓	–	–	–	–	✓	–	–	✓	–	–
	VA-4. Arcén-bici	✓	–	✓	–	–	–	–	✓	–	–	✓	–	–

OPCIONES DE DISEÑO ✓ recomendable ✓ adecuado ✓ aceptable

a →cota única; b → cota de calzada; c → cota intermedia; d → cota de acera

Imaxe 214: Opcións de deseño (Fonte: Borrados guía deseño infraestrutura ciclista)

En calquera caso, no capítulo 4 do citado borrador defínense de maneira detallada cada unha das anteriores variantes.

En canto ás **intersección**s **e cruces**, con itinerarios peonís, sóese dar prioridade ao peón aínda que a guía analiza diversos tipos de situacións e contextos.

Cando as vías ciclistas cruzan vías con tráfico motorizado fora das intersección**s** é preciso definir claramente as prioridades. É desexable que a bicicleta teña prioridade sobre o tráfico motorizado, no obstante, depende doutros factores como a xerarquía viaria, intensidades de tráfico , nº de carrís, etc.

En xeral, nas vías interurbanas e estradas as velocidades do tráfico motorizado son incompatibles coa prioridade de ciclista no cruzamento. Se as velocidades no punto de cruzamento co tráfico motorizado son maiores a 50 km/h, é preferible deseñar pasos ciclistas sen prioridade. No caso de deseñar un cruce con prioridade ciclista recoméndase sobreelevar o paso ou estreitar a calzada (ben lateralmente, ben mediante un refuxio intermedio). En estradas cunha IMD > 5.000 veh/día, e/ou velocidades elevadas, ou zonas con pouca visibilidade é preferible optar por pasos semaforizados.

En zonas urbanas, dado que a velocidade máxima do tráfico motorizado é máis baixa que en estradas, é máis seguro deseñar pasos ciclistas con prioridade. Nestes casos, para reducir os tempos de espera a instalación dun sistema de pulsador ou sensores que detecten a presenza de ciclistas, modificando o ciclo semafórico.

En zonas urbanas, dado que as velocidades máximas son máis baixas, é máis seguro deseñar pasos ciclistas con prioridade. En calquera caso, teranse en conta factores como o tráfico, a demanda ciclista ou a xerarquía viaria para no deseño dos cruces en tramos.

Para resolver o **cruce de estradas**, sobre todo as de altas capacidades, a mellor opción en canto a seguridade e rapidez para o ciclista é optar por pasos a desnivel, que poden ser inferiores ou elevados. Por outro lado nas intersección entre vías que integran tráfico motorizado e infraestrutura ciclista (glorietas, vaos e cruces en T, vías de aceleración/deceleración, etc.), deberá realizarse unha análise detallada de cada caso, segundo as directrices recollidas no citado borrador.

Así mesmo, deberase analizar de maneira precisa a relación coa mobilidade peonil, e a maneira de xestionar a mobilidade ciclista nestes espazos (zonas de coexistencia, rúas residenciais, etc.), a relación co servizo de transporte público (non so aos carrís-bus, senón co tratamento na contorna das paradas, así como co fluxo de persoas que acceden ou descenden dos autobuses, cuxas traxectorias poden interferir coa circulación de bicicletas) e a relación coa banda de servizo a o espazo de resgardo cos diferentes elementos que se sitúen na mesma (vehículos estacionados, mobiliario, etc.).

No referente aqueles casos nos que a bicicleta comparte espazo co tráfico motorizado (vías con intensidades de tráfico e velocidades baixas) levaranse a cabo actuacións relacionadas co reforzo da sinalización e con medidas de calmado do tráfico. Considerando as opcións de deseño, as medidas que contribúen a mellorar a ciclabilidade da rede son:

- Axuste do ancho da calzada, reducindo a mesma, para inducir a unha circulación a velocidades menores. No ámbito urbano anchos de 2,50-3,00 m. en rúas dun único sentido e de 5,00-5,50 m en rúas de dobre sentido, mentres que no ámbito interurbano anchos de entre 5,50-6,00 m. en estradas de dobre sentido.
- Estreitamento puntual da calzada, para inducir á redución da velocidade na contorna dun punto en concreto ou mediante a súa aplicación periódica ao largo dun tramo.
- Desvíos de traxectoria que consisten na ruptura da aliñación horizontal da calzada, provocando o desvío da traxectoria dos vehículos que circulan pola vía en cuestión, forzando á redución da velocidade.
- Dispositivos redutores da velocidade (almofada, coxín berlinés...):



Imaxe 215: Exemplos redutores de velocidade (Fonte: Borrador guía recomendacións deseño infraestruturas ciclistas)

Con respecto á **sinalización**, é importante que sexa clara, lexible, sinxela e uniforme. En xeral, a sinalización vertical deberá colocarse en lugares visibles, sen supoñer un obstáculo.

A necesidade de **iluminación** dependerá da contorna pola que discorra a infraestrutura ciclista, da demanda prevista e dos principais motivos de desprazamento e do tipo de usuarios. En xeral, desprazamentos deportivos e recreativos realízanse durante o día, mentres que no inverno, desprazamentos cotiáns poden levarse a cabo fora destes horarios, de maneira que varía a necesidade de contar cun sistema de iluminación.

Outros aspectos a ter en conta son os impactos estéticos e ambientais da iluminación, tendo que recorrer en casos, a outros elementos como marcas reflectantes, iluminación puntual iluminación a demanda, etc.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	DESEÑO E MELLORA DE ITINERARIOS PEONÍS (P9)
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Deputación de A Coruña, Xunta de Galicia, Colectivos locais
Horizonte implantación	Curto - Medio - Longo Prazo
Orzamento	Por determinar

5.2. MEDIDAS DE REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANSPORTE PÚBLICO (L.E.-2)

Un bo sistema de transporte público é a clave para unha mobilidade urbana sostible. Para aqueles desprazamentos que polas súas características non poidan cubrirse en modos non motorizados, o transporte público, é a alternativa máis sostible aos desprazamentos que convencionalmente veñen realizándose en vehículo privado.

Neste marco de partida, preténdese incrementar a participación do Transporte Público, concretamente a captación daquelas viaxes do vehículo privado motorizado, que razoablemente sexa posible cubrir a través dunha boa oferta do sistema de transporte público interurbano en autobús.

Con un planteamento realista e tendo en conta a vixencia das actuais concesións de transporte público en autobús, plantéase incidir naqueles aspectos que dependen directamente da acción do concello, para potenciar o uso dos modos de mobilidade colectivos.

Para iso, propóñense as seguintes liñas de actuación:

- Nodo de transporte interurbano que permita a conexión entre a rede comarcal-metropolitana coa rede de autobuses urbanos de A Coruña.
- Desenvolvemento da plataforma de intercambio modal prevista no PXOM (Plan Parcial de solo urbanizable SUD-4, Santa Cruz-Coruxo de Arriba).
- Estudo da implantación dun servizo de taxi/ transporte público municipal a demanda (colectivos da terceira idade ou persoas con discapacidade).
- Mellora das paradas de autobús e do sistema de información acerca dos horarios, frecuencias, etc.
- Estudo sobre a implantación dun servizo de transporte público marítimo entre a cidade de A Coruña e Oleiros.

5.2.1. MELLORA DAS CONEXIÓNS EN TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE OLEIROS E A CORUÑA

➢ **Obxectivo e Xustificación**

En Oleiros, os principais problemas de tráfico están directamente relacionados cos movementos que teñen como orixe ou destino a cidade de A Coruña, e que se evidencian nas retencións diarias localizadas na contorna da ponte da Pasaxe durante as horas punta. Na época estival esta situación agrávase ao sumarse os desprazamentos turísticos en dirección ás praias do concello.

De aí que se levaran a cabo medidas como o convenio firmado pola Xunta de Galicia, os concellos de Oleiros e A Coruña e a Compañía de Tranvías, que permite a prolongación do servizo de transporte público da liña 1A ata a localidade de Santa Cristina durante os meses de verán.

Cunha frecuencia de 16 min. este servizo supón unha melloría das conexións en transporte público entre o concello de Oleiros e a cidade de A Coruña, o que repercute nunha diminución do número de desprazamentos en vehículo privado entre ambos concellos.

Polo tanto o obxectivo principal desta proposta é:

- Incremento dos desprazamentos en transporte público entre o concello de Oleiros e a cidade de A Coruña.

➢ **Descrición da proposta**

Neste caso, propóñense as seguintes accións:

- Prolongar a liña de autobús urbano 1-A ata Santa Cristina ao longo de todo o ano. Valorarase a posibilidade de incrementar o seu percorrido ata o novo nodo intermodal previsto no PXOM de Oleiros no lugar de Coruxo.
- Adecuar a liña metropolitana-municipal de Oleiros (paradas, horarios e frecuencias) facilitando a súa conexión e transbordo aos servizos de transporte urbano de A Coruña (liña 1-A) e á rede comarcal-metropolitana.
- Acondicionamento, ampliación e mellora dos principais nodos de acceso ao transporte público, adaptándoos á características do servizo, e facilitando sempre a intermodalidade.

  A existencia de aparcamentos tipo park&ride para todo tipo de vehículos (bicicletas convencionais e eléctricas, motocicletas ou coches), resulta indispensable á hora de favorecer a atracción de usuarios dispostos a empregar varios modos de transporte nunha única viaxe, estando o transporte público e o transporte non motorizado entre eles. En calquera caso, a proposta de aparcamentos disuasorios inclúe este tipo de estacionamentos.

➢ **Descrición da proposta**

PROPOSTA	MELLORA DAS CONEXIÓNS EN TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE OLEIROS E A CORUÑA
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concellos de Oleiros e A Coruña, Empresas concesionarias, Xunta de Galicia, Deputación de A Coruña
Horizonte implantación	Curto- Medio Prazo
Orzamento	Por determinar

5.2.2. DESENVOLVEMENTO DA PLATAFORMA DE INTERCAMBIO MODAL PREVISTA NO PXOM (PLAN PARCIAL DE SOLO URBANIZABLE SUD-4, SANTA CRUZ-CORUXO DE ARRIBA)

➢ **Obxectivo e Xustificación**

En outubro de 2020 apróbase inicialmente con condicións o Plan Parcial do Sector SUD-4 en Santa Cruz-Coruxo de Arriba. O PXOM de Oleiros contempla o desenvolvemento deste ámbito como determinante para o crecemento e desenvolvemento da área Coruxo-Santa Cruz.

No interior do ámbito establécese un intercambiador de transportes, que permitirá un acceso máis cómodo ao transporte público. Por tanto os obxectivos principais desta proposta son:

- Potenciar a intermodalidade e fomentar o uso do transporte público.

➢ **Descrición da proposta**

Este desenvolvemento urbanístico transformará totalmente esta zona á entrada de Santa Cruz.

En contacto cos usos terciarios, fronte á rotonda do Damero, deséñase unha plataforma de intercambio modal, con capacidade para catro dársenas de autobuses e parada de taxis. Preténdese potenciar o uso da bicicleta co establecemento de estacións de aparcamento no intercambiador e no caso dos vehículos, o do vehículo eléctrico, con dotación de estacións de recarga, como medios prioritarios para acceder ao transporte colectivo.

Nas proximidades do SUD-4 pasan varias liñas de autobús, coa parada máis próxima, en ambos sentidos, situada na rúa Concepción Arenal, a escasos 100 m. da zona máis ao norte do propio SUD-4.



Imaxe 216: Plan Parcial del sector SUD-4 "Santa Cruz-Coruxo" (Fonte: Concello de Oleiros)

A execución deste ámbito inclúe a construción da circunvalación de Santa Cruz (prevista no PXOM), e o eixo transversal Avda. Rosalía de Castro-Santa Cruz, que servirán para desconxestionar o tráfico da estrada AC-173, a Avda. Che Guevara e Concepción Arenal.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	DESENVOLVEMENTO DA PLATAFORMA DE INTERCAMBIO MODAL PREVISTA NO PXOM (PLAN PARCIAL DE SOLO URBANIZABLE SUD-4, SANTA CRUZ-CORUXO DE ARRIBA)
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello de Oleiros, Xunta de Galicia, Deputación de A Coruña
Horizonte implantación	Curto-Medio Prazo
Orzamento	Dentro Plan Parcial SUD-4, Sta Cruz Coruxo de Arriba Xestora privada

5.2.3. MELLORA DAS PARADAS DE AUTOBÚS E DO SISTEMA DE INFORMACIÓN

➢ **Obxectivo e Xustificación**

O transporte público debe ser inclusivo e facilitar os desprazamentos de todos os cidadáns, por iso é fundamental garantir a accesibilidade tanto nas paradas como á información sobre o conxunto de liñas que pasan polas mesmas. Ademais detectáronse varias paradas que carecen de marquesiñas ou é inadecuada así como de sinalización.

Ter acceso á información sobre o conxunto de liñas que pasan por unha parada é fundamental para coñecer a oferta e saber si o transporte público pode satisfacer as necesidades de mobilidade do usuario.

Os obxectivos específicos desta medida son:

– Potenciar o uso do transporte público fronte ao vehículo privado mediante a mellora en xeral do servizo.

➢ **Descrición da proposta**

As actuacións que contempla esta medida son:

- Mellora das dotación das paradas con paneis informativos (rutas, horarios de paso pola parada, tarifas, información de comunicación vía móbil ou web), actualizando e homoxeneizando as existentes. Instalación de marquesiñas onde carezan das mesmas sempre que sexa posible, resolver a falta de mantemento nalgunhas das xa existentes, así como sinalar correctamente aquelas paradas que, por motivos de deseño da vía non poidan contar con marquesiña.

  Proponse a instalación de paneis de información dixital LED nas paradas do concello máis concorridas, con información en tempo real do paso de cada liña e de calquera outra incidencia que poida ocorrer no servizo.

  Nos últimos anos no concello de Oleiros estanse a instalar novas marquesiñas en diversos puntos, substituíndo as que se encontran en peor estado. Respecto ás mesmas, durante as reunións sectoriais trasladáronnos a necesidade de mellorar as súas características, dotándoas de cerramentos laterais que impidan que os usuarios se mollen os días de chuvia.

  A Concellería de Infraestruturas presentou dous modelos de marquesiñas a instalar nas zonas urbanas ou no rural, co fin de terminar co feísmo producido polos infinitos modelos de marquesiñas existentes, moitos deles cun criterio estético mellorable, graves problemas de mantemento e unha efectividade cuestionable.



Imaxe 217: Modelos marquesiñas para espazos rurais e urbanos (Fonte: Xunta de Galicia)

- Campañas de información xeral: Trátase de realizar accións de comunicación que poñan en relevancia o sistema de transporte público, coma por exemplo:

  Creación de guías e planos sinxelos do servizo con información de paradas, horarios, tarifas e toda información que poda ser de interese para un potencial cliente do transporte público. Esta campaña realizaríase unha vez ao ano regularmente e ocasionalmente cando existan cambios no servizo.

  Esta información poderá colocarse tamén en puntos estratéxicos do municipio, como poden ser centros de saúde, instalacións deportivas, zonas comerciais ou puntos de información turística.

- Información na web do concello ou a través da APP: Incluír toda a información con respecto ao transporte público (interurbano, intramunicipal e autobuses escolares) nun mesmo apartado da web do concello, de forma orientada e concisa.

  Existen diversas iniciativas (web e APPS) que poden ser promocionadas dende a páxina web do concello. Por exemplo a información dispoñible na web de bus.gal, que é a ferramenta que actualmente conta cos servizos de Transporte Público actualizados.

  Tamén poden desenvolverse aplicacións específicas para Oleiros baseadas en ferramentas xa existentes no mercado ou que empregan algunhas concesionarias de transporte.

  En calquera caso, a páxina web debe facilitar un planto de transporte e información sobre horarios e alteracións do servizo por eventualidades, completamente actualizado.

Esta proposta poderá executarse en varias fases:

- FASE I: Revisión e mellora das paradas con información e/ou marquesiña na actualidade.
- FASE II: Implantación de paneis informativos, sinalización e/ou marquesiñas noutras paradas.
- FASE III: Mantemento e mellora continua.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	MELLORA DAS PARADAS DE AUTOBÚS E DO SISTEMA DE INFORMACIÓN
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto-Medio Prazo
Orzamento	315.000 € (Acondicionamento paradas, paneis informativos, sinalización,...)

5.2.4. ESTUDO DA IMPLANTACIÓN DUN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO OU TAXI A DEMANDA

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Tal e como se analizou na fase anterior, son as parroquias situadas máis ao norte e de carácter máis rural as que presentan unha menor cobertura do transporte público.

A oferta hoxe en día -tanto en itinerarios como en frecuencias e horarios- en moitos casos non se axusta ás necesidades ou a demanda real da veciñanza. Este problema é maior para aqueles colectivos da terceira idade ou persoas con discapacidade que presentan maiores dificultades para desprazarse e que precisan acudir con maior frecuencia á servizos como por exemplo os centros de saúde.

Estes sistemas de transporte están pensados para cubrir a demanda en zonas que dispoñen dunha menor oferta de transporte público e que se concentra en determinadas franxas horarias. O principal obxectivo desta proposta é:

- Buscar novas fórmulas de conexión entre as zonas máis rurais e os núcleos urbanos, sobre todo para aquelas persoas con maiores dificultades.

➢ **Descrición da proposta**

A actuación consiste en realizar un estudo pormenorizado dos posibles usuarios (demanda) deste servizo, especialmente naquelas parroquias que dispoñen dunha menor cobertura como é o caso dalgunhas vivendas de Pedregueiras e Seixas na parroquia de Dexo, as zonas de Codes, Canaval, O Xunqueiro e algunhas vivendas de Fornos na parroquia de Serantes, a zona de A Besta na parroquia de Maianca, as zonas de Sisaldo, Boi de Campo, Baldomil e O Bosque na parroquia de Dorneda, as zonas de Mosteiro e A Ferrala na parroquia de Liáns, parte de O Coroto e O Valiño na parroquia de San Pedro de Nós; e algunhas vivendas de O Campo do Souto na parroquia de Iñás lugares onde a cobertura vai máis alá dos 600 metros.

Proponse un sistema de transporte colectivo, con itinerarios variables adaptándose á necesidade dos usuarios: por tanto o servizo prestarase sempre que exista unha demanda previa do mesmo.

Tendo en conta o artigo 26 da lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local, só os concellos de máis de 50.000 habitantes deben ofrecer servizo de transporte colectivo urbano. Polo que as competencias neste ámbito son do ente autonómico. Este aspecto haberá que telo en conta á hora de definir as intervencións.

O Plan de Transporte Público de Galicia inclúe un servizo de transporte baixo demanda, que permite levar o servizo público de transporte a máis localidades e poboacións, e, ao mesmo tempo, garantir a súa propia eficiencia e o aforro enerxético, pois no autobús ou microbús so viaxará se hai xente que demande o servizo. Para o concello de Oleiros non existen paradas ou expedicións a demanda.

Un tipo específico de transporte baixo demanda é o servizo colectivo de **taxi a demanda**. Esta medida consistirá en promover convenios de colaboración cos taxistas do concello para realizar un servizo colectivo de taxi a demanda a aquelas zonas con menores coberturas de transporte público, orientado principalmente á poboación de maior idade para a súa accesibilidade aos equipamentos públicos e aos servizos municipais.

Para establecer este servizo deberá habilitarse un teléfono onde as persoas interesadas solicitarán o servizo cun día de antelación. As rutas organizaranse en función dos usuarios a través das paradas fixadas en cada núcleo ata o centro urbano ou ben ata algún centro atractor como o centro de saúde ou o concello. As tarifas serán fixas e compartidas polos usuarios que utilicen o servizo co fin de optimizar custos.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	ESTUDO DA IMPLANTACIÓN DUN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO OU TAXI A DEMANDA
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello de Oleiros, Xunta de Galicia, Asociacións locais e Asociacións do Taxi
Horizonte implantación	Medio Prazo
Orzamento	Estudo: 12.000 € (Demanda servizo, bonificacións ao servizo do taxi...) Implantación: Por determinar

5.2.5. ESTUDO SOBRE A IMPLANTACIÓN DUN SERVIZO DE TRANSPORTE MARÍTIMO ENTRE A CIDADE DE A CORUÑA E OLEIROS

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Ata fai algo máis de dúas décadas, a cidade de A Coruña e o concello de Oleiros estaban conectados por mar nos meses de xullo a setembro. Tratábase dun servizo de transporte realizado en “lanchas”, encargadas de trasladar a numerosos pasaxeiros ás praias oleirenses. Na actualidade so existe un servizo turístico que ofrece durante a temporada estival un percorrido circular pola costas de A Coruña e Oleiros.

O fomento do transporte marítimo como unha alternativa eficiente que favoreza a mobilidade ten como obxectivo impulsar un transporte público alternativo á estrada que permita reducir o número de desprazamentos e a actual saturación de vehículos.

Un exemplo claro é o do servizo de transporte marítimo existente entre o concello de Cangas e a cidade de Vigo, que no ano 2019 (previo á pandemia) moveu case un millón de pasaxeiros que o usaron en gran parte por motivos laborais.

➢ **Descrición da proposta**

Esta proposta comezaría avaliando os potenciais usuarios da ruta e analizando a capacidade de execución do proxecto.

O servizo debería dispor de embarcacións modernas e rápidas, que garantan a seguridade dos viaxeiros e con frecuencias adaptadas aos horarios de maior tránsito.

Deberanse establecer franxas horarias de maior intensidade coincidindo co inicio e fin da xornada laboral, ademais de horarios especiais en tempada de verán cando a demanda podería incrementarse debido á afluencia ás praias.

Por outro lado, un requisito básico é que a ambos lados da ría existan pantaláns ou puntos de atraque adecuados, que no caso de Oleiros non existen na actualidade e que poderían dispoñerse nos núcleos de Mera, Santa Cruz ou Santa Cristina. Ademais sería interesante a execución de aparcadoiros disuasorios próximos que permitan a intermodalidade.



Imaxe 218: Servizo turístico pola costa de A Coruña e Oleiros (Fonte: Web de turismo)

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	ESTUDO SOBRE A IMPLANTACIÓN DUN SERVIZO DE TRANSPORTE MARÍTIMO ENTRE A CIDADE DE A CORUÑA E OLEIROS
Ámbito aplicación	A Coruña-Oleiros
Axentes	Portos do Estado e Portos de Galicia, Concellos de Oleiros e A Coruña, Empresas concesionarias, Xunta de Galicia, Deputación de A Coruña
Horizonte implantación	Curto Prazo
Orzamento	Estudos previos: 6.000 € Implantación: Por determinar

5.3. MEDIDAS DE MELLORA NA XESTIÓN DOS APARCAMENTOS (L.E.-3)

Si ben cos Plans de Mobilidade Urbana Sostible búscase fomentar modos de transporte máis eficientes, non podemos esquecernos do vehículo privado pois, a día de hoxe, segue sendo un modo imprescindible. Ademais, minimizar o tempo de busca de aparcamento reduce as emisións e a presenza de vehículos circulando, ambas positivas.

Dado que o espazo público é limitado que unido ao continuo crecemento do parque de vehículos de Oleiros, a mellora na xestión do estacionamento debe ser unha das prioridades municipais. Os principais problemas de estacionamento no concello producense durante a época estival e na contorna das principais praias do municipio. O resto do ano, son as rúas máis céntricas dos principais núcleos urbanos as que presentan maiores niveis de ocupación.

As medidas para mellorar a Xestión dos Aparcamentos contemplan todas aquelas actuacións destinadas a planificar e regular o estacionamento nos núcleos urbanos e, no seu caso, en centros de atracción de desprazamentos, asegurando a dotación de prazas para responder á demanda residencial e foránea. O principal obxectivo é reducir o uso do vehículo privado e do tráfico no centro dos principais núcleos.

En base a estas premisas, propóñense as seguintes medidas dentro do Plan de estacionamento:

- Establecemento de zonas reguladas para residentes durante a época estival.
- Rede de aparcadoiros disuasorios.
- Revisión da dotación de PMR e adecuación á normativa vixente.
- Área de servizo de autocaravanas.
- Mellora da sinalización dos itinerarios de acceso aos aparcamentos e instalación de paneis informativos de prazas de aparcamento (Smart Parking).
- Control da indisciplina de aparcamento.

5.3.1. ESTABLECEMENTO DE ZONAS REGULADAS PARA RESIDENTES.

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Na actualidade, a zona ORA ou zona azul, limítase á época estival (entre o 1 de xuño e o 15 de setembro), dende as 12:00 h. ata as 20:00 h, nas inmediacións das principais praias, e en rúas céntricas dos principais núcleos do concello.

Durante o proceso de participación pública, trasladáronnos a problemática existente en núcleos como Santa Cruz, nos que os usuarios das praias estacionan en zonas non delimitadas como zona azul, o que obriga a residentes e traballadores a pagar por estacionar ou dar voltas na procura dunha praza de estacionamento. Esta situación repítese a carón do centro de saúde de Mera, que non dispón de prazas de aparcamento asociadas e que durante o verán, en horario de funcionamento da zona ORA, obriga aos pacientes a pagar por estacionar.

Polo tanto, o obxectivo desta proposta é a de dar resposta a estes déficits de estacionamento, detectados durante a época estival.

➢ **Descrición da proposta**

Levar a cabo una política que facilite o aparcamento a residentes sobre todo durante a época estival. Para iso plantéase o seguinte:

- Permitir aos residentes aparcar na zona azul de maneira gratuíta.
- Crear zonas específicas en rúas principalmente residenciais, onde solo se permita o aparcamento aos residentes. Será necesario establecer un sistema para dar de alta o vehículo, gratuíto ou con un coste baixo.

Os veciños interesados deberán solicitar no concello a tarxeta de residente, para o que deberán cumprir unha serie de requisitos como: estar empadroado dentro do ámbito territorial na zona para a que se solicita a tarxeta ou que ter o seu local/negocio ou traballo na área afectada e que o vehículo sexa propiedade da persoa que solicita a tarxeta.

Por outro lado, proponse tamén fixar varias prazas reservadas a usuarios do centro de saúde de Mera, próximas ao acceso ao mesmo.

Deberán sinalizarse tanto vertical como horizontalmente as prazas de residentes, indicando o horario fixado. Ademais será preciso incrementar o control por parte da policía destas zonas, para evitar así o estacionamento de vehículos sen tarxeta.



Imaxe 219: Exemplo zonas delimitadas como residente (Fonte: Concello de A Coruña)

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	ESTABLECEMENTO DE ZONAS REGULADAS PARA RESIDENTES
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Policía Local, Asociacións locais
Horizonte implantación	Curto Prazo
Orzamento	Estudo e establecemento da regulación: 10.000 €

5.3.2. REDE DE APARCADOIROS DISUASORIOS

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Na actualidade, e tal e como se describiu no documento de diagnóstico da situación actual, o concello de Oleiros está apostando pola creación de bolsas de estacionamento próximas a importantes centros de atracción como é o caso das praias, centros deportivos, etc. do concello.

É o caso do aparcadoiro público situado na Avda. Ernesto Che Guevara (a carón da pista de patinaxe de Bastiagueiro), no que recentemente se habilitaron 179 novas prazas de estacionamento que se unen ás 247 existentes, nunha zona con alta demanda de estacionamento sobre todo nos meses de verán.

Os obxectivos específicos desta actuación son:

- Implantar unha rede de estacionamentos disuasorios, fóra dos centros urbanos, dando prioridade para o aparcamento no centro a residentes.
- Equilibrar o número de prazas que poidan eliminarse como consecuencia de gañar espazo para o peón e bicicleta.
- Reforzar a aposta pola intermodalidade vehículo-bus.

➢ **Descrición da proposta**

Nesta proposta encádranse as seguintes actuacións:

- Proponse de maneira paulatina o acondicionamento de novas parcelas municipais ou ben da adquisición/concesión de parcelas privadas como estacionamentos disuasorios.

  Localizaranse nas principais vías de acceso aos núcleos urbanos de maior importancia contribuíndo a que se poida estacionar con facilidade e que polo tanto non exista a necesidade de circular polo centro urbano.

  Están pensados tamén para os meses de verán, nos que a maior presenza de turistas e visitantes, provocan unha saturación dos aparcadoiros existentes fóra e na propia vía pública.

  A inclusión de novos aparcadoiros disuasorios permitirá eliminar prazas de aparcamento en calzada, humanizando o viario e satisfacendo a demanda existente.

  Neste caso, só o **Plan Parcial do sector SUD-19–Os Regos** contempla a execución de 2 zonas de aparcadoiro asociadas ás parcelas de uso comercial delimitadas e ás que se accede dende a avenida Francisca Herrera (AC-174) e da Avda. Isaac Díaz Pardo (AC-190).

- Áreas de estacionamento para a intermodalidade: proponse a execución de zonas de estacionamento próximas aos principais nodos de transporte, como por exemplo, no núcleo de Perillo-Santa Cristina (conexión coa rede de tranvías urbanos de A Coruña), Coruxo (nova plataforma de intercambio intermodal), conexión marítima Oleiros-A Coruña (unha vez definida a localización das instalacións).

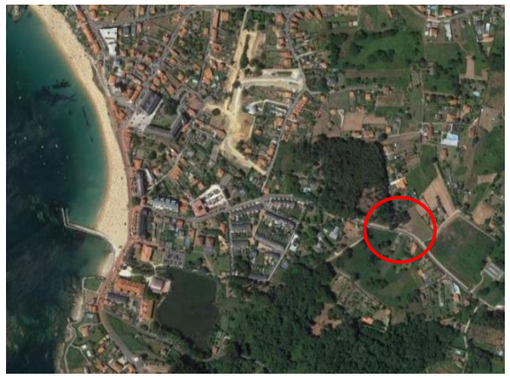
  Desta forma preténdese favorecer o acceso ao transporte público a aqueles usuarios que non contan con unha parada próxima á súa zona de residencia, e que normalmente realizan os seus desprazamentos en vehículo privado. Este aparcadoiros, permitirán que estas persoas poidan aparcar o seu vehículo gratuitamente nese punto e tomar o transporte público.

- Posibilidade de implantar una serie de aparcadoiros nos puntos de maior atracción turística, mediante convenios con propietarios ou a través da adquisición dos terreos. Estes aparcadoiros de temporada deberán estar perfectamente sinalizados dende as principais vías de acceso.

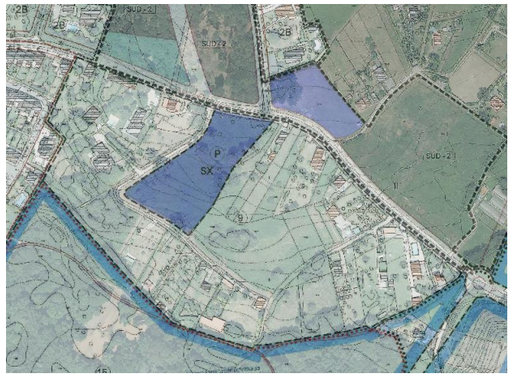
  Neste caso, o **Plan Parcial SUD-2 Xentiña (Mera),** reserva unha parcela de equipamentos (a carón da rúa Curros Enriquez), con capacidade para 50 prazas de aparcamento destinadas a usos estacionais. Así mesmo e próximo ao anterior o PXOM delimita unha superficie como aparcadoiro (P).

  Así mesmo, situado nun dos accesos ao Monumento Natural da Costa de Dexo e Serantes e á praia de Canaval, (entre as rúas Codes e Cisco (Mera) executarase un aparcadoiro público con capacidade para 85 vehículos. Por exemplo, nas seguintes imaxes recóllense posibles localizacións dos aparcadoiros disuasorios:









Imaxe 220: Posibles zonas para a implantación de aparcadoiros disuasorios (Fonte: Elaboración propia)

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	REDE DE APARCADOIROS DISUASORIOS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Ministerio de Transportes, Xunta de Galicia, Deputación de A Coruña, Policía Local, Asociacións Locais
Horizonte implantación	Curto - Medio - Longo Prazo
Orzamento	Proxectos e execución: 1.941.075 €

5.3.3. REVISIÓN DA DOTACIÓN DE PMR E ADECUACIÓN Á NORMATIVA VIXENTE

➢ **Obxectivo e Xustificación**

A accesibilidade é un dos eixos relevantes deste plan. Por isto, resulta necesario prestar atención á regulación de todos os aspectos da mobilidade reducida.

Tras os traballos realizados en campo detectáronse unha serie de deficiencias relacionadas coas PMR:

- Moitas non compren coa normativa (medidas, sinalización…)
- Non son seguras (sen espazo de aproximación e transferencia), polo que en moitos casos para acceder ás mesmas é necesario invadir a calzada.
- Son insuficientes nalgunhas zonas.
- É necesario un maior control sobre uso correcto e non fraudulento das mesmas.
- Revisión da normativa: expedición de tarxetas, renovación, inspección e sanción.

Polo tanto o obxectivo principal desta medida é adecuar a dotación, dimensións e características das PMR á normativa vixente, garantindo a accesibilidade a todos por igual.

➢ **Descrición da proposta**

Segundo a normativa vixente (Orde TMA/851/2021, de 23 de xullo) as prazas débense acondicionar atendendo aos aspectos que se expoñen a continuación:

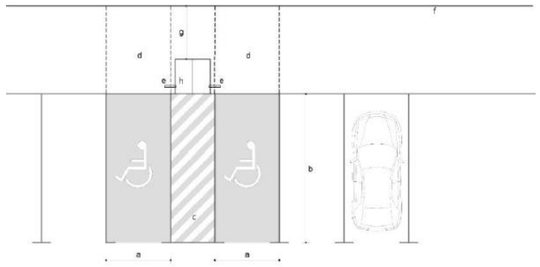
- Os principais centros de actividade das cidades deberán dispoñer de prazas de aparcadoiro reservadas e deseñadas para o seu uso por persoas con mobilidade reducida. Como mínimo unha de cada corenta prazas ou fracción, independentemente das prazas destinadas a residencia ou lugares de traballo, será reservada e cumprirá cos requisitos de accesibilidade.
- Deberán situarse o máis próximas posible aos puntos de cruzamento entre os itinerarios peonís accesibles e os itinerarios vehiculares, preferentemente en superficies horizontais ou de escasa pendente, garantindo o acceso desde a zona de transferencia ata o itinerario peonil accesible, de forma autónoma, exenta de obstáculos e segura. Aquelas prazas que non cumpran co requisito anterior deberán incorporar un vao, cuxa anchura mínima libre de paso do plano do vao desde o que se accede a calzada sexa de 1,20 m e, que cumpra coas especificacións establecidas na citada norma para permitir o acceso ao itinerario peonil accesible dende a zona de transferencia da praza.
- Tanto as prazas dispostas en perpendicular, como en diagonal á beirarrúa, deberán ter unha dimensión mínima de 5,00 m de lonxitude × 2,20 m de ancho e ademais disporán dunha zona de aproximación e transferencia lateral dunha lonxitude igual á da praza e un ancho mínimo de 1,50 m se apraza é en batería, e traseiro de lonxitude maior ou igual a 3 metros se a praza é en liña.

  Entre dúas prazas contiguas permitiranse zonas de transferencia lateral compartidas mantendo as dimensións mínimas descritas anteriormente.
- As prazas dispostas en liña terán unha dimensión mínima de 5,00 m de lonxitude × 2,20 m de ancho e ademais disporán dunha zona libre de obstáculos para aproximación e transferencia posterior, cuxa anchura será igual á da praza e a súa lonxitude de, polo menos, 3,00 m.

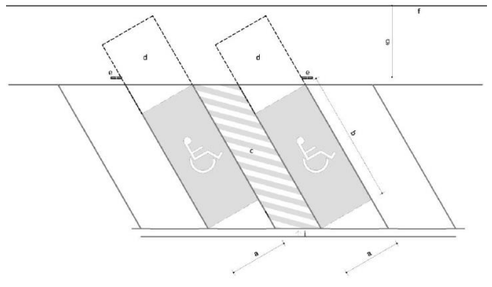
  Sobre a beirarrúa lateral tamén existirá unha zona sen obstáculos de igual lonxitude que a praza coa súa zona de aproximación e transferencia e un ancho de 1,50 m.

A zona de aproximación e transferencia en calzada posterior ao vehículo será marcada no plano do chan mediante marcas viarias que cumpran coa esixencia de esvaradía, para permitir a saída e entrada con seguridade, excepto nos casos en que dita zona coincida cun paso de peóns ou outro espazo onde estea clara a prohibición de aparcar.

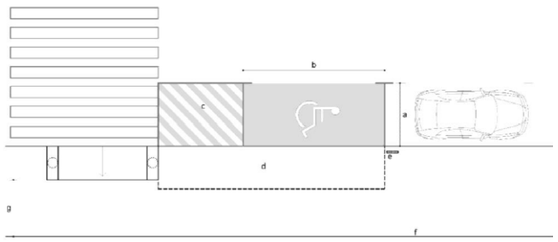
- As prazas de aparcamento estarán sinalizadas horizontal e verticalmente co símbolo de accesibilidade para a mobilidade, cumprindo o establecido na normativa.



a	Anchura mínima de la plaza de aparcamiento: 2,20 m (art. 35.3)
b	Longitud mínima de la plaza de aparcamiento: 5,00 m (art. 35.3)
c	Zona de aproximación y transferencia lateral compartida entre dos plazas. Anchura mínima 1,50 m (art. 35.3)
d	Zona sin obstáculos de igual ancho que la plaza y una profundidad de 3,00 m (art. 35.3)
e	Señalización vertical (art. 35.5)
f	Línea de fachada
g	Anchura mínima del IPA en la acera: 1,80m (art. 5.2.b)
h	Rampa peatonal de acceso a la acera. Pendiente longitudinal máxima (art. 20.6): 10% para tramos de hasta 2 m. 8% para tramos de hasta 3 m.



a	Anchura mínima de la plaza de aparcamiento: 2,20 m (art. 35.3)
b	Longitud mínima de la plaza de aparcamiento: 5,00 m (art. 35.3)
c	Zona de aproximación y transferencia lateral compartida entre dos plazas. Anchura mínima 1,50 m (art. 35.3)
d	Zona sin obstáculos de igual ancho que la plaza y una profundidad de 3,00 m (art. 35.3)
e	Señalización vertical (art. 35.5)
f	Línea de fachada
g	Anchura mínima del IPA en la acera: 1,80 m (art. 5.2.b)
h	Superficie de la plaza de aparcamiento reservada nivelada con la acera
i	Rampa en la calzada para que el coche pueda acceder a la plaza nivelada con la acera



a	Anchura mínima de la plaza de aparcamiento: 2,20 m (art. 35.3)
b	Longitud mínima de la plaza de aparcamiento: 5 m (art. 35.3)
c	Zona de aproximación y transferencia posterior. Longitud mínima: 3,00 m (art. 35.3)
d	Zona libre de obstáculos sobre la acera ocupando toda la longitud de la plaza con su zona de aproximación y transferencia. Ancho mínimo: 1,50 m (art. 35.4)
e	Señalización vertical (art. 35.5)
f	Línea de fachada
g	Anchura mínima del IPA en la acera: 1,80m (art. 5.2.b)

Nota: Las aplicaciones reguladas del pavimento táctil indicador se recogen en el artículo 46.

Imaxe 221: Pasos de peóns (Fonte: Guía accesibilidade espazos públicos urbanizados-Ministerio de Transportes)

Recoméndase que as prazas dispostas en liña se sitúen de xeito que o condutor poida facer con seguridade as manobras de subida/baixada do seu vehículo, evitando que o posto de condución quede situado do lado da calzada.

Todas as prazas de aparcamento reservadas para persoas con mobilidade reducida estarán sinalizadas horizontal e verticalmente co Símbolo Internacional de Accesibilidade, e tendo especial coidado de non situalas de xeito que poidan obstaculizar a entrada/saída ou manobra de acceso ao vehículo e ao tránsito normal dos viandantes polo espazo reservado a tal efecto.

Neste caso, nunha primeira fase levouse a cabo unha análise das PMR existentes, coa súa localización e características, para posteriormente, nunha segunda fase, executar as melloras necesarias a partir das conclusións obtidas.

Así mesmo, farase unha recompilación do número de PMR necesarias en función da demanda existente nas distintas áreas do núcleo urbano

- **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	REVISIÓN DA DOTACIÓN DE PMR E ADECUACIÓN Á NORMATIVA VIXENTE
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Policía local, Asociacións persoas con discapacidade
Horizonte implantación	Curto Prazo
Orzamento	Proxecto e implantación: 50.000 €

5.3.4. ÁREA DE SERVIZO DE AUTOCARAVANAS

- **Obxectivo e Xustificación**

Viaxar en autocaravana é unha tipoloxía de turismo en auxe, máis aínda dende a pandemia do COVID, que ademais de empregar a autocaravana como modo de desprazamento o utiliza como lugar de estadía. Isto supón que durante a súa estancia necesita un espazo de estacionamento acondicionado con servizo de baleirado de augas grises ou negras, auga potable, etc.

Oleiros, a pesar de ser un dos destinos turísticos máis destacables da comarca polas súas praias, riqueza paisaxística, patrimonio cultural, etc., só conta con tres prazas reservadas para o estacionamento de autocaravanas, situadas na rúa Marcial de Adalid, a 600 m. da praia de Bastiagueiro.

Os obxectivos específico desta medida son os seguintes:

- Reducir a ocupación dos estacionamentos en zonas de atracción turística por autocaravanas.
- Ampliar a oferta de aparcamento de autocaravanas para estancias de corta duración.

- **Descrición da proposta**

A pesar de que a senda prevista a carón do río San Pedro, contempla unha zona de aparcamento de autocaravanas, proponse a ampliación do número de prazas reservadas na actualidade mediante a execución dunha área de servizo de autocaravanas situada máis ao norte, como por exemplo na contorna da praia de Mera en Oleiros.

Ademais, estudarase a posibilidade de incluír unha reserva de prazas para autocaravanas, cos servizos mínimos necesarios, nalgún dos aparcadoiros disuasorios ou de tempada previstos.

- **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	ÁREA DE SERVIZO DE AUTOCARAVANAS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Medio Prazo
Orzamento	Proxecto e execución: 55.000 €

5.3.5. MELLORA DA SINALIZACIÓN DOS ITINERARIOS DE ACCESO AOS APARCAMENTOS EXISTENTES E INSTALACIÓN DE PANEIS INFORMATIVOS

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Unha das maneiras de reducir o tráfico nas zonas máis céntricas dos núcleos ou a carón das praias é mediante a mellora da sinalización e a instalación de paneis informativos (número de prazas dispoñibles, horarios gratuítos) dos aparcadoiros públicos existentes ou previstos no concello de Oleiros.

O obxectivo específico desta proposta é por tanto:

- Reducir o tráfico asociado á procura dunha praza de aparcamento.
- Evitar o acceso a zonas máis céntricas na procura de estacionamento.

➢ **Descrición da proposta**

Incorporación de nova sinalización vertical

Establecemento dunha nova sinalización vertical complementaria á existente, que permita establecer os itinerarios de acceso ás principais bolsas de aparcamento.

Localizaríase nos accesos principais aos núcleos do concello, de maneira que se oriente aos usuarios do coche sobre as diferentes opcións dispoñibles dende a súa situación podendo incorporar información adicional como a distancia á que se sitúa.

Instalación de paneis informativos de prazas de aparcamento (Smart Parking)

Trátase dunha medida relacionada coa Smart Mobility e que viría incorporarse tamén ao programa de desenvolvemento de tecnoloxías para a mobilidade podendo integrar esta información na web e na APP.

Basicamente consiste na instalación de sensores nas prazas de aparcamento das bolsas, que permitan obter a información sobre se a praza está libre ou ocupada. Esta información comunicarase mediante paneis luminosos na sinalización anterior de maneira que se contaría coa información adicional de cantas prazas libres hai e poder así efectuar unha mellor decisión en canto a que aparcamento acudir. A idea sería incorporar esta información nas bolsas de aparcamento.

Isto repercute nunha mellora na conxestión do tráfico, na optimización no uso dos aparcadoiros e na diminución do tempo nos desprazamentos, o que supón unha mellora nas condicións ambientais e na calidade de vida dos cidadáns.

Mapa Parking-minuto

Para potenciar as bolsas de aparcamento disuasorias, proponse tamén a execución dun plano parking-minuto, concreto e descritivo no que se sitúan os distintos aparcadoiros e as distancias e tempos que hai entre os mesmos e diferentes puntos do concello.

Desta forma, pódese escoller o que sexa máis adecuado para a xestión ou visita que se faga no municipio, sen ter que estar a dar interminables voltas á caza dunha praza libre na rúa.





➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	MELLORA DA SINALIZACIÓN DOS ITINERARIOS DE ACCESO AOS APARCAMENTOS EXISTENTES E INSTALACIÓN DE PANEIS INFORMATIVOS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto Prazo
Orzamento	175.000 €

5.3.6. CONTROL DA INDISCIPLINA DO APARCAMENTO

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Tal e como se recolle na fase anterior, un 95% das denuncias tramitadas son por motivos de paradas e estacionamentos indebidos en dobre fila, intersección, zonas de carga e descarga, prazas reservadas, zona azul, etc., principalmente no núcleo de Mera, sendo a rúa Celso Emilio Ferreiro, a máis destacada.

Segundo a normativa vixente (Lei de Tráfico Circulación de Vehículos a Motor e Seguridade Viaria), son os propios municipios os eixos fundamentais no marco da planificación e execución da seguridade viaria urbana. Por outro lado, a seguridade viaria urbana é unha parte fundamental na nova Estratexia de Seguridade viaria 2021-2030 en España. O obxectivo fundamental da Estratexia, no que se refire á zona urbana, é conseguir unha mobilidade segura dos usuarios máis vulnerables.

➢ **Descrición da proposta**

Por tanto, para tratar de reducir as infraccións e establecer un maior nivel de seguridade, contémplase a implantación e mellora dos controis e campañas para a regulación da indisciplina no estacionamento por parte dos axentes autorizados para iso.

Os obxectivos desta medida son solucionar os problemas que comporta o aparcamento ilegal, así como evitar o uso do vehículo privado.

Segundo os datos facilitados, os principais problemas de estacionamento ilegal atópanse no núcleo de Mera, aínda que tamén hai que destacar urbanizacións como Os Regos, onde se atopan moitos vehículos aparcados sobre as beirarrúas dificultando os desprazamentos a pé, por exemplo.

As actuacións de control recorrente poden realizarse mediante sistemas de vixilancia, vehículos de denuncia automatizada, etc.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	CONTROL DA INDISCIPLINA DO APARCAMENTO
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Policía Local
Horizonte implantación	Curto Prazo
Orzamento	Campañas de regulación da indisciplina de aparcamento Policía Local

5.4. MEDIDAS DE DESCONXESTIÓN VIARIA E REGULACIÓN DO TRÁFICO (L.E.-4)

As medidas de desconxestionamento viaria están orientadas a reducir as intensidades do tráfico nas principais vías de acceso aos núcleos urbanos e os puntos de atracción do concello, mediante a racionalización da súa estrutura viaria a través do fomento de itinerarios alternativos ás vías principais, coa execución de novos enlaces e conexións, e actuacións de carácter informativo, xunto coas restricións ao tráfico de paso nos núcleos urbanos, de xeito complementario a outras liñas de actuación, coa finalidade de acadar unha distribución moito máis equilibrada do tráfico.

Neste programa articúlanse as medidas necesarias para acadar os obxectivos definidos e para iso propóñense as seguintes medidas de actuación:

- Desenvolvemento de novos viarios de conexión.
- Xerarquización viaria.
- Medidas de temperado do tráfico.
- Sistemas de información do tráfico en tempo real.

5.4.1. DESENVOLVEMENTO DE NOVOS VIARIOS DE CONEXIÓN

➢ **Obxectivo e Xustificación**

O vixente Plan Xeral de Oleiros, aprobado en novembro de 2014, é consecuencia dun proceso continuado de redacción e xestión do planeamento iniciado no 1984 co primeiro Plan Xeral. Un dos aspectos considerados máis importes na súa redacción foi a análise do sistema de comunicacións e a accesibilidade en xeral do concello.

Existen ademais un total de 11 modificacións puntuais do PXOM, así como planeamento de desenvolvemento composto por plans de sectorización, plans parciais, plans especiais e estudios de detalle que ordenan o municipio.

Por outro lado, a Axencia Galega de Infraestruturas, en xullo de 2004, aprobou o Plan Sectorial de Estradas de Galicia (rede viaria de A Coruña, Arteixo, Culleredo, Cambre, Oleiros, Bergondo e Sada) que recolle as infraestruturas viarias propostas para a comarca.

As principais estradas que dan servizo ao concello de Oleiros son a estrada estatal N-VI, e as estradas autonómicas AC-173 e AC-174 (con tramos transferidos ao concello).

A estrada nacional N-VI desenvolve un papel de eixo vertebrador da accesibilidade municipal e soporte da maior parte dos movementos de accesibilidade á cidade de A Coruña e dos de acceso ás distintas áreas do concello.

Ó mesmo tempo, as outras dúas estradas principais (AC-173 e AC-174), convertéronse progresivamente en importantes travesías urbanas, encargadas de dar servizo ós novos crecementos, e actuando como soporte de gran parte das relacións internas, apoiándose para iso no entramado, cada vez máis estruturado, de vías secundarias para a relación entre os núcleos de cabeceira.

En consecuencia, as estradas principais (AC-173 e AC-174) canalizan un volume de tráfico que no seu conxunto pode alcanzar intensidades comparables a tramos da N-VI, duplicando cada unha delas as intensidades que presentan as restantes estradas do municipio, o que da lugar a importantes retencións en horas punta no ámbito da Ponte Pasaxe (Perillo-Santa Cristina).

Esta situación agrávase durante a época estival, xa que o número de desprazamentos e a poboación do concello se incrementa de forma significativa.

Por tanto o obxectivo específico desta proposta é realizar unha análise da viabilidade/ necesidade de novas actuacións como a ampliación da Ponte Pasaxe así como novas vías de conexión propostas no Plan Sectorial de Estradas da Comarca e no PXOM de Oleiros co fin de proporcionar itinerarios alternativos, reducindo os atascos e mellorando en xeral a fluidez do tráfico.

➢ **Descrición da proposta**

- **AMPLIACIÓN DA PONTE PASAXE**

O Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana está a redactar o proxecto de “Ampliación da Ponte Pasaxe, estrada AC-12, km 4,2-4,4”, estrutura fundamental na mobilidade da área metropolitana de A Coruña.

A actual ponte conta con 40 anos de antigüidade, unha lonxitude total de 225 m. e 3 carrís por sentido de circulación para os case 90.000 veh/día que o atravesan. O proxecto en redacción contempla a construción dunha nova estrutura paralela e situada ao norte da existente para aumentar a capacidade e mellorar as condicións de explotación da estrada.

A ampliación da capacidade da Ponte Pasaxe e os seus nós adxacentes, beneficiará tanto a propia AC-12, a Avda. de Alfonso Molina como as estradas autonómicas AC-173 e AC-174 que atravesan o concello de Oleiros.



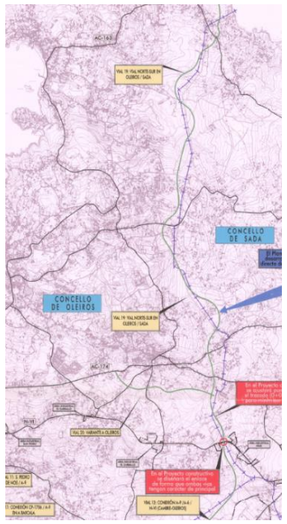
Imaxe 222: Imaxe ampliación Ponte Pasaxe (Fonte: Ministerio de Transportes)

- **INFRAESTRUTURAS VIARIAS RECOLLIDAS NO PLAN SECTORIAL DA COMARCA**

Neste caso, o "Plan Sectorial da rede viaria de A Coruña, Arteixo, Bergondo, Culleredo, Cambre, Oleiros e Sada" propón unha serie de actuacións ou infraestruturas viarias esenciais para o concello de Oleiros que permitirían reducir o tráfico naquelas vías que presentan unha maior problemática.

Proponse por tanto levar a cabo a análise da viabilidade para o futuro desenvolvemento dos seguintes viarios:

- **Vía Ártabra (Viarios 19 e 13)**

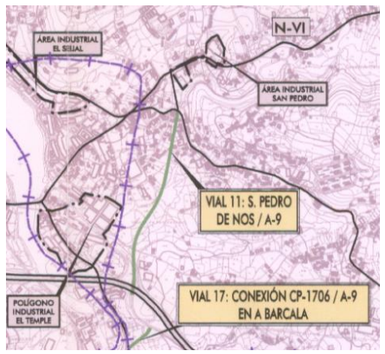


Na actualidade a vía Ártabra percorre o concello de Oleiros de norte a sur, dende o porto de Lorbé ata a conexión coa estrada N-VI (estradas VG-1.3 e AG-13).

Durante a redacción do presente Plan estase a executar o novo nodo de conexión coa N-VI, mentres que o tramo entre a N-VI e esta estrada autonómica AC-221 está paralizado, así como a prolongación ata a AP-9. Trátase da construción dun novo treito de autovía máis a conexión ao polígono do Espírito Santo que permitiría unha mellora nas comunicacións entre Oleiros e A Coruña. Así mesmo, o trazado da Vía Ártabra, contempla a conexión ca autovía do Noroeste A-6.

O proxecto da Vía Ártabra está deseñado para mellorar a conexión de poboacións como Santa Cruz, Oleiros, Lorbé, Sada, Mera, Meirás, Veigue, etc., e desconxestionar as estradas autonómicas AC-163, AC-173 e AC-174 que presentan importantes intensidades de tráfico.

- **Accesos Autoestrada AP-9 N-VI (Nós) e AP-9 CP-1706 (A Barcala) (Viarios 11 e 17)**



O Plan incorpora o trazado de outros dous viarios clave, denominados 11 e 17 que conectan a estrada AP-9 con San Pedro de Nós e A Barcala, creando unha alternativa á Costa da Tapia.

O trazado do novo Vial 11 (A-9- Nós) obriga a prever as necesarias actuacións de recosido ó seu paso polo núcleo de San Pedro de Nós debendo garantir a integración topográfica e a menor afección sobre a zona húmida do rego de San Pedro. Neste sentido o Plan incorpora a definición de novas aliñacións nos bordos da vía delimitando unha ampla zona de valor ambiental ás súas beiras, de forma que permita concibila nun futuro como unha vía-parque integrada na valgada.

A prolongación de dita vía cara ó norte, aproveitando a reserva viaria prevista no Plan Parcial do SUNP-B29R de O Seixal, ata a conexión coa glorieta da N-VI, e a súa prolongación cara ó norte pola estrada veciñal Montrove-Nós, garantirá a incorporación ó sistema do novo viario e a súa conexión con dúas importantes infraestruturas: a estrada nacional N-VI e o novo eixe viario Ría do Burgo-Santa Cruz.

- **INFRAESTRUTURAS VIARIAS RECOLLIDAS NO PXOM DE OLEIROS**

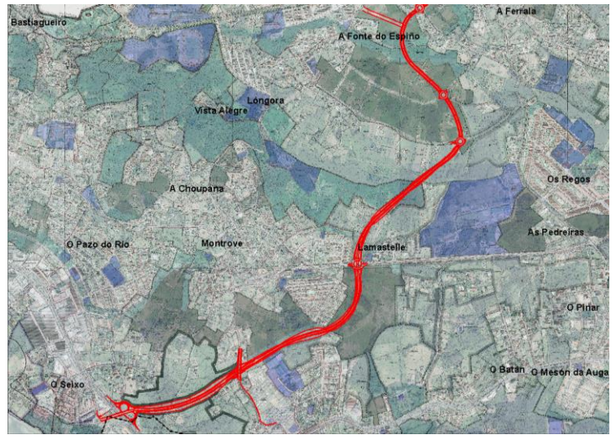
O PXOM de Oleiros tamén desenvolve outras infraestruturas viarias municipais proxectadas con fin de vertebrar e mellorar as condicións de accesibilidade ao territorio.

- **Eixo Ría do Burgo-Montrove-Santa Cruz**

Constitúe unha das principais actuacións de estrutura viaria propostas no Plan tendente á diversificación de alternativas de acceso e distribución no municipio.

Desde o enlace no Graxal coa estrada nacional N-VI, que se modifica para admitir a realización de tódolos movementos sobre o trazado previsto o novo trazado discorre cara a Montrove proxectándose dous novos enlaces: no camiño veciñal Montrove-Nós e na estrada AC-174 en Montrove, onde se proxecta un enlace a distinto nivel que se formaliza cunha glorieta na estrada actual de forma que se contribúa a conformar un novo espazo urbano e se permitan tódalas incorporacións ó novo sistema. Neste tramo atravésanse os ámbitos SUND-23 O Vieiro e a zona do Plan Parcial do sector SUD-6 Alsina-Lamastelle (aprobado o 25/02/2021 e publicado no DOGA o 14/04/2021).

Traspasada a estrada AC-174 en Montrove o novo viario diríxese cara o Catasol recosendo a estrada AC-190 (Coruxo-Oleiros) e a CP-5811 (Santa Cruz-Oleiros) a través dunha nova variante longa para os movementos Perillo e Bastiagueiro-Oleiros, ata enlazar en Coruxo coa variante curta de Santa Cruz. Este tramo discorre polos ámbitos definidos no Plan como o Plan Especial PE-4 de Acondicionamento Territorial e Paisaxístico do Parque Forestal de Liáns (aprobado definitivamente o 23/12/99) e o SUND-16 O Catasol.



Imaxe 223: Eixo Ría do Burgo-Montrove-Santa Cruz (Fonte: PXOM Oleiros)

- **Circunvalación de Santa Cruz**

O PXOM de Oleiros incorpora, o trazado dunha variante de circunvalación do núcleo de Santa Cruz, entre Coruxo e Camposeiras, de modo que permita o cosido do viario radial de acceso ó núcleo (AC-173, CP-5810, AC-190, CP-5811, CP-5812 e AC-172). O novo viario permite así concibirse cunha clara función circunvalatoria, de modo que, ó tempo que permite a conexión das estradas radiais de acceso favorece a realización de movementos entre elas sen utilizar o eixe costeiro.

O Plan Parcial SUD-4 Santa Cruz-Coruxo, recolle o desenvolvemento de dous importantes tramos do sistema viario municipal, como son: o primeiro tramo da circunvalación de Santa Cruz, e unha ampla

sección do eixo transversal Avda. Rosalía de Castro-Santa Cruz conexionados mediante glorieta á Avda. Isaac Díaz Pardo. Ambos constitúen elementos principais na vertebración viaria municipal que permitirán a desconxestión das avenidas Concepción Arenal e Che Guevara.

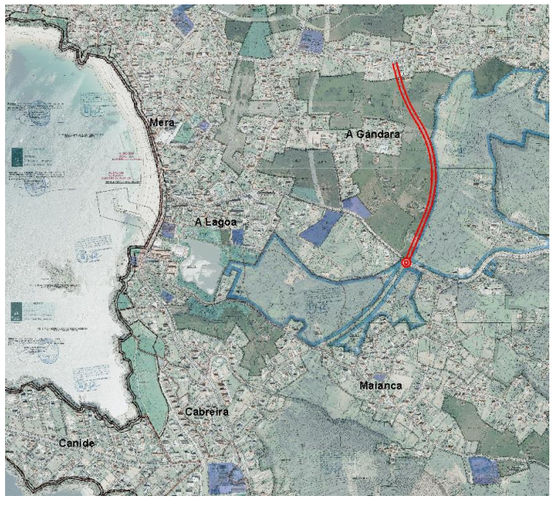
A disposición no interior do ámbito dun tramo da Circunvalación de Santa Cruz, permitirá nun futuro a súa conexión directa coa Avenida Rosalía de Castro, potenciando a accesibilidade cara os núcleos situados ao sur, Montrove, San Pedro de Nós e Perillo.



Imaxe 224: Circunvalación Santa Cruz (Fonte: PXOM Oleiros)

- **Circunvalación de Mera**

O Plan contempla tamén o trazado dunha variante curta do núcleo de Mera entre as estradas AC-173 (Perillo-Mera) e AC-163 (Mera-Fontán), actuación que permite presentar unha alternativa parcial de circunvalación ó núcleo na zona máis conxestionada da estrada AC-163 e facilitar a aproximación dos movementos do norte municipal en Mera á Vía Ártabra. O Plan Parcial SUD-2 Xentiña recolle a execución da variante de Mera Este, cuxa función é a de desviar o tráfico do núcleo urbano cara a vía Ártabra.



Imaxe 225: Circunvalación Mera (Fonte: PXOM Oleiros)

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	DESENVOLVEMENTO DE NOVOS VIARIOS DE CONEXIÓN
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Policía local, Ministerio de Transportes, Xunta de Galicia, Deputación de A Coruña
Horizonte implantación	Longo Prazo
Orzamento	Por determinar

5.4.2. XERARQUIZACIÓN VIARIA E SINALIZACIÓN

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Esta medida consiste en definir o conxunto de eixos principais que estruturan o municipio, así como os eixos de conexión co resto do territorio municipal. A xerarquización viaria permite modificar os hábitos da mobilidade e aumentar a efectividade dos desprazamentos.

Por tanto o obxectivo específico desta proposta é:

- Definir unha estrutura xerárquica, clara e lexible da rede viaria do municipio, optimizando o seu uso.
- Optimización da rede, dirixindo a circulación motorizada cara as rúas con maior nivel de servizo, de forma que as modalidades máis sostibles se localicen no viario inferior.

➢ **Descrición da proposta**

A proposta consiste na clasificación da rede viaria de Oleiros, tendo en conta o seu uso, características e o entorno no que se localiza. Desta forma establecese unha xerarquía de vías que se axusta ás necesidades do espazo onde se localizan, e que permita a circulación eficiente do vehículo privado, o transporte público, as bicicletas e os peóns

A xerarquía funcional das vías do centro urbano, definiuse na fase anterior de acordo cos seguintes criterios:

Viario de acceso: son os grandes eixos de acceso ao concello cunha gran compoñente de tráfico de paso (AP-9, N-VI, AP-12, AG-13, V.G-1.3, etc.).

Variantes: correspóndese con aquelas vías exteriores a un núcleo de poboación destinadas a absorber o tráfico de paso (AC-527).

Viario principal: considéranse as vías que pola súa situación e características acollen os maiores fluxos de entrada e saída aos principais núcleos do municipio (N-VI, AP-12, AC-173, AC-174-DP 5812).

Viario secundario ou distribuidor: son as vías que comunican as vías principais e se encargan do reparto do tráfico urbano (AC-181, AC-190, AC-221, DP-5810, DP-5811, DP-5812, DP-5815, DP-1707, etc.).

Viario local: son as vías que recollen sobre todo un tráfico máis residencial nos diferentes núcleos urbanos.

Zonas a 20 e a 10: vías que teñen limitada a súa velocidade a un máximo de 20 ou 10 km/h.

A clasificación das rúas constitúe unha ferramenta de xestión do sistema viario para:

- Programar operacións de conservación e mantemento.
- Ordenar a sinalización de ordenación.
- Mellorar a seguridade viaria.
- Programar a intervención sobre as rúas.

	Viario de orde superior		Rede de transición	Viario de orde inferior		Sendas
Tipoloxía	**Autoestradas**	**Viario Arterial**	**Viario principal**	**Viario secundario**	**Viario local/calmado**	**Sendas/Camiños / Zonas peonís**
Funcionalidade	Vías de comunicación grandes eixos	Vías de comunicación entre os principais núcleos	Vías principais de acceso e canalización do tráfico de paso	Vías encargadas do reparto	Vías de destino ou de estar	
Velocidades recomendadas	80-120 km/h	50-70 km/h	30-50 km/h	30-50 km/h	< 30 km/h	
Categoría funcional	Tránsito				Vías de estar	
Plataforma recomendada	Vía única de tráfico rodado	Segregadas tráfico-peón			Segregadas ou plataforma única	Plataforma única
Transporte público	Circulación recomendada				Circulación non recomendada	
Compatibilidade bicicleta	Circulación prohibila	Circulación non recomendada	Circulación recomendada			
Aparcadoiro recomendado	Disuasorios		Aparcadoiro en superficie			Non
Acceso vehículo privado	Libre acceso				Residentes	

Táboa 121: Xerarquización viaria (Fonte: Elaboración Propia)

No caso de Oleiros, preténdese actuar principalmente sobre a rede local, co fin de diminuír o protagonismo do vehículo privado en favor doutros medios máis sostibles como camiñar ou a bicicleta.

Esta medida comprende ademais a progresiva implantación e mellora da sinalización orientativa a través dun programa de carácter anual, que vaia analizando e priorizando os puntos nos cales mellorar a sinalización.

O plan deberá contemplar a normalización de elementos de sinalización vertical e o establecemento de condicións e estándares de deseño da sinalización, que fagan viable a implantación dos itinerarios.

Os aspectos claves a ter en conta na sinalización de destinos son os seguintes:

- É necesario diferenciar e establecer os itinerarios para acceder aos puntos de atracción de viaxes.
- A sinalización debe ser completa e continua para cada un dos puntos de atracción. Á hora de sinalizar un destino hai que manter a sinalización ata alcanzar o mesmo.
- A información debe estar localizada nun punto, e debe ser lexible estando en marcha (sen obrigar ao condutor a pararse).
- É importante manter a sinalización en bo estado de mantemento e non “romper” a cadea de información, para que non perda a súa funcionalidade de cara ao usuario.
- A toponimia deber ser clara e recoñecible por parte do cidadán.
- A sinalización dos centros de atracción de viaxes pódese integrar con outro tipo de sinalización.
- Uniformidade: a tipoloxía de paneis, postes, etc., debe ser homoxénea en dimensións, color, etc.

Os criterios para a localización da sinalizacións de destinos son:

- Intersecións e desvíos son os principais puntos onde debe localizarse unha adecuada sinalización, polo que dispoñeranse en cada un de eles. Considerando a particularidade de cada un e adaptándose á mesma Debese asegurar que a sinalización permita visualizar e circular con seguridade para todos os modos de transporte.
- Frecuencia: alo menos, recomendase a colocación dalgún elemento de sinalización cada 1.000 metros para que o usuario poida seguir o itinerario, e, en calquera caso, en onde sexa preciso para unha adecuada anticipación.
- É fundamental unha adecuada definición dos destinos. Dependerá, en calquera caso, da importancia de cada un dos centros de atracción e da amplitude da rede.

Destinos	Distancia máxima de referencia
Núcleos urbanos	<10 km
Equipamentos, instalacións de ocio, áreas recreativas, lugares de interese turístico	< 5 km
Estacións de transporte público	
Edificios administrativos	
Equipamentos escolares, deportivos, sanitarios...	
Aparcadoiros	
Establecementos hostalaría	

Táboa 122: Criterios sinalización destinos (Fonte: Elaboración Propia)

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	XERARQUIZACIÓN VIARIA E SINALIZACIÓN
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Policía local, Ministerio de Transportes, Xunta de Galicia, Deputación de A Coruña
Horizonte implantación	Curto-Medio-Longo Prazo
Orzamento	Xerarquización: 5.000 € Adecuación da sinalización: 60.000 €

5.4.3. TEMPERADO DO TRÁFICO

➢ **Obxectivo e Xustificación**

O temperado do tráfico é unha medida enfocada á diminución da velocidade media dos vehículos e da intensidade do tráfico. Isto repercute nunha utilización do espazo público por parte dos peóns e ciclistas máis seguro e confortable.

Segundo o Real Decreto 970/2020, do 10 de novembro, polo que se modifican o Regulamento Xeneral de Circulación, aprobado polo Real Decreto 1428/2003, de 21 de novembro e o Regulamento Xeneral de Vehículos, aprobado polo Real Decreto 2822/1998, de 23 de decembro, en materia de medidas urbanas de tráfico. A finalidade é reducir a sinistralidade no ámbito urbano á vez que regula as novas formas emerxentes de mobilidade cidadá.

O Real Decreto redefine os límites xerais de velocidade en vías urbanas (artigo 50) en función da súa clasificación:

- En vías que dispoñan de plataforma única de calzada e beirarrúa, o límite será de 20 km/h.
- En vías de un único carril por sentido de circulación, o límite será de 30 km/h.
- En vías de dous ou más carrís por sentido de circulación, o límite será de 50 km/h.

Dende o Concello xa se está a actuar neste sentido, co fin de mellorar a coexistencia entre os diferentes modos de transporte, favorecendo así os más amables co medio ambiente.

Os obxectivos específicos que se perseguen con esta liña de actuación son:

- Dar prioridade a viandantes, ciclistas e transporte público (neste orde de preferencia) fronte ao uso do vehículo privado na contorna urbana e a consecuente optimización enerxética a través dun modelo de condución máis eficiente.
- Redución das principais externalidades do tráfico rodado como son as emisións contaminantes, o ruído, e a accidentalidade viaria coa enorme transcendencia social que isto comporta.
- Aumento da seguridade de camiñantes e ciclistas en determinados puntos de cruzamento ou viarios con maior tráfico rodado.
- Mellora da coexistencia viaria entre os diferentes modos de transporte.
- Adecuación das velocidades de circulación dos vehículos en determinados puntos nos que, polas súas características (rúas principais, centros educativos, centros deportivos…), é imprescindible unha adecuada velocidade de circulación.

➢ Descrición da proposta

Proponse por tanto levar a cabo as seguintes medidas de temperado do tráfico que permitan aumentar a seguridade viaria e adecuarse a outros modos de transporte como a bicicleta e o peón.

- **Redución dos límites de velocidade**:
  - Vías interurbanas: nos tramos interurbanos adoptaranse os límites de velocidade de acordo ao establecido polo Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, Xunta de Galicia e Deputación de A Coruña.
  - En vías urbanas:

    Travesías e rúas en xeral de carácter urbano: 30 km/h.

    Rúas coexistencia con prioridade peonil: 20 km/h-10 km/h

    Co fin de que os colexios teñan unhas condicións de seguridade adecuadas para os nenos, proponse o calmado do tráfico na contorna dos mesmos, medida que iría da man da proposta de camiños escolares. Polo tanto proponse limitar a velocidade na contorna dos centros escolares a 20 km/h.

    Por outro lado, a acumulación de vehículos en dobre fila nos accesos aos colexios e as características das rúas nas que se emprazan, provocan interrupcións na circulación normal e situacións de perigo do propio alumnado, ademais das aglomeracións nas beirarrúas. Por iso, exponse esta opción que se basea en limitar o tráfico ao redor de centros escolares ás principais horas de entrada e saída do centro educativo, a condición de que sexa posible. Con iso conséguese crear unha zona onde se pode circular de forma máis adecuada andando ou en bicicleta.

- **Elementos de calmado do tráfico**:

En travesías urbanas (tramos autonómicos/provinciais ou transferidos das estradas AC 173, AC 174-DP 5812, N-VI, AC-163), rúas de acceso a importantes centros de atracción (centros de saúde, centros educativos e deportivos, etc.) ou na rede de camiños seguros, proponse a inclusión de elementos de calmado do tráfico.

Ademais deberán terse en conta aqueles puntos que rexistran maiores porcentaxes de accidentabilidade e inseguridade definidos na fase de diagnóstico, para incluír elementos de calmado do tráfico.

- Actuacións sobre o alzado: Consiste en elevacións da calzada mediante bandas transversais e resaltos (BTR). Algúns exemplos serían: lombos de burro, pasos de peóns elevados, intersecións elevadas, pavimentos con texturas diferenciadas, almofadas / coxíns.
- Actuacións sobre a sección transversal: Reducións da sección xeométrica (estreitamentos), orellas, illotes centrais na calzada, etc.
- Actuacións sobre a superficie da rodadura: Modificacións do pavimento que animan a manter velocidades reducidas a automobilistas ou lles alertan sobre un posible risco na circulación: Marcas transversais sobre o pavimento, ou dispositivos pasivos de control de velocidade: Dentes de dragón, chevrons, bandas transversais visuais ou sonoras.
- Outras actuacións: Elementos de control como semáforos de control de velocidade, radares normais ou de tramo, elementos simulados, etc.



Imaxe 226: Exemplos elementos de temperado do tráfico

➢ Ficha técnica da proposta

PROPOSTA	TEMPERADO DO TRÁFICO
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Policía local, Ministerio de Transportes, Xunta de Galicia, Deputación de A Coruña
Horizonte implantación	Curto-Medio-Longo Prazo
Orzamento	Redución da velocidade: 10.000 € Actuacións de temperado do tráfico: 80.000 €

5.4.4. INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN DO TRÁFICO EN TEMPO REAL

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Esta medida consiste na instalación de sensores, que poden ser infravermellos ou de radar, que miden a cantidade de vehículos e o tempo que tardan en pasar polo sensor, estimando a densidade de tráfico. Instalando dous sensores nun carril pódense medir velocidades de paso e clasificar o tipo de vehículos que pasan pola vía.

Estes datos reflexarase en paneis con información en tempo real, e polo tanto, os cidadáns recibirán en ruta esta información relevante e poderán tomar decisións mentres están circulando para evitar tráfico denso ou posibles riscos, mellorando así a seguridade viaria.

Ademais de ofrecer información de tempos de percorrido, pódense usar estes paneis para dar mensaxes de incidencias de tráfico ou obras. Con isto, conseguirase unha maior efectividade dos desprazamentos, a mellora de eficiencia enerxética e unha redución da contaminación ambiental.

Por tanto os obxectivos desta medida son:

- Proporcionar información do tráfico aos condutores.
- Indicar as rutas recomendadas de acceso aos núcleos urbanos e as zonas de atracción turística.
- Indicar as alternativas existentes no caso de conxestión nas vías de acceso aos núcleos urbanos.

➢ **Descrición da proposta**

Proponse por tanto a implantación de paneis ou pantallas de información nas principais vías de acceso aos núcleos urbanos ou centros de atracción como praias, indicando a situación do tráfico e os itinerarios recomendables.



➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN DO TRÁFICO EN TEMPO REAL
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Policía local, Ministerio de Transportes, Xunta de Galicia, Deputación de A Coruña
Horizonte implantación	Medio- Longo Prazo
Orzamento	Paneis e software: 120.000 €

5.5. MEDIDAS DE DISTRIBUCIÓN DE MERCADORÍAS (L.E.-5)

O tráfico de vehículos de mercadorías no viario urbano e a súa distribución urbana son aspectos claves para o desenvolvemento das actividades económicas de calquera cidade ou municipio, pero ao mesmo tempo son causa de impactos na calidade ambiental e urbana:

- Diminución da velocidade media de circulación, conxestión do tráfico urbano.
- Ruídos e contaminación producida polo tránsito de vehículos pesados.
- Conflitos entre vehículos comerciais e outros modos de transporte, coches, peóns, ciclistas ou transporte público.
- Ocupación do espazo público durante as operacións de carga e descarga.

No diagnóstico realizado non se observaron grandes problemas co transporte de mercadorías, máis aló dos ocasionados pola falta de prazas de carga e descarga ou debidos ao estacionamento indebido nestas zonas reservadas.

Para iso, propóñense as seguintes liñas de actuación:

- Revisión da dotación das zonas de carga e descarga e control do estacionamento indebido.
- Rede de puntos de entrega de proximidade.

5.5.1. REVISIÓN DA DOTACIÓN DE ZONAS DE CARGA E DESCARGA E CONTROL DO ESTACIONAMENTO INDEBIDO.

O establecemento de zonas reservadas para a carga e descarga de mercadorías no viario urbano ten por obxecto garantir o mantemento e desenvolvemento das actividades comerciais, restauración, lecer, etc. nas áreas máis céntricas de cada núcleo. Por tanto, é necesario que oferta de prazas reservadas sexa a adecuada en relación ás actividades que se desenvolven na contorna, para garantir o correcto desenvolvemento das operacións de carga e descarga.

As operacións de carga e descarga deberán estar equilibradas co resto de actividades. Unha sinalización inadecuada das mesmas ou un baixo control dificulta a súa localización e incita a un uso irregular das mesmas por parte dos particulares.

O aparcamento indebido dá lugar a un incremento dos niveis de saturación e unha diminución da velocidade, afectando a vehículos e peóns e á calidade do espazo urbano. As actuacións de control recorrente e específico das zonas de carga e descarga en calquera das súas formas, levan aparelladas un maior grao de control no cumprimento do regulamento e un maior respecto polo bo uso das prazas reservadas ao transporte de mercadorías

En relación ás zonas de carga e descarga reservadas, son nas principais rúas dos núcleos de Oleiros, como as avenidas Ernesto Che Guevara, Santa Cristina ou Emilia Pardo Bazán as que presentan maiores porcentaxes de ocupación.

O obxectivo principal desta actuación é por tanto:

- Atender ás necesidades de aparcamento para a descarga de mercadorías optimizando a dotación de prazas de carga e descarga.

➢ **Descrición da proposta**

De calquera xeito, proponse:

- Levar a cabo unha revisión da dotación de prazas de carga e descarga, contactando cos axentes implicados (comerciantes, transportistas, veciños…), co fin de adaptar as mesmas ás necesidades reais, ben por déficit ou por exceso, centrándose en variables tales como: tipos de establecemento aos que dá servizo, taxas de ocupación, etc.

  Estableceranse novas zonas de carga e descarga no caso de que sexa necesario a partir das conclusións extraídas.

- Adaptar os horarios de reparto ás necesidades reais das actividades desenvoltas (por zonas). A existencia dunha oferta adecuada de prazas reservadas en cada zona, en relación cas actividades da contorna, é un elemento básico para garantir o correcto desenvolvemento das operacións de carga e descarga.

  Establecer uns horarios para a carga e descarga adaptados ás necesidades das actividades comerciais permitirá establecer unhas rutas de reparto coordinadas, optimizando o uso das zonas reservadas.

- Mellora da sinalización existente das zonas de carga e descarga para facelas máis visibles.

- Modificar a ordenanza reguladora onde quede especificado o horario dos espazos reservados a carga e descarga, en función das zonas nas que varía.

- Actuacións de control recorrente das zonas de carga e descarga, mediante axentes de mobilidade, axentes de policía, cámaras de vixilancia, vehículos de denuncia automatizada, servizo de inmobilización e retirada de vehículos, etc.

No caso da mensaxería e paquetería, recoméndase que sexa en centros de recollida, fomentando cando sexa posible:

- O reparto a pé.
- Implantación de click & collect, no que o cliente fai a súa compra por internet e recóllea no punto de venda ou noutro punto de recollida que ofreza o establecemento.
- Instalación de lockers (taquillas) como punto de entrega

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	REVISIÓN DA DOTACIÓN DE ZONAS DE CARGA E DESCARGA E CONTROL DE ESTACIONAMENTO INDEBIDO
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Asociacións comerciantes e hostaleiros, Policía Local
Horizonte implantación	Curto Prazo
Orzamento	Estudo/planificación: 5.000 € Implantación: 20.000 €

5.5.2. REDE DE PUNTOS DE ENTREGA DE PROXIMIDADE (PUNTOS DE CONVENIENCIA)

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Nos últimos anos estase a producir un notable incremento do comercio electrónico e de outros servizos que levan vencellado o reparto de paquetería a domicilio.

Co aumento do número de repartos a domicilio aumenta tamén o tráfico e a necesidade de espazo para estacionamentos de curta duración.

Por tanto, para intentar reducir o impacto deste tipo de servizos, proponse a localización de varios puntos de entrega de proximidade ou auto-recollida fóra das rúas máis céntricas dos núcleos urbanos, localizando as zonas nas que se producirá ese tráfico de reparto e adecuando a necesidade de prazas de carga e descarga. Desta forma facilítanse os desprazamentos dos repartidores e posibilítase un servizo de recollida 24 h aos usuarios.

O obxectivo específico da actuación é por tanto:

- Reducir a circulación de vehículos de reparto nas zonas máis conflitivas dos núcleos urbanos de Oleiros.

➢ **Descrición da proposta**

En colaboración cos titulares das actividades terciarias a pé de rúa e as empresas distribuidoras de paquetería, xerarase unha rede de puntos, próximos a algunha zona de carga e descarga e ás reservas destinadas a aparcadoiros disuasorios, nos que o cliente final poida recoller os seus paquetes sen necesidade de que llos leven a domicilio.

Para a súa localización, teranse en conta aquelas zonas de maior intensidade de tráfico, como na Avda. Che Guevara, nas que as operacións teñen unha maior incidencia na circulación e na seguridade viaria.



Imaxe 227: Punto de entrega de paquetes en proximidade (Fonte: Elaboración propia)

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	REDE DE PUNTOS DE ENTREGA DE PROXIMIDADE
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Correos, Empresas de transporte e distribuidoras
Horizonte implantación	Curto Prazo
Orzamento	25.000 €

5.6. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN DA MOBILIDADE NAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS (L.E.-6)

Este eixo contempla actuacións de carácter director e normativo orientadas á definición das actuacións futuras en materia urbanística, formulando criterios respecto da morfoloxía e tipoloxía dos novos desenvolvementos.

En base a estas premisas, propóñense as seguintes medidas:

- Integración da mobilidade sostible na planificación urbana.
- Nova ordenanza de mobilidade.

5.6.1. INTEGRACIÓN DA MOBILIDADE SOSTIBLE NA PLANIFICACIÓN URBANA

➢ **Obxectivo e Xustificación**

O obxectivo desta proposta é integrar as cuestións relativas á mobilidade nos procesos de planificación urbanística do municipio. Os desenvolvementos urbanos deberían estar guiados polos principios de proximidade, autonomía e riqueza do espazo público.

Dende o punto de vista da definición dun Plan de Mobilidade Sostible, considérase imprescindible o coñecemento do deseño e a planificación do desenvolvemento urbano, e con iso as necesidades de mobilidade futura.

Este debe ser un documento dinámico, que permaneza válido ao longo do tempo, sentando as bases de actuación actualizables co desenvolvemento urbano, territorial e do sistema de transportes do ámbito de actuación.

Esta característica é especialmente aplicable e fundamental no caso de desenvolvementos urbanos que paulatinamente se van incorporando ao armazón urbano ou núcleos illados nos que moitas veces non se considera as conexións de transporte, nin resolución mediante transporte público ou modos brandos.

Así mesmo, as políticas de desenvolvemento urbano deben permitir impulsar estruturas que faciliten e potencien a accesibilidade, facilitándose que as novas áreas urbanas sexan plenamente accesibles, mediante o desenvolvemento de pautas de crecemento compatibles coa mobilidade sustentable.

Por isto o obxectivo nos futuros desenvolvementos urbanísticos será a integración das políticas de desenvolvemento urbano e territorial coas políticas de mobilidade de modo que se minimicen os desprazamentos habituais, garantindo a accesibilidade ás vivendas, centros de traballo e lugares de interese cultural, social, comercial, sanitario, educativo, deportivo, lúdico..., co menor impacto ambiental e da forma máis segura posible.

Os obxectivos específicos que se expoñen para esta proposta son:

- Adecuar a densidade, morfoloxía e as conexións terrestres dos novos desenvolvementos a modos sustentables.
- Integrar a mobilidade sustentable na ordenación do territorio e na planificación urbanística, desenvolvendo os mecanismos de coordinación e cooperación administrativa necesarios.
- Dispoñer de normativa para a promoción da mobilidade sustentable nos novos desenvolvementos.
- Integrar o transporte público coa planificación urbana dos novos desenvolvementos e establecer as pautas para seguir para satisfacer a demanda de desprazamentos en transporte público.

➢ **Descrición da proposta**

O Plan Xeral de Ordenación Municipal debe permitir o desenvolvemento de estruturas urbanas que faciliten e potencien a accesibilidade dende as súas orixes e conseguir que as novas áreas urbanas sexan plenamente accesibles.

Previo ao deseño e planificación dun novo desenvolvemento urbano é necesario coñecer as actividades a realizar e as necesidades de mobilidade, buscando solucións a todos os modos de transporte. Débese fomentar o desenvolvemento ordenado e establecer pautas de crecemento para novos desenvolvementos urbanos compatibles coa mobilidade sustentable.

Con esta medida preténdese axuntar, normalizar e recompilar todos os usos e procedementos habituais en materia de deseño urbano, de maneira que estean facilmente dispoñibles e identificados á hora de expor novos desenvolvementos ou emprender plans de renovación urbana. Estas directrices sobre o deseño urbano deben incluír todos os modos de transporte: peóns, bicicletas, transporte público e vehículo privado.

Criterios a considerar na planificación

Esta medida céntrase no establecemento dos criterios para considerar na planificación urbanística co fin de conseguir a integración da mobilidade nas políticas urbanísticas.

De maneira xeral, os criterios para considerar na planificación para favorecer unha mobilidade máis sostible son:

- Integración na rede existente non só desde o punto de vista do tráfico rodado, senón tamén en canto ao transporte público, o tráfico peonil e en bicicleta.
- Promover modelos urbanísticos que fomenten o transporte público, planificando reservas de espazo para nodos de acceso ao transporte público, facilitando a intermodalidade.
- Adecuación da capacidade viaria aos fluxos vehiculares: deseño das seccións viarias (redución da anchura dos carrís) atendendo a cada tipo de viario de maneira que garantan as necesidades de mobilidade dos peóns, ciclistas e usuarios, desta maneira asegurarase a convivencia dos distintos medios sen invadir o espazo dos outros.
- Reserva de superficie nas distintas vías para favorecer a mobilidade ciclista e peonil, que garantan a seguridade e comodidade de peóns e ciclistas.
- Establecer itinerarios peonís e ciclistas para os novos desenvolvementos que se integren na rede municipal.
- Expor os novos desenvolvementos desde un punto de vista que favoreza ao peón fronte ao automóbil, ao transporte público fronte ao privado, e aos medios non motorizados fronte aos motorizados, contribuíndo a reducir o gasto enerxético, a racionalización das dotacións e servizos e a mellora da calidade atmosférica. Polo tanto evitaranse crecementos lineais ou dispersos.
- Evitar que as bandas de aparcamento se convertan en barreiras visuais e acondicionalas para mellorar a súa integración no ambiente urbano.
- Realización de estudos sobre o impacto que producirán os desprazamentos xerados nos futuros novos desenvolvementos. A localización do novo desenvolvemento debe ter en conta as necesidades de transporte.

Segundo os niveis de xeración/atracción calculados, pódese aceptar ou non a localización, ou desde o Concello pódese impoñer a mellora das condicións (infraestruturas, servizos, etc.) doutros modos de transporte para así baixar a intensidade de tráfico previsto.

- Localización das zonas dotacionais no centro do desenvolvemento e non na periferia. Deste xeito favorécese o desprazamento andando, xa que as distancias dende todos os puntos do novo desenvolvemento son alcanzables para realizalas nun medio non mecanizado.
- Achafranar as esquinas das edificacións situadas na confluencia de rúas con circulación de vehículos, motorizados ou non, que permita aumentar o campo visual dos condutores ou ciclistas que se dirixen á intersección e reducir o seu tempo de reacción ante un imprevisto. Implantar orellas en intersección.
- Política de conectividade viaria de barrios existentes: As novas urbanizacións en moitos casos quedan illadas en canto á conectividade con outros lugares existentes. Proponse unha política de conectividade viaria onde a mobilidade para todos os modos de transporte no municipio é planeada en varios pasos, desta maneira minimízase o illamento ou o problema de integración no viario dalgún modo de transporte, dando multitude de percorridos posibles aos veciños para desprazarse polo interior.

Nos plans de desenvolvemento pendentes de redacción ou aprobación, así como nos proxectos de Urbanización, de Obra Ordinaria, de Remodelacións Urbanas e de Infraestruturas e Equipamentos (incluíndo os aparcadoiros públicos ou privados) deberán xustificarse o cumprimento das normas e recomendacións do PMUS.

O PXOM de Oleiros, contempla unha serie polígonos en ámbitos de Solo Urbano, Solo Urbanizable Non Delimitado, en Solo Urbano Urbanizable Delimitado e cuxo desenvolvemento realizarase mediante Plans Parciais ou mediante Plans Especiais de Reforma Interior.

Todas estas áreas están definidas na fase anterior de estudo e diagnóstico da situación actual. Así mesmo, o PXOM establece unhas necesidades de novas vías de estruturación interna ou a previsión de novos elementos de enlace recollidos tamén con anterioridade e nalgún caso propostos para a súa execución en outras medidas do presente Plan.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	INTEGRACIÓN DA MOBILIDADE SOSTIBLE NA PLANIFICACIÓN URBANA
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Xunta de Galicia
Horizonte implantación	Curto - Medio - Longo Prazo
Orzamento	Por determinar

5.6.2. NOVA ORDENANZA DE MOBILIDADE

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Na actualidade o concello de Oleiros conta con varias ordenanzas que regulan aspectos relacionados co transporte e a mobilidade:

- Ordenanzas fiscais que regulan: taxa de entrada de vehículos a través das beirarrúas e reserva de espazo, taxa por control de estacionamento, impostos sobre vehículos de tracción mecánica.
- Ordenanzas non fiscais como: ordenanza de mobilidade e ordenanza do servizo de estacionamento regulado.

A ordenanza de mobilidade do concello de Oleiros foi aprobada no ano 2008. Debido aos sucesivos cambios normativos, tanto na lei de tráfico e seguridade viaria como no regulamento xeral de circulación, fan precisa unha nova regulación municipal.

Por iso, proponse actualizar a Ordenanza de Mobilidade adaptándoa á normativa vixente e ás novas formas de mobilidade como os Vehículos de Mobilidade Persoal (VMP), como poden ser os patinetes eléctricos.

➢ **Descrición da proposta**

Proponse por tanto desenvolver unha Ordenanza de Mobilidade que recolla toda a normativa neste ámbito para o municipio. Os obxectivos principais desta ordenanza serían:

- Clasificación do viario e dos límites de velocidade, o acceso a áreas de tráfico restrinxido.
- Regular a harmonización dos distintos usos das vías e sos espazos públicos urbanos, para facelos compatibles coa seguridade viaria, a accesibilidade universal e la mellora do medio ambiente.
- Ordenar os distintos usos das vías e espazos públicos privados no relativo á circulación de vehículos, peóns e bicicletas, compatibilizando a necesaria fluidez do tráfico co uso peonil e ciclista das rúas a través dun modelo de mobilidade sostible.
- Modernizar a normativa municipal regulando a convivencia entre os distintos modos de transporte e o tránsito peonil, incluíndo os novos modos como os vehículos de mobilidade urbana.
- Creación dun réxime sancionador.

Para levala a cabo, terase en conta o novo “Regulamento de circulación” e a “Lei sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor e Seguridade Vial” , e como base a “Ordenanza municipal tipo da FEMP, reguladora do tráfico, os seus aspectos da mobilidade, o seu impacto ambiental e a seguridade vial” da FEMP (Federación Española de Municipios e Provincias).

De forma xeral, da información extraída das normativas analizadas, a nova ordenanza podería incluír entre outros, os seguintes aspectos:

Peón:

- Regulación concreta do tránsito peonil, tendo en conta os novos modos de desprazamento.
- Beirarrúas reservadas a viandantes, non estando permitido o estacionamento de motocicletas ou bicicletas, especialmente nos pavimentos tactovisuais.
- Mellora da visibilidade dos cruces de peóns (establecer aparcadoiros de motos ou bicicletas na banda de estacionamento contigua aos pasos de peóns.

Bicicleta:

- As bicicletas circularán pola calzada ou polas vías ciclistas delimitadas.
- As bicicletas e ciclos non poderán circular polas beirarrúas. Regulamentariamente fixaranse as excepcións que se determinen.
- Con carácter excepcional os nenos e nenas menores de 12 anos poderán circular en bicicletas polas beirarrúas, zonas peonís e rúas peonís que non fosen declaradas de especial protección sempre que circulen e transiten respectando a prioridade dos peóns e as condicións de seguridade viaria do resto de persoas en circulación.
- En beirarrúas-bici, o ciclista circulará a velocidade moderada e non poderá utilizar o resto da beirarrúa, que queda reservada para as persoas que se desprazan a pé. O peón non poderá transitar sobre a beirarrúa-bici, sen prexuízo da súa utilización por persoas con mobilidade reducida que se despracen en cadeiras de rodas motorizadas, salvo para atravesalas para acceder á banda de estacionamento, paradas de transporte público ou calzada.
- As bicicletas deberán estacionar nos lugares habilitados ao efecto, en caso de existir.
- As bicicletas poderán circular por zonas peonís baixo determinadas circunstancias (horarios, velocidades inferiores a 10 km/h) e sempre respectando a prioridade do peón.

VMP:

- Existe unha ampla oferta e a DXT elaborou unha instrución para a súa catalogación.
- En previsión do seu incremento de uso, será preciso introducir a súa regulación en canto a permisos de circulación por unha ou outras vías, etc.

Transporte público:

- Normas xerais de circulación.

Vehículo:

- Normas xerais de circulación.
- Establecemento dos límites de velocidade segundo os cambios introducidos no RD 970/2020.
- Regulación zonas a 20 km/h e a 30 km/h.
- Réxime sancionador.

Estacionamento:

- Aparcamentos PMR adaptados á normativa e bolsas de aparcamento.
- Aparcamentos para bicicletas de pedais ou con pedaleo asistido.
- Regulación zonas de estacionamento limitado.

Transporte de mercadorías:

- A autoridade municipal poderá limitar tipo de vehículos comerciais ou industriais que transporten mercancías e o horario de circulación, sempre que o crea oportuno, así como determinar as vías afectadas pola mencionada limitación.

➢ Ficha técnica

PROPOSTA	NOVA ORDENANZA DE MOBILIDADE
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Policía Local, DXT
Horizonte implantación	Curto Prazo
Orzamento	6.000 €

5.7. MEDIDAS DE SEGURIDADE VIARIA (L.E.-7)

No relativo á seguridade viaria, trátase dun aspecto de vital importancia no presente Plan, xa que, dende o punto de vista da mobilidade sostible, actuacións orientadas a mellorar a seguridade viaria favorecen o cambio modal cara alternativas de transporte máis sostibles, así como unha mellora do espazo urbano e da calidade de vida.

En base a estas premisas, propóñense as seguintes medidas:

- Plan de Seguridade Viaria.
- Redución da velocidade en vías.

5.7.1. PLAN DE SEGURIDADE VIARIA

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Tal e como se mostrou no diagnóstico, o número de accidentes e vítimas foise reducindo nos últimos anos. Por iso hai que seguir avanzando nese camiño, máis si cabe cando se pretende potenciar outros modos de mobilidade como camiñar ou o uso da bicicleta.

Por elo se propón a realización dun **Plan de Seguridade Viaria** cuxo obxectivo principal é aumentar a seguridade viaria en todo o municipio e para todos os modos de transporte seguindo as directrices da Estratexia de Seguridade Viaria da DXT (https://www.dgt.es/conoce-la-dgt/que-hacemos/estrategias-y-planes/).



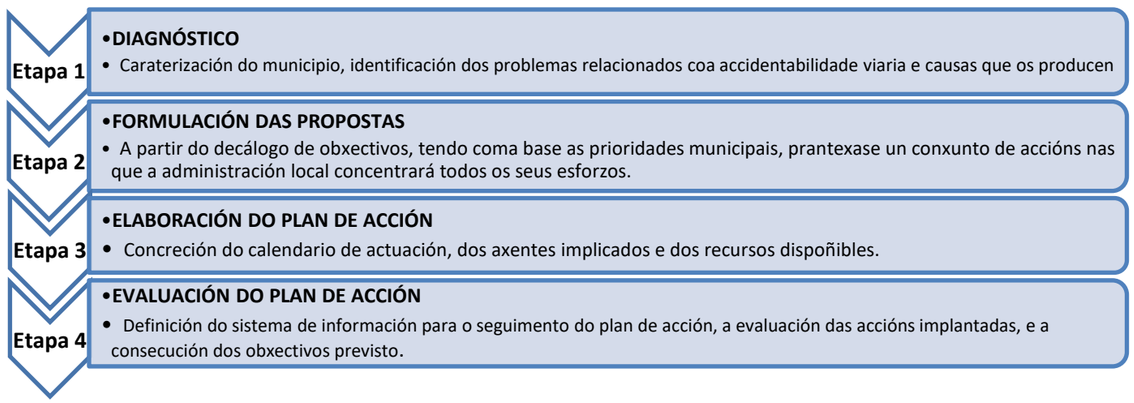
O Plan debe centrarse en mellorar a seguridade de todos os modos de transporte, tendo en conta que cas medidas implantadas no presente Plan se espera un incremento da mobilidade ciclista, peonil e en transporte público.

Así, os principais obxectivos desta medida son:

- Reducir a accidentalidade e conseguir unha mobilidade máis segura dos colectivos máis vulnerables.

➢ **Descrición da proposta**

A metodoloxía para a realización do plan é a que contempla a seguinte figura:



Con todo, as actuacións prioritarias, para mellorar a seguridade, que podería fixar o plan serían:

- Estudo, mellora e xerarquización da rede viaria urbana. Toma de datos de maneira sistemática e xeolocalizada dos accidentes , co que se poida establecer cales son os “puntos negros” con unha maior concentración de accidentes.

  Tal e como se analizou na fase de Diagnóstico e segundo os datos de sinistralidade facilitados pola Policía Local, os principais puntos conflitivos relativos á seguridade urbana localízanse nas estradas e rúas que en xeral rexistran maiores intensidades de tráfico como é o caso das Avenidas Ernesto Che Guevara (Perillo, Pazos, Glorieta de Santa Cristina, Bastiagueiro), Rosalía de Castro (Perillo, Montrove, As Pedreiras), Concepción Arenal-Viñas de Babilonia (Porto de Santa Cruz), Santa Cristina (Perillo) ou Ramón Núñez Montero (Oleiros e A Hedreira). Segundo os rexistros publicados, a maior porcentaxe dos accidentes producíronse a causa dunha distracción do condutor.

  Pódense elaborar mapas de calor onde se mostra a concentración de accidentes e tomar medidas de maior calado.

- Establecer accións de mellora dos puntos ou tramos conflitivos, principalmente das interseccióńs, atendendo a mellorar a visibilidade entre vehículos e con viandantes. En función dos datos definitivos a realizar, poderán levarse a cabo as seguintes medidas:

  - Mellora da sinalización dos puntos con maior número de accidentes, de tal maneira que a persoa que conduce sexa consciente de iso e que por tanto poida aplicar medidas ao respecto.
  - Redución da velocidade mediante badéns, pasos de cebra ou interseccióńs elevadas, principalmente en aqueles nos que a afluencia de peóns é maior, ou ben si está previsto o desenvolvemento dalgún itinerario peonil ou ciclista.
  - Adaptación do deseño das redes viarias urbanas a viarios de baixo perigo con velocidades máximas de 30/20 km/hora segundo a súa funcionalidade, e incorporación de redes peonís e ciclistas.
  - Mellora da visibilidade e sinalización dos cruces. Execución de “orellas” que permitan ampliar o espazo peonil e reducir a velocidade do tráfico.

- Educación e formación en seguridade viaria: campañas tanto en centros educativos como a outros colectivos para achegando estes conceptos á maior parte da poboación. Realizar cursos de condución segura e eficiente e mellorar a formación dos condutores con comportamentos de risco.
- Realizar campañas de información e concienciación (riscos da velocidade e do consumo de alcol e drogas, normas de circulación respecto aos ciclistas, uso correcto do cinto ou dos sistemas de retención infantil, promoción de modos de transporte máis sostibles).
- Maior vixilancia e control das infraccións viarias (potenciar o uso de novas tecnoloxías para a vixilancia e control das normas de tráfico).
- Introducir novas tecnoloxías.

– Mellorar os tempos de resposta en accidentes de tráfico. Crear e por en marcha un rexistro de Vítimas e accidentes de tráfico: nova regulación do ficheiro dos accidentes de tráfico e dos procesos de transmisión de datos.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	PLAN MUNICIPAL DE SEGURIDADE VIARIA
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Policía Local, Xunta de Galicia, Deputación de A Coruña, Colectivos locais
Horizonte implantación	Curto Prazo
Orzamento	25.000 €

5.7.2. REDUCIÓN DA VELOCIDADE EN VÍAS

➢ **Obxectivo e Xustificación**

O exceso de velocidade é un dos factores máis importantes de inseguridade viaria e causante de accidentes e atropelos, tanto en contornas urbanas como rurais.

A través dos datos de infraccións e accidentes recollidos pola Policía Local no concello de Oleiros, poderase decidir cales son os tramos afectados por esta redución da velocidade. Por tanto os principais obxectivos desta medida son:

– Moderar a velocidade nas contornas urbanas e nas vías municipais do ámbito rural.

Segundo o Real Decreto 970/2020, do 10 de novembro, polo que se modifican o Regulamento Xeneral de Circulación, aprobado polo Real Decreto 1428/2003, de 21 de novembro e o Regulamento Xeneral de Vehículos, aprobado polo Real Decreto 2822/1998, de 23 de decembro, en materia de medidas urbanas de tráfico. A finalidade é reducir a sinistralidade no ámbito urbano á vez que regula as novas formas emerxentes de mobilidade cidadá.

O Real Decreto redefine os límites xerais de velocidade en vías urbanas e travesías (artigo 50) en función da súa clasificación:

a. 20 km/h en vías que dispoñan de plataforma única de calzada e beirarrúa
b. 30 km/h en vías dun único carril por sentido de circulación.
c. 50 km/h en vías de dous ou más carrís por sentido de circulación.



➢ **Descrición da proposta**

Con esta medida proponse reducir a velocidade, adecuándose á normativa vixente, principalmente naquelas vías que presentan unha maior sinistralidade. Segundo os datos facilitados pola Policía Local de Oleiros, as estradas AC-173 (tramos autonómicos e transferidos), a AC-174 (tramos autonómicos e transferidos) ou a DP-5813 concentran o maior nº de accidentes polo que deberán adecuar a súa velocidade en tramos urbanos e travesías á nova normativa vixente.

Así mesmo, o resto de estradas de titularidade provincial ou de carácter municipal deberán adaptar a súa velocidade ás características da vía.

Dado que esta proposta está asociada aos corpos de seguridade e xa están incluídas parcialmente dentro de outras propostas do presente Plan, impútase un coste cero.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	REDUCIÓN DA VELOCIDADE EN VÍAS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, DXT, Policía Local, Garda Civil, Xunta de Galicia, Deputación de A Coruña.
Horizonte implantación	Continuo
Orzamento	--

5.7.3. OBSERVATORIO DE ACCIDENTABILIDADE

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Á hora de redactar o presente documento, levouse a cabo un estudo dos informes de sinistralidade redactados pola policía local, e dos datos publicados pola DXT.

O obxectivo xeral desta proposta é mellorar a seguridade viaria a través dun maior coñecemento da accidentabilidade no municipio.





➢ **Descrición da proposta**

Con esta medida proponse a creación dunha base de datos xeorreferenciada que permita a elaboración dun mapa local de riscos, aspecto que se considera esencial para o incremento da seguridade en Oleiros, obténdose un mapa local de riscos.

No seguinte listado refléxanse unha serie de actuacións necesarias para crear e xestionar a futura Base de Datos de Accidentalidade do municipio:

- Introducir procedementos de actuación que permitan optimizar a obtención e análise de información sobre mobilidade e accidentalidade. Trátase de desenrolar as actuacións secuenciais necesarias para recoñecer cales son os puntos conflitivos, determinar a gravidade, priorizar e homoxeneizar.
- Instaurar un formulario normalizado de recollida da información e integrala na tramitación do informe ou atestado.
- Instaurar unha guía para o análise e avaliación de puntos de concentración de accidentes.

Las variables de las que dependerá la base de datos son las seguintes:

- Codificación alfanumérica que indique o axente que consigna a incidencia e o seu número, conseguindo así ter referenciada a incidencia.
- Data e hora da incidencia.
- Situación: Rúa e número onde se produciu a incidencia.
- Emprazamento xeorreferenciado da incidencia.
- Natureza da incidencia: atropelo, colisión, accidente individual, etc.
- Resultado do incidente: sen danos, feridos, danos materiais, etc.
- Persoas implicadas/afectadas: peón, condutor, ocupante, etc.
- Danos persoais sufridos: ileso, ferido.
- Tipos de vehículos implicados.
- Outros danos materiais.
- Posibilidade de imputar algún delito ou falta.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	OBSERVATORIO DE ACCIDENTABILIDADE
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, DXT, Policía Local, Garda Civil
Horizonte implantación	Curto-Medio-Longo Prazo
Orzamento	14.500 €

5.8. MEDIDAS DE CARÁCTER MEDIOAMBIENTAL (L.E.-8)

As medidas de carácter medioambiental contemplan actuacións orientadas a reducir as emisións de CO_2 e do consumo enerxético, así como á protección e mellora do medioambiente urbano e dos espazos de alto valor ambiental.

Para mellorar a calidade ambiental é fundamental reducir o uso do vehículo privado e que progresivamente se vaia renovando o parque de vehículos cara tecnoloxías menos contaminantes.

A renovación do parque automobilístico de turismos e vehículos industriais (camionetas, autobuses e camións) pode contribuír en gran medida a alcanzar unha mobilidade urbana máis sostible, diminuíndo en certa medida a porcentaxe de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI) e NOx. emitidos á atmosfera, así como o gasto enerxético producido no sector do transporte.

Para iso, proponse levar a cabo as seguinte medidas de actuación:

- Instalación de puntos de recarga eléctricos.
- Nova frota de vehículos municipais de baixas emisións.
- Potenciar os vehículos de baixas emisións ou eléctricos.

5.8.1. NOVA FROTA DE VEHÍCULOS MUNICIPAIS DE BAIXAS EMISIÓNS

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Para a mellora da calidade ambiental sería necesario que progresivamente se renove a actual frota de vehículos municipais por outros que se baseen en enerxías máis limpas, principalmente o vehículo eléctrico, co obxecto de reducir as emisións contaminantes.

Outro aspecto positivo dos vehículos de tipo eléctrico ou híbridos é que traen consigo unha redución en canto aos impactos acústicos como consecuencia da tecnoloxía que utilizan.

O principal obxectivo desta medida é o seguinte:

- Fomentar os vehículos de baixas emisións.
- Reducir as emisións contaminantes da frota municipal de vehículos.

➢ **Descrición da proposta**

Con esta medida preténdese que o concello de Oleiros promova a adquisición e progresiva substitución de vehículos nas súas frotas, por outros de motorización eléctrica e/ou enerxéticamente eficientes. Ademais, adoptar esta medida na frota municipal ou no transporte público municipal servirá para dar exemplo e concienciar aos cidadáns da necesidade deste tipo de medidas.

Para iso, recolleranse consideracións medioambientais nos pregos de condicións administrativas particulares, pregos de condicións técnicas ou documentos descritivos que regulen a compra, o renting, leasing ou calquera outra modalidade de adquisición de medios de transporte para a súa frota municipal, así como para calquera outro contrato do sector público que licite e que durante o seu desenvolvemento leve implícito o uso de vehículos a motor.

Igualmente se propón a progresiva substitución do material móbil da liña de transporte de autobús municipal por outro con tecnoloxías con menor emisións como os híbridos e eléctricos.



➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	NOVA FROTA DE VEHÍCULOS PÚBLICOS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto – Medio-Longo Prazo
Orzamento	Frota vehículos municipais: 175.000 € Buses rede municipal: 500.000 €

5.8.2. INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ELÉCTRICOS

➢ **Obxectivo e Xustificación**

En liña ca medida anterior e tendo en conta que progresivamente o parque de vehículos se irá transformando cara tecnoloxías limpas, é necesario contar con puntos de recarga no concello. Actualmente existe un punto de recarga na estación de servizo situada en Perillo.

O obxectivo específico desta medida é por tanto:

- Facilitar a chegada da nova tecnoloxía eléctrica ao concello de Oleiros e, por tanto, contribuír á redución de emisións de gases contaminantes de efecto invernadoiro e dos niveis de ruído.

➢ **Descrición da proposta**

Proponse por tanto a instalación de puntos de recarga eléctricos en Oleiros. A instalación dun deles debería de ser na contorna do Concello de modo que sirva como punto de recarga dos vehículos municipais. Outro estaría previsto na plataforma de intercambio modal de Coruxo recollida no PXOM, e por último, proponse a instalación dun terceiro punto no Polígono Industrial de Iñás.

Posteriormente, e unha vez analizado o seu funcionamento e o grado de uso, así como a evolución do parque de vehículos eléctricos no municipio, plantearase unha progresiva instalación de puntos de recarga en outras zonas do concello, priorizando as bolsas de aparcamento.

Así mesmo, informarase ao veciños sobre os trámites e as condicións necesarias para a instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos en edificios residenciais.

A dispoñibilidade de tecnoloxía no mercado é variada, pero en principio proponse que se trate de puntos de recarga rápida, de maneira que en aproximadamente 15-30 minutos se poida recargar por completo a batería.

Neste senso cabe sinalar plans como o Plan MOVES III do IDAE que ofrece axudas para a instalación de infraestruturas de recarga eléctrica na súa actuación nº2.



Imaxe 228: Punto de recarga vehículos eléctricos estación de servizo Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ELÉCTRICOS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto Prazo
Orzamento	30.000 €

5.8.3. POTENCIAR OS VEHÍCULOS DE BAIXAS EMISIÓNS OU ELÉCTRICOS

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Ademais da propia frota municipal, é interesante que o concello promova e fomente o uso de vehículos eléctricos. Esta medida consistirá en combinar actuacións que aumenten a competitividade e impulsen o uso deste tipo de vehículos fronte os de gasolina ou diésel.

Por tanto, o obxectivo principal desta proposta é fomentar o uso de vehículos que emitan menos emisións e consuman menos enerxía.

Actualmente a norma vixente é a Euro 6 (setembro de 2014), que neste caso reduce, con respecto á Euro 5, as emisións de óxido de nitróxeno das motorizacións diésel, de 180 mg/km a 80 mg/km, mentres que as partículas en suspensión manteñen o mesmo límite. Nos propulsores de gasolina, pola súa banda, non cambia o límite de 60 mg/km de NO_X nin tampouco o de partículas en suspensión, fixado en 5 mg/km. Ademais está previsto que no presente ano a UE publique a nova normativa Euro 7 que deberá entrar en vigor no ano 2025 e que introducirá novos límites de emisións contaminantes máis esixentes para vehículos lixeiros e pesados.

Nos últimos anos, e ante a actual problemática da contaminación nas cidades, estanse a implantar **zonas de 0 emisións**, correspondentes coas áreas centrais das cidades nas que se establecen unha serie de restricións que limitan o acceso a vehículos motorizados.

Preténdese que tan só residentes, persoas con mobilidade reducida, vehículos de servizo e transporte público así como os automóbiles cero emisións poidan acceder á zona máis céntrica. Desta forma preténdese desconxestionar o tráfico urbano e mellorar as condicións ambientais das cidades o que repercute directamente na mellora calidade de vida dos cidadáns.

No ano 2021 aprobouse un novo plan de impulso de vehículo con enerxías alternativas, denominado Moves III, dando continuidade aos plans que o Goberno foi impulsando nos últimos anos para fomentar unha maior sustentabilidade, ao tempo que servirá para apoiar o desenvolvemento das infraestruturas de recarga.

➢ **Descrición da proposta**

Con esta medida preténdese fomentar o uso de tecnoloxías máis limpas, impulsando o uso de vehículos eléctricos, reducindo as emisións contaminantes debidas ao sector do transporte.

Proponse realizar unha labor de comunicación por parte do concello para dar a coñecer á poboación en xeral as diferentes axudas e bonificacións relacionadas con vehículos limpos, así como facilitar os trámites de adquisición. Principalmente cabe destacar as seguintes:

- **Imposto de vehículos de tracción mecánica** (IVTM): A bonificación deste imposto é unha das principais ferramentas para promover os vehículos eficientes e sostibles nos municipios. A máxima bonificación é do 75% segundo o R.D.L. 2/2004 do 5 de marzo, polo que se aproba o texto refundido da Lei Reguladora das Facendas Locais.

  Na actualidade o concello de Oleiros aplica unha bonificación do 50% aos vehículos de motor eléctrico, motor híbrido e aos que utilicen combustibles como biogás, gas natural, hidróxeno, etc.

- **Exención do imposto de matriculación**: O imposto de matriculación é un gravame que se paga ao adquirir un coche novo ou usado que se matricule por primeira vez en España e cuxo importe depende do nivel de emisións contaminantes que emita á atmosfera. Os descontos existentes son:
  - Ata 120 g/km de CO_2: 0%
  - Entre 121 g/km e 159 g/km de CO_2: 4,75%
  - Entre 160 g/km e 199 g/km de CO_2: 9,75%
  - Por riba de 200 g/km de CO_2: 14,75%

- **Plan MOVES del IDAE:** As axudas do Plan MOVES III con continuidade ata 2023, conta con dúas liñas de actuación dirixidas a: 1) Incentivar a compra de vehículos eléctricos enchufables e de oula de combustible e 2) Instalar infraestruturas de recarga de vehículos eléctricos.

Ademais das campañas informativas, poderían proporcionarse outras vantaxes urbanas para os usuarios de vehículos eléctricos como por exemplo: circulación preferente nas vías públicas, reserva de prazas en áreas específicas de gran demanda de aparcadoiro, etc.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	POTENCIAR OS VEHÍCULOS DE BAIXAS EMISIÓNS OU ELÉCTRICOS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Ministerio de Transición Ecolóxica, Xunta de Galicia,
Horizonte implantación	Curto Prazo
Orzamento	Campañas: 2.000 € Bonificacións municipais: Por determinar

5.9. MEDIDAS DE FOMENTO E REGULACIÓN EN CENTROS ATRACTORES DE DESPRAZAMENTOS (L.E.-9)

5.9.1. ORDENACIÓN DOS ACCESOS A CENTROS EDUCATIVOS. CAMIÑOS ESCOLARES SEGUROS.

➢ **Obxectivo e Xustificación**

O incremento das distancias entre a residencia, o lugar de traballo e os centros educativos, ocasionou un aumento dos desprazamentos en vehículo privado debido á imposibilidade, en moitos casos, de poder cubrir eses traxectos en transporte público e a inexistencia de itinerarios peonís continuos e seguros que permitan o acceso aos mesmos.

Particularizando para o concello de Oleiros, tal e como se recolle na fase anterior, os centros educativos localízanse en distintas parroquias do concello. A continuación móstrase o mapa de áreas de influencia dos colexios públicos e concertados publicado polo concello:

En Oleiros, froito dun crecemento acelerado, a disposición dos centros de ensinanza, co ánimo de adaptar a distribución dos mesmos á organización territorial, favoreceu a súa dispersión. Esta situación favoreceu o uso do coche como medio de transporte habitual.



A acumulación de vehículos mal aparcados ou en dobre fila, ás horas de entrada e saída dos colexios, sumado aos autobuses que tamén trasladan aos estudantes, provoca interrupcións na circulación normal das rúas adxacentes aos centros educativos, e situacións de perigo para os propios escolares. A toda esta acumulación de vehículos hai que sumar a aglomeración dos propios estudantes que entran e saen en zonas onde en moitas ocasións as beirarrúas non dispoñen do ancho suficiente creándose situacións pouco desexables para todos.

De tal maneira, esta medida ten como obxectivos conformar unha alternativa de mobilidade sostible ao acceso dos centros educativos e recuperar o espazo público facendo de Oleiros un concello máis amigable. En consecuencia os principais obxectivos a cumprir con esta medida serían:

1. Crear accesos seguros aos centros educativos andando ou en bicicleta.
2. Reducir o número de coches no acceso aos centros educativos.
3. Promocionar as actividades físicas como camiñar ou montar en bicicleta.
4. Fomentar a autonomía dos nenos.

➢ **Descrición da proposta**

É necesario, o establecemento de medidas de fomento de modos de transporte máis sostibles para o acceso aos centros educativos. Neste contexto xorden os camiños escolares, destacando as seguintes publicacións:

- DXT: "Camiño escolar seguro" (http://www.caminoescolarseguro.com/index.html).
- Ministerio para a transición ecolóxica "Guía Camiño Escolar. Pasos cara a autonomía infantil" (https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/recursos/materiales/camino-escolar-infatil.aspx).

No caso de Oleiros, a forte expansión e un crecemento urbano heteroxéneo, deu lugar á creación de centros educativos na periferia dos núcleos principais. Os accesos a estes centros educativos e aos existentes nos núcleos urbanos non contaron coa planificación necesaria de camiños peonís seguros e adaptados, nin dende as áreas residenciais máis inmediatas con maiores densidades de poboación. A falta de seguridade increméntase cunha iluminación insuficiente.

As medidas que se propoñen serán de aplicación para cada centro educativo, e os anteproxectos e proxectos posteriores deberán definir medidas concretas a realizar para cada caso.

Proposta de camiños escolares seguros

Os camiños escolares son un proxecto educativo que resume moi ben o que se pretende acadar dende o ámbito da mobilidade: un espazo máis seguro, saudable e habitable. Estes proxectos sitúan as necesidades de mobilidade dos nenos no centro da acción pública e do interese social, co fin de crear unhas condicións adecuadas para os seus desprazamentos cotiáns. Para facer que o modo de ir a escola, sexa o máis sostible, habería que apuntar cara formas de transporte que fosen o menos contaminantes posibles.

O proxecto de camiño escolar constrúese en compañía, é un proxecto de participación comunitaria, non o pode trazar unha entidade ou un colectivo de forma illada. Por iso, é recomendable que o grupo dinamizador do proxecto integre a distintos axentes e entidades, ademais de establecer unha serie de medidas de diferente calado:

- Formulación dunha rede de itinerarios peonís de acceso a cada centro educativo.
- Solucións técnicas para favorecer desprazamentos seguros e evitar conflitos entre os distintos usuarios.
- Deseño de solucións para as zonas de entrada aos centros escolares.
- Propostas en torno ao papel do transporte público e do transporte escolar no acceso aos centros educativos.
- Solucións de xestión do tráfico para reducir a velocidade, a contaminación e o número de vehículos nestes itinerarios e na contorna destes equipamentos.
- Fórmulas diversas de información, concienciación e educación para transvasar usuarios dos modos motorizados ao non motorizados.
- Colaboración dos establecementos comerciais situados no percorrido dos camiños escolares, de modo que calquera neno poida recorrer a el no caso de precisar axuda.

Para a definición destes camiños escolares seguros é necesario é necesario un estudo en detalle das necesidades do colexio ou instituto:

- Establecer un equipo de concienciación, cuxas funcións principais serán:
  - Conformar un comité de seguimento entre os pais (AMPAS), dirección dos colexios, membros do Consello Escolar, etc.
  - Promoción do programa entre os profesores, pais e alumnos de tal maneira que convertan a idea en propia.
  - Revisión por parte do comité das rutas predefinidas co obxectivo de detectar perigos e problemas potenciais. Esta información remitirase dende a dirección do colexio ao Concello e a Policía Local.
- Análise do traslado ao colexio ou instituto.
  - Delimitación do ámbito de influencia do colexio, establecido con un radio aproximado máximo de 2 km.
  - Análise da accesibilidade das entradas e saídas do colexio, a partir dos resultados obtidos pola Comisión para a racionalización do acceso aos colexios, proposta no Plan de Fomento do Transporte Público.
  - Análise da sinalización dirixida ao tráfico, informativa da proximidade do centro escolar e de adecuación da velocidade, para definir o ámbito como área 30 ou 20.
  - Definición dos camiños escolares (mapa de rutas escolares) en función das zonas de residencia dos alumnos.
- Detección de novas tecnoloxías de axuda e coordinación cos centros escolares, para fomentar o acceso ao colexio camiñando.
  - Crear unha lista de correo electrónico para as familias ou incorporar información específica sobre o camiño escolar.
  - Control e rexistro da chegada dos nenos ao centro escolar e comunicación mediante SMS aos pais ou titores legais.
  - Crear un apartado específico na páxina web do concello sobre as iniciativas vinculadas ao fomento do camiño escolar.
  - Crear un blog onde se recollan as actividades realizadas.

Deseño de rúas

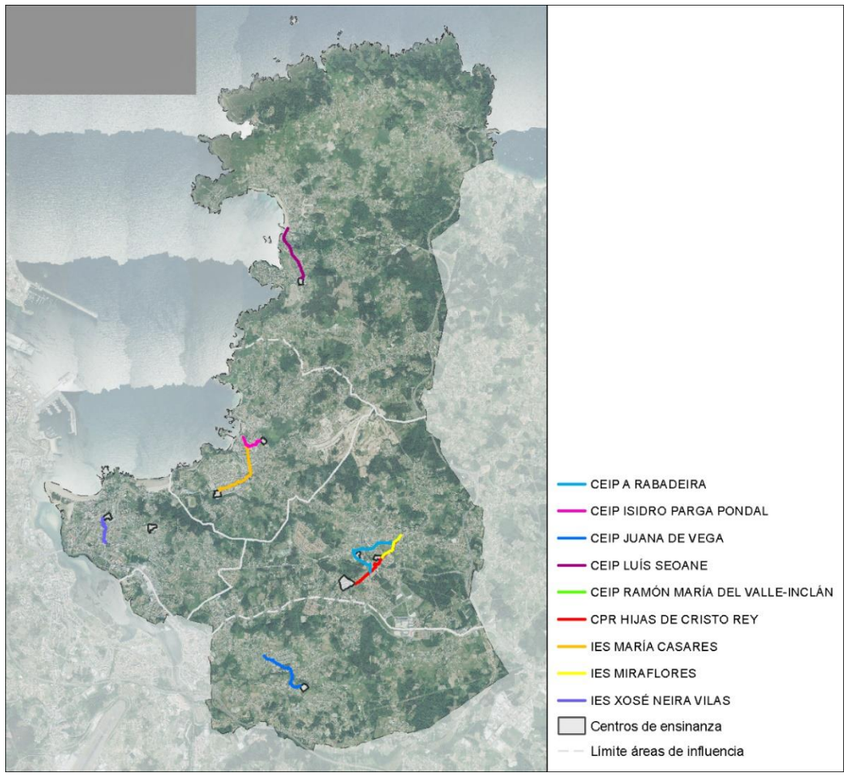
Será obxecto dun Estudo específico o desenvolvemento e definición das accións para implantar de maneira particular para cada centro educativo e a súa contorna.

Deberase analizar o estado e necesidade de mellora de polo menos os seguintes aspectos:

- Beirarrúas ou itinerarios con ancho suficiente para a garantir a seguridade nas horas de máximas aglomeracións e evitar a circulación de peóns pola calzada.
- Limitación de velocidade nas rúas con acceso a centros escolares a 20 km/h.
- Comprobación da existencia e mantemento de badéns e outros dispositivos deseñados para reducir a velocidade dos vehículos, ou proposta da súa instalación se non os houbese.

- Adecuación de cruces de rúa mediante, pasos de peóns correctamente sinalizados e iluminados con refuxios peonís se fose oportuno, semáforos con prioridade peonil en horarios de entrada e saída escolar, pasos elevados se procede, etc.
- Habilitar lugares axeitados e seguros onde os autobuses poidan recoller e deixar aos estudantes. A localización da parada definirase de maneira que as condicións de seguridade en canto ao acceso resulten as máis idóneas, establecendo as sinalizacións e medidas necesarias.
- Estas zonas de parada poderán establecerse como de non estacionamento salvo para vehículos autorizados ao longo de todo o día e non só en horario de saída e entrada.

A continuación recóllese unha proposta de trazado de posibles camiños escolares para cada centro educativo:



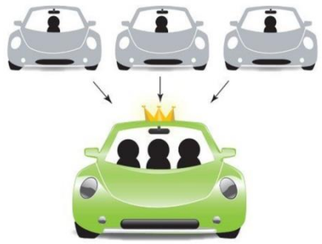
Imaxe 229: Camiños escolares propostos en Oleiros (Fonte: Elaboración propia)

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	ORDENACIÓN DOS ACCESOS A CENTROS EDUCATIVOS. CAMIÑOS ESCOLARES SEGUROS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Policía municipal, Comunidade escolar, Asociacións de comerciantes
Horizonte implantación	Curto - Medio Prazo
Orzamento	Estudos de planificación: 25.000 € Implementación de medidas: Por determinar

5.9.2. FOMENTO DO USO DO VEHÍCULO COMPARTIDO

➢ **Obxectivo e Xustificación**



En xeral, a mobilidade en automóbil presenta índices de ocupación por vehículo baixos, levando na maioría dos casos un só ocupante.

Os desprazamentos en vehículo privado realízanse principalmente entre Oleiros e a cidade de A Coruña, tratándose dunha mobilidade obrigada por traballo e estudos que se concentran nas franxas horarias de entrada e saída, ocasionando importantes retencións nas principais estradas de acceso.

Por tanto o principal obxectivo desta actuación é racionalizar o uso do vehículo privado e mellorar a eficiencia dos desprazamentos cotiáns.

➢ **Descrición da proposta**

Con esta medida proponse impulsar iniciativas que fomenten o uso do vehículo compartido (carpooling), diminuíndo o custo do transporte por viaxeiro.

Esta medida consiste en incentivar e coordinar aos traballadores ou estudantes residentes en zonas próximas entre si para que colaboren e acorden acudir xuntos nun só vehículo ao centro de traballo ou estudos. Isto permitirá reducir o tráfico e ademais reducirá os custes dos desprazamentos ao dividilos entre varios usuarios. Outra vantaxe é a redución da necesidade de prazas de aparcamento.

Nun primeiro momento podería levarse a cabo un estudo nos principais centros de traballo ou estudos (polígonos empresariais, hospitais, zonas comerciais, centros universitarios, etc.), para valorar a posible demanda do servizo.

En función dos resultados podería poñerse en marcha por parte do Concello, unha canle de comunicación (web do concello ou portal para coche compartido, APP, información nos centros de traballo ou estudos) en colaboración cas empresas e centros educativos, no que os usuarios poidan poñerse en contacto para compartir coche, informar das rutas que realiza a diario, compartir as súas experiencias, etc.

Un exemplo desta medida é o sistema posto en marcha por concellos como Bilbao que dende a súa web pódese acceder ao servizo, seleccionando compartir coche para traballar, para ir a universidade ou para ir de viaxe.



➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	FOMENTO DO USO DO VEHÍCULO COMPARTIDO
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello de Oleiros, Centros de Traballo (polígonos, hospitais, zonas comerciais), UDC , usuarios privados
Horizonte implantación	Curto-Medio Prazo
Orzamento	Módulo web e campañas: 6.000 €

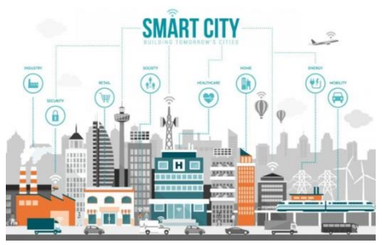
5.10. MEDIDAS OUTRAS ACTIVIDADES DE MOBILIDADE (L.E.-10)

5.10.1. FOMENTO DO DESENVOLVEMENTO SOSTIBLE MEDIANTE O USO DE NOVAS TECNOLOXÍAS (TICS)

➢ **Obxectivo e Xustificación**

De forma adicional a todas as medidas propostas no presente Plan que perseguen o obxectivo de conseguir unha mobilidade máis sostible, proponse a introdución de novas tecnoloxías aplicadas á mobilidade, de tal maneira que Oleiros se converta nunha Smart City.

A cidade intelixente busca xuntar as tecnoloxías da información e a comunicación para mellorar o seu funcionamento e xestión, sendo máis eficientes e competitivas, e achegando novas solucións para dar resposta a problemas de sustentabilidade. Coas TIC podemos percibir a natureza interna das dinámicas urbanas e abordar con mellores ferramentas, coñecementos e capacidades a toma de decisións.



Algunhas das ferramentas TIC que son utilizadas frecuentemente nas *smart cities* son: portais multiacceso (web, tv, internet móbil, canle telefónica, etc.), servizos de atención telefónica ou presencial, puntos municipais inalámbricos de conexión wifi, sensores distribuídos pola cidade que recompilan e tratan información (aparcadoiro, iluminación, tráfico, control ambiental, etc.), información en tempo real do tráfico ou do transporte público.

Os principais obxectivos desta proposta son:

- Crear unha cidade sostible económica, social e medioambientalmente.
- Acadar unha maior eficacia dos servizos públicos, cunha administración máis eficiente, accesible e inclusiva que aumente o benestar dos cidadáns.

➢ **Descrición da proposta**

Establécense por tanto as seguintes liñas de actuación:

- Modernización da administración local e dos servizos públicos a través das TICS, mediante a implantación de sistemas de xestión online de servizos públicos e de dixitalización de procedementos e rexistros.
- Desenvolvemento de aplicacións móbiles e web que faciliten o acceso a distancia a servizos municipais. O estudo e desenvolvemento destas aplicacións terían como finalidade proporcionar información e acceso a servizos como:
    - Sistema de aluguer de bicicletas.
    - Redes de itinerarios peonís e ciclistas.
    - Transporte público.
    - Información sobre a situación do tráfico e ocupación das bolsas de estacionamento.
    - Servizo de taxi (taxi a demanda).
    - Mobilidade compartida.
- Instalación de sistemas intelixentes e paneis informativos aplicados á xestión do tráfico, xestión dos aparcadoiros e servizos de transporte público (xa definidos e valorados noutras actuacións).
- O uso destas novas tecnoloxías pode aplicarse tamén para mellorar o posicionamento turístico a través da catalogación dixital do seu patrimonio ambiental, paisaxístico, histórico, arqueolóxico ... e a creación dunha APP que permita poñelo en valor.

  Por exemplo mediante a implantación de sistemas de medición de aforos nas praias e pantallas de información ou acceso desde a web a estes datos para evitar o desprazamento innecesario do tráfico rodado en horarios punta de ocupación.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	FOMENTO DO DESENVOLVEMENTO SOSTIBLE MEDIANTE O USO DE NOVAS TECNOLOXÍAS
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Xunta de Galicia, Asociacións Locais, Policía Local , Empresas de transporte
Horizonte implantación	Curto - Medio - Longo Prazo
Orzamento	275.000 €

5.10.2. PROMOCIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE MÁIS SOSTIBLES

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Ao mesmo tempo que se concretan e se poñen en marcha as diferentes medidas expostas no presente PMUS, é importante crear unha conciencia entre todos os colectivos implicados na mobilidade acerca da necesidade de cambiar os nosos hábitos.

O uso do coche está moi arraigado na sociedade, desprazando outros medios de transporte, por iso é necesario realizar unha labor adicional de promoción destes modos co fin de incrementar a súa contribución no reparto modal.

Por tanto os principal obxectivo desta medida é modificar a cultura da mobilidade para dar máis relevancia aos modos máis sustentables e equilibrar a mobilidade con outras necesidades sociais.

➢ **Descrición da proposta**

Para a consecución destes obxectivos concello deberá levar a cabo unha serie de actuacións:

- Establecemento dun plan de información en diferentes formatos e soportes que faga chegar co maior alcance posible os contidos e actuacións en materia de sustentabilidade dirixidos á poboación en xeneral.
    - Carteis, trípticos, folletos, etc. con información básica a repartir polo municipio e principais edificios públicos do Concello, centros de saúde, centros educativos e deportivos, así como as diferentes asociacións veciñais, colectivos, empresas, etc.
    - Prensa e radio: desenvolver para a radio, televisión e prensa local diferentes campañas de comunicación que promovan a mobilidade sostible.
    - Páxina web: creación dunha web con contido referente á mobilidade sostible e formas de moverse de maneira sostible no concello.

- Actividades lúdicas e educacionais:
  - En centros educativos: difundir a rede de camiños escolares, actividades en materia de mobilidade sostible, como xogos ou talleres de educación viaria que lles ensinen como circular en bici e a convivencia con outros modos de transporte, sobre todo con respecto ao peón.
  - Xoves: Talleres, promoción de medios de transporte máis sostibles dando a coñecer o servizo de transporte público, actividades deportivas como percorridos en bici.
  - Para colectivos de maiores, as actividades estarán máis enfocadas cara charlas ou mesas redondas nas que poidan dar a súa opinión e desta maneira ser parte activa do cambio cara unha mobilidade máis sostible.
  - Con respecto aos colectivos con discapacidade, diferentes tipos de actividades como accións formativas, charlas, itinerarios polo concello, para que poidan poñer en común e superar as barreiras existentes para cada colectivo.
  - Mobilidade laboral: difusión de información, realización de enquisas ou outros sistemas para poder determinar a súa predisposición a cambiar outras alternativas de transporte, promoción do coche compartido, fomento do tele-traballo sempre e cando sexa posible, etc. Labores de formación en condución eficiente.
- Recollida de suxestións dos cidadáns sobre medidas que promovan unha sustentabilidade, sempre tendo en conta o fomento do transporte público colectivo e non motorizado, trasladándoas ás persoas responsables.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	PROMOCIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE MÁIS SOSTIBLES
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Asociacións Locais Policía Local, Empresas de transporte
Horizonte implantación	Curto-Medio-Longo Prazo
Orzamento	3.000 €/ano

5.10.3. CREACIÓN DUNHA OFICINA DE MOBILIDADE

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Unha cuestión fundamental para o correcto desenvolvemento do Plan é a asignación dos recursos técnicos e administrativos suficientes, xunto coa coordinación das medidas e o deseño e redacción dos proxectos necesarios. Para iso, é preciso crear unha Oficina de Mobilidade Sustentable encargada da tarefa de xestionar o desenvolvemento do PMUS do concello de Oleiros.

Polo tanto, esta medida consistirá na creación dunha Oficina de Mobilidade Sustentable, dependente da concellería e dos servizos municipais responsables da mobilidade.

Os obxectivos específicos desta medida serán:

- Creación dun organismo técnico e administrativo para xestionar o desenvolvemento do PMUS do concello.

➢ **Descrición da proposta**

A proposta consiste na creación dunha oficina de mobilidade no concello de Oleiros, que terá por función o apoio técnico e administrativo ao desenvolvemento das distintas medidas contempladas. Ademais será a encargada das seguintes tarefas:

- Supervisión e seguimento do grao de cumprimento do PMUS.
- Coordinación dos organismos municipais implicados no PMUS.
- Identificación de proxectos de colaboración en materia de mobilidade que se desenrolen nos ámbitos nacional ou europeo, con especial relevancia en aqueles proxectos que permitan obter recursos para o desenrolo de actuacións contempladas no PMUS.
- Xerarquización das propostas de actuación segundo as prioridades e presupostos municipais, de acordo a súa importancia para o avance e cumprimento do plan.
- Execución do plan de avaliación e seguimento do PMUS.
- Apoio á xestión e seguimento de actuacións derivadas das propostas que se desenrolen a curto prazo mediante indicadores que permitan contrastar os seus efectos.
- Definición de actuacións correctoras de las posibles incidencias que se poidan dar durante o período de implementación do Plan.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	CREACIÓN DUNHA OFICINA DE MOBILIDADE
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello
Horizonte implantación	Curto-Medio-Longo Prazo
Orzamento	18.000 €/ano

5.10.4. ADHESIÓN MUNICIPAL EN CAMPAÑAS DE MOBILIDADE SOSTIBLE

➢ **Obxectivo e Xustificación**

Na actualidade o concello de Oleiros pertence á Rede de Cidades que Camiñan, asociación internacional aberta a todos aqueles municipios e administracións interesadas en que os viandantes sexan os principais protagonistas da mobilidade urbana e do espazo público.

A participación do concello en diferentes iniciativas deste tipo ten como obxectivo principal fomentar a mobilidade sostible dende a acción do goberno.

➢ **Descrición da proposta**

Proponse por tanto a participación do concello en diferentes iniciativas relacionadas coa mobilidade sostible:

Semana Europea da Mobilidade

A Semana Europea da Mobilidade, da que o Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico é coordinador nacional, é unha campaña dirixida a sensibilizar, tanto aos responsables políticos como aos cidadáns, sobre as consecuencias negativas que ten o uso irracional do coche na cidade, tanto para a saúde pública como para o medio ambiente, e os beneficios do uso de modos de transporte máis sostibles como o transporte público, a bicicleta e os desprazamentos a pé.



Está iniciativa xurdiu en Europa en 1999 e a partir do ano 2000 contou co apoio da Comisión Europea. Celébrase cada ano, do 16 ao 22 de setembro, realizando actividades para promocionar a mobilidade sostible e fomentando o desenvolvemento de boas prácticas e medidas permanentes.

O obxectivo desta campaña europea en favor da mobilidade sostible urbana é a de animar ás autoridades locais europeas a introducir e promocionar medidas de transporte sostible nas súas cidades, e convidar os seus cidadáns a modificar os seus hábitos de desprazamento e buscar alternativas ao vehículo privado.

Estas iniciativas constitúen unha oportunidade para todos os axentes participantes (concellos, mancomunidades de municipios, organizacións sociais, institucións e empresas), para poñer a proba outras alternativas de mobilidade urbana máis respectuosas coa contorna e que melloren a calidade do aire: repartición de mercadorías en vehículos ecolóxicos, novas liñas de transporte público, sistemas de coche compartido, carrís bici, peonalización de rúas, camiños escolares, etc. En definitiva, unha aposta por mellorar a calidade de vida nos nosos municipios e cidades.

Rede de Cidades pola Bicicleta

A Rede de Cidades pola Bicicleta é unha asociación composta por cidades e territorios españois que ten por obxecto a xeración dunha dinámica conxunta co fin de facilitar, facer máis segura e desenvolver a circulación dos ciclistas, especialmente no medio urbano.

Os obxectivos da rede son:

- Xeración dunha dinámica entre as cidades españolas co fin de facilitar, facer máis segura e desenvolver a circulación dos ciclistas, especialmente no medio urbano.
- Impulsar iniciativas para conseguir que o desprazamento en bicicleta sexa máis seguro.
- Intensificar a promoción da bicicleta e despregar o seu potencial.
- Incrementar as infraestruturas para o uso da bicicleta.
- Defender o potencial da bicicleta como vehículo silencioso, limpo, alcanzable e sostible ante a opinión pública.
- Promocionar o uso da bicicleta como ferramenta de mobilidade alternativa ao coche e á moto nos desprazamentos curtos.

Entre outras das actividades da Rede de Cidades pola Bicicleta cabe destacar o *BiciRegistro*, é o sistema nacional de rexistro de bicicletas, propiedade da Rede de Cidades pola Bicicleta, que conta coa participación dos propios Concellos que a compoñen, os seus policías locais, a DXT e os Xestores Administrativos, que permite identificar unha bicicleta minimizando a probabilidade de roubo e facilitando a súa recuperación en caso de subtracción ou extravío. Cun custo único de 7€ por bicicleta podes rexistrala e recibir un kit de marcaxe.

➢ **Ficha técnica da proposta**

PROPOSTA	ADHESIÓN MUNICIPAL EN CAMPAÑAS DE MOBILIDADE SOSTIBLE
Ámbito aplicación	Municipal
Axentes	Concello, Ministerio de Transición Ecolóxica, Asociacións locais
Horizonte implantación	Curto Prazo
Orzamento	3.000 €/ano

6. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

A implantación do PMUS do concello de Oleiros requirirá a formalización práctica dun Plan de Implementación no cal se sinalen, a través dunha programación detallada, as medidas e actuacións que se desenvolven e concretan nas Liñas Estratéxicas formuladas, na procura da Visión futura de Mobilidade do municipio e indicando unha estimación da súa dimensión, da súa valoración económica, da súa xestión e das fontes de financiación, xunto cos prazos de execución, máis o punto temporal de posta en marcha, de todas elas.

Neste senso, o Plan de Implementación é o resultado do cruce entre as diferentes Liñas Estratéxicas e as súas medidas e actuacións que as desenvolven, por unha banda, e da dispoñibilidade de recursos técnicos, administrativos e económicos, tanto propios como doutras administracións e axentes, que permitan a súa implantación nos termos máis axeitados, por outra.

Deste xeito, formúlase un Plan de Implementación no cal se distribúen temporalmente as distintas medidas e actuacións contempladas no Plan de Mobilidade Urbana Sostible, realizando a asignación dos diferentes recursos técnicos, administrativos e económicos, coa finalidade de establecer unha secuencia lóxica para a posta en marcha do mesmo e a súa xestión.

Desde o punto de vista da organización temporal do Plan de Implementación divídese na seguinte secuencia temporal:

- ***Curto Prazo (0 – 2 anos)***: trátase de medidas e actuacións que poden ser tomadas directamente polo equipo de goberno da corporación municipal, sen intervención doutras administracións, e que non supoñen un investimento elevado.
- ***Medio Prazo (2 – 4 anos)***: trátase de medidas e actuacións que poden ser tomadas directamente polo equipo de goberno da corporación municipal, sen intervención doutras administracións, pero que supoñen a necesidade de planificación do investimento, ou ben supoñen a necesidade de avaliación de medidas a curto prazo.
- ***Longo Prazo (4 – 8 anos)***: trátase de medidas e actuacións que dependen da aprobación ou financiamento por parte doutra administración distinta do Concello, así como medidas e actuacións relacionadas con Planeamento Urbano ou Sectorial sen aprobación definitiva, ou ben, medidas que supoñan a necesidade de aplicación doutras implantadas a curto e medio prazo para que sexa viable a súa aplicación consideradas como obxectivo último.

Fontes de financiamento

A posta en marcha do Plan de Implementación que se formula, de cara á transformación do modelo de mobilidade actual do concello por un novo modelo orientado cara á sustentabilidade, a inclusión social e a seguridade, implica a necesidade e a dispoñibilidade dunha serie de recursos, tanto económicos, como administrativos e técnicos, que vaian máis aló da propia capacidade inversora da Facenda Municipal.

Por iso, aínda que unha parte das medidas propostas son de responsabilidade municipal, sendo o concello Oleiros o responsable da súa xestión e financiamento cos seus propios recursos, hai un amplo marxe para a procura de recursos económicos tanto noutras Administracións Públicas e Institucións, a través de distintos programas, como da participación do sector privado.

Deste xeito, a procura destas outras fontes de financiamento que deben de ser estudadas para reducir o impacto sobre as contas municipais da implantación das medidas que recolle o Plan, serán unha das tarefas esenciais da Oficina de Mobilidade.

Ademais dos fondos propios do Concello de Oleiros, as principais oportunidades de financiamento identificadas están relacionadas coas seguintes categorías de fondos económicos, tanto de concorrencia competitiva como non competitiva, ás cales pode acudir o concello de Oleiros para obter recursos coa finalidade de implantar o PMUS:

- Fondos Públicos de Desenvolvemento (internacionais, europeos, nacionais, rexionais ou provinciais).
- Fondos Públicos Innovadores (europeos, nacionais, rexionais ou provinciais).
- Fondos Privados Innovadores (fondos de inversión en ciencia e innovación).
- Fondos Privados non Lucrativos (Fundacións, Responsabilidade Social Corporativa,...).

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN										
LIÑAS ESTRATÉXICAS E MEDIDAS	CUSTO	INMEDIATAS	CURTO PRAZO		MEDIO PRAZO		LONGO PRAZO			
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
MEDIDAS DE FOMENTO E MELLORA DOS DESPRAZAMENTOS EN MODOS NON MOTORIZADOS	30.500.082 €	1.685.275 €	4.817.172 €	3.563.048 €	3.902.148 €	4.068.348 €	3.263.148 €	3.241.648 €	2.979.648 €	2.979.648 €
P1: PLAN DE ACCESIBILIDADE MUNICIPAL	425.000 €	25.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €
P2: ORDENACIÓN, MELLORA E AMPLIACIÓN DO ESPAZO URBANO PARA PEÓNS	16.731.789 €		2.222.724 €	2.072.724 €	2.072.724 €	2.072.724 €	2.072.724 €	2.072.724 €	2.072.724 €	2.072.724 €
Parroquia de Dexo	701.712 €		102.297 €	85.631 €	85.631 €	85.631 €	85.631 €	85.631 €	85.631 €	85.631 €
Parroquia de Serantes	1.373.368 €		186.254 €	169.588 €	169.588 €	169.588 €	169.588 €	169.588 €	169.588 €	169.588 €
Parroquia de Maianca	733.780 €		106.306 €	89.639 €	89.639 €	89.639 €	89.639 €	89.639 €	89.639 €	89.639 €
Parroquia de Dorneda	941.784 €		132.306 €	115.640 €	115.640 €	115.640 €	115.640 €	115.640 €	115.640 €	115.640 €
Parroquia de Perillo	2.778.521 €		361.898 €	345.232 €	345.232 €	345.232 €	345.232 €	345.232 €	345.232 €	345.232 €
Parroquia de Liáns	4.321.506 €		554.772 €	538.105 €	538.105 €	538.105 €	538.105 €	538.105 €	538.105 €	538.105 €
Parroquia de Oleiros	1.871.057 €		248.465 €	231.799 €	231.799 €	231.799 €	231.799 €	231.799 €	231.799 €	231.799 €
Parroquia de San Pedro de Nós	3.100.367 €		402.129 €	385.463 €	385.463 €	385.463 €	385.463 €	385.463 €	385.463 €	385.463 €
Parroquia de Iñás	909.694 €		128.295 €	111.628 €	111.628 €	111.628 €	111.628 €	111.628 €	111.628 €	111.628 €
P3: REDE DE CAMIÑOS/ VÍAS PEONÍS E CICLISTAS SAUDABLES E SEGUROS	6.955.394 €		956.924 €	856.924 €	856.924 €	856.924 €	856.924 €	856.924 €	856.924 €	856.924 €
Parroquia de Dexo	1.262.092 €		168.699 €	156.199 €	156.199 €	156.199 €	156.199 €	156.199 €	156.199 €	156.199 €
Parroquia de Serantes	807.856 €		111.919 €	99.419 €	99.419 €	99.419 €	99.419 €	99.419 €	99.419 €	99.419 €
Parroquia de Maianca	542.083 €		78.698 €	66.198 €	66.198 €	66.198 €	66.198 €	66.198 €	66.198 €	66.198 €
Parroquia de Dorneda	1.543.782 €		203.910 €	191.410 €	191.410 €	191.410 €	191.410 €	191.410 €	191.410 €	191.410 €
Parroquia de Liáns	859.316 €		118.352 €	105.852 €	105.852 €	105.852 €	105.852 €	105.852 €	105.852 €	105.852 €
Parroquia de Oleiros	619.823 €		88.415 €	75.915 €	75.915 €	75.915 €	75.915 €	75.915 €	75.915 €	75.915 €
Parroquia de San Pedro de Nós	1.095.205 €		147.838 €	135.338 €	135.338 €	135.338 €	135.338 €	135.338 €	135.338 €	135.338 €
Parroquia de Iñás	225.238 €		39.092 €	26.592 €	26.592 €	26.592 €	26.592 €	26.592 €	26.592 €	26.592 €
P4: EXECUCIÓN E POSTA EN VALOR DE ESPAZOS PÚBLICOS E ÁREAS DE ESPARCEMENTO	5.886.899 €	1.660.275 €	1.496.525 €	513.400 €	830.000 €	1.046.200 €	278.500 €	62.000 €		
Paseo fluvial do Río San Pedro	2.993.049 €	1.496.525 €	1.496.525 €							
Senda Costeira Canide	498.000 €			206.400 €	291.600 €					
Zonas verdes CEIP Rabadeira	163.750 €	163.750 €								
Antiga escola Dexo	285.600 €					285.600 €				
Espazos libres Camiño Sixoez	278.500 €						278.500 €			
Antiga escola Breixo	62.000 €							62.000 €		
Casa do pobo de Dorneda	256.000 €			256.000 €						
Casa da mocidade As Pedras	215.600 €					215.600 €				
Igrexa nova Sta. Cruz de Liáns e contorna	538.400 €				538.400 €					
Casa da Cultura de Perillo	51.000 €			51.000 €						
Praza de Charles Darwin	545.000 €					545.000 €				
P5: PASOS DE PEÓNS SEGUROS E ACCESIBLES	155.000 €		55.000 €	50.000 €	50.000 €					
P6: REDE DE APARCADOIROS DE BICICLETAS	36.000 €		36.000 €							
P7: SISTEMA PÚBLICO DE ALUGUER DE BICICLETAS	205.000 €						5.000 €	200.000 €		
P8: SINALIZACIÓN DE ITINERARIOS PEONÍS E CICLISTAS. METROMINUTO-CICLOMINUTO	105.000 €			20.000 €	42.500 €	42.500 €				
P9: CRITERIOS DE DESEÑO DE RÚAS E ESPAZOS PEONÍS	Por determinar									
MEDIDAS DE REORDENACIÓN E MELLORA DO TRANPORTE PÚBLICO	333.000 €		157.500 €	163.500 €	12.000 €					
P1: MELLORA DAS CONEXIÓNS EN TRANSPORTE PÚBLICO ENTRE OLEIROS E A CORUÑA	Por determinar									
P2:DESENVOLVEMENTO DA PLATAFROMA DE INTERCAMBIO INTERMODAL PREVISTA NO PXOM	P.P. SUD-4 Iniciativa privada									
P3: MELLORA DAS PARADAS DE AUTOBÚS E DO SISTEMA DE INFORMACIÓN	315.000 €		157.500 €	157.500 €						
P4: ESTUDO DA IMPLANTACIÓN DUN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO OU TAXI DEMANDA	12.000 €				12.000 €					

PLAN DE IMPLEMENTACIÓN										
LIÑAS ESTRATÉXICAS E MEDIDAS	CUSTO	INMEDIATAS	CURTO PRAZO		MEDIO PRAZO		LONGO PRAZO			
		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
P5: ESTUDO SOBRE A IMPLANTACIÓN DUN SERVIZO DE TRANSPORTE MARÍTIMO ENTRE A CIDADE DE A CORUÑA E OLEIROS	6.000 €			6.000 €						
MEDIDAS DE MELLORA DA XESTIÓN DOS APARCAMENTOS	2.231.075 €		35.000 €	483.215 €	396.161 €	346.161 €	242.634 €	242.634 €	242.634 €	242.634 €
P1: ESTABLECEMENTO DE ZONAS REGULADAS PARA RESIDENTES	10.000 €		10.000 €							
P2: REDE DE APARCADOIROS DISUASORIOS	1.941.075 €			388.215 €	291.161 €	291.161 €	242.634 €	242.634 €	242.634 €	242.634 €
P3: REVISIÓN DA DOTACIÓN DE PMR E ADECUACIÓN Á NORMATIVA VIXENTE	50.000 €		25.000 €	25.000 €						
P4: ÁREA DE SERVIZOS DE AUTOCARAVANAS	55.000 €					55.000 €				
P5: MELLORA DA SINALIZACIÓN DOS ITINERARIOS DE ACCESO AOS APARCAMENTOS E INSTALACIÓN DE PANEIS INFORMATIVOS	175.000 €			70.000 €	105.000 €					
P6: CONTROL NA INDISCIPLINA DO APARCAMENTO										
MEDIDAS DE DESCONXESTIÓN VIARIA E REGULACIÓN DO TRÁFICO	275.000 €		32.500 €	17.500 €	17.500 €	101.500 €	53.500 €	17.500 €	17.500 €	17.500 €
P1: DESENVOLVEMENTO DE NOVOS VIARIOS DE CONEXIÓN	Por determinar									
P2: XERARQUIZACIÓN VIARIA E SINALIZACIÓN	65.000 €		12.500 €	7.500 €	7.500 €	7.500 €	7.500 €	7.500 €	7.500 €	7.500 €
P3: TEMPERADO DO TRÁFICO	90.000 €		20.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €
P4: INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN DO TRÁFICO EN TEMPO REAL	120.000 €					84.000 €	36.000 €			
MEDIDAS DE DISTRIBUCIÓN DE MERCADORÍAS	50.000 €		37.500 €	12.500 €						
P1: REVISIÓN DA DOTACIÓN DE ZONAS DE CARGA E DESCARGA E CONTROL DO ESTACIONAMENTO INDEBIDO	25.000 €		25.000 €							
P2: REDE DE PUNTOS DE ENTREGA DE PROXIMIDADE	25.000 €		12.500 €	12.500 €						
MEDIDAS DE INTEGRACIÓN DA MOBILIDADE NAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS	6.000 €			6.000 €						
P1: INTEGRACIÓN DA MOBILIDADE NA PLANIFICACIÓN URBANA	Por determinar									
P2: NOVA ORDENANZA DE MOBILIDADE	6.000 €			6.000 €						
MEDIDAS DE SEGURIDADE VIARIA	39.500 €		16.500 €	14.000 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €
P1: PLAN DE SEGURIDADE VIARIA	25.000 €		12.500 €	12.500 €						
P2: REDUCIÓN DE VELOCIDADE EN VÍAS	Incluída noutras propostas									
P3: OBSERVATORIO DE ACCIDENTABILIDADE	14.500 €		4.000 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €	1.500 €
MEDIDAS DE CARÁCTER MEDIOAMBIENTAL	707.000 €		52.000 €	50.000 €	70.000 €	35.000 €	500.000 €			
P1: NOVA FROTA DE VEHÍCULOS MUNICIPAIS DE BAIXAS EMISIÓNS	675.000 €		35.000 €	35.000 €	70.000 €	35.000 €	500.000 €			
P2: INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ELÉCTRICOS	30.000 €		15.000 €	15.000 €						
P3: POTENCIAR OS VEHÍCULOS DE BAIXAS EMISIÓNS OU ELÉCTRICOS	2.000 €		2.000 €							
MEDIDAS DE FOMENTO E REGULACIÓN EN CENTROS ATRACTORES DE ACTIVIDADE	31.000 €		25.000 €	3.000 €	3.000 €					
P1: ORDENACIÓN DOS ACCESOS A CENTROS EDUCATIVOS. CAMIÑOS ESCOLARES	25.000 €		25.000 €							
P2: FOMENTO DO USO DO VEHÍCULO COMPARTIDO	6.000 €			3.000 €	3.000 €					
MEDIDAS DE OUTRAS ACTIVIDADES DE MOBILIDADE	468.000 €		194.000 €	39.000 €	39.000 €	39.000 €	39.000 €	39.000 €	39.000 €	39.000 €
P1: FOMENTO DO DESENVOLVEMENTO SOSTIBLE MEDIANTE O USO DE NOVAS TECNOLOXÍAS (TICS)	275.000 €		170.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €	15.000 €
P2: PROMOCIÓN DE MODOS DE TRANSPORTE MÁIS SOSTIBLES	25.000 €	1.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
P3: CREACIÓN DUNHA OFICINA DE MOBILIDADE	144.000 €		18.000 €	18.000 €	18.000 €	18.000 €	18.000 €	18.000 €	18.000 €	18.000 €
P4: ADHESIÓN MUNICIPAL EN CAMPAÑAS DE MOBILIDADE SOSTIBLE	24.000 €		3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
TOTAL	34.640.657 €	1.685.275 €	5.367.172 €	4.351.763 €	4.441.309 €	4.591.509 €	4.099.782 €	3.542.282 €	3.280.282 €	3.280.282 €

Avaliación ambiental

Aos efectos da valoración medioambiental, na Fase II: Identificación de problemas e retos levouse a cabo a estimación e identificación dos principais contaminantes na situación actual e no escenario tendencial sen a aplicación de medidas.

A metodoloxía seguida para obter os datos de emisións no escenario tendencial 2030 aplicando as medidas propostas, é a recollida en apartados anteriores. Este cálculo baséase nunha estimación da redución do número de desprazamentos en vehículo privado ocasionada pola posta en marcha das medidas previstas, así como un incremento da taxa de ocupación de vehículos e un cambio na tecnoloxía cara vehículos de baixas emisións.

No escenario tendencial (2030) aplicando as medidas propostas no PMS estímase a consecución dun reparto modal máis equilibrado cara outros modos de transporte máis sostibles como camiñar, bicicleta ou o transporte público, considerando que o incremento de infraestruturas peonís e ciclistas pode permitir un incremento dos desprazamentos a pé e en bicicleta respecto do total, xunto cun incremento dos desprazamentos en transporte público, reducindo os desprazamentos en vehículo privado do 85,4% estimado na actualidade a entorno a un 50% do total. Terase en conta tamén unha variación no parque de vehículos cara novas tecnoloxías (vehículo eléctrico).

Escenario Tendencial con PMUS (2030):

MODO		VIAXES DIARIAS	DURACIÓN MEDIA (MIN)	VELOCIDADE MEDIA (KM/H)	VIAXES*QUILÓMETRO	COEFICIENTE OCUPACIÓN	VEHÍCULOS QUILÓMETRO
Transporte público		23.299	20	30	279.582	20	13.979
Transp.privado	Interior	18.033	6,6	30	90.165	2	45.083
	Exterior	34.389	23	50	464.246	2	232.123
TOTAL		75.720			**833.993**		**291.185**

Táboa 123: Resumo vehículos-quilómetro tendencial por modo de transporte coa aplicación de medidas do PMUS (Fonte: Elaboración Propia)

Escenario Tendencial con PMUS (2030):

TIPO DE VEHÍCULO	GASOLINA			DIÉSEL			TEP TOTAL
	% vehículos	Consumo (l/día)	TEP	% vehículos	Consumo (l/día)	TEP	
Autobús	0,00%			95%	3.774	3,240	3,240
Automóbil particular	50,50%	9.912	7,626	44,50%	6.679	5,734	13,360
Motocicleta	95,00%	1.753	1,505	0,00%	0	0,000	1,505
TOTAL		11.664	9,13		10.453	8,97	18,105

Táboa 124: Gasto enerxético por modo de transporte tendencial aplicando as medidas do PMUS (Fonte: Elaboración Propia)

Tendencial con PMUS (2030):

MODO DE TRANSPORTE	CO_2	CO	NOX	PM_{10}	CH_4
Autobús	9.947,68	3,47	80,63	0,72	0,06
Motocicletas	4.321,14	20,17	7,93	0,12	0,06
Automóbil particular	39.506,02	33,74	75,75	3,51	0,23
TOTAL	**53.774,84**	**57,38**	**164,31**	**4,34**	**0,36**

Táboa 125: Emisións contaminantes totais Oleiros en kg/día coa aplicación de medidas do PMUS (Fonte: Elaboración Propia)

A modo comparativo, recóllense as emisións obtidas para cada un dos escenarios analizados:

ESCENARIO	Situación Actual	Escenario tendencial 2030	Escenario PMUS 2030
Consumo enerxético (TEP/día)	36,539	39,242	18,105
Emisións de CO2 (kg/día)	108.401,97	115.905,82	53.774,84
Emisións de CO (kg/día)	121,26	138,04	57,38
Emisións de NOX (kg/día)	255,36	252,09	164,31
Emisións de PM_{10} (kg/día)	10,35	9,57	4,34
Emisións de CH_4 (kg/día)	0,65	0,78	0,36

Táboa 126:Comparativa do impacto ambiental nos distintos escenarios (Fonte: Elaboración propia)

Por tanto, estímase que no escenario PMUS contemple un menor impacto respecto das emisións e a contaminación, debido á transferencia modal cara modos non motorizados e incrementando a participación do transporte público.