76995152F MARIA DEL CARMEN MARTINEZ (R: B05331129)
Firmado digitalmente por 76995152F MARIA DEL CARMEN MARTINEZ (R: B05331129)
Fecha: 2022.01.24 11:26:13 +01'00'

CONCELLO DE
CERDEDO-COTOBADE

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DE CERDEDO-COTOBADE

Xaneiro 2022

GEOURBAN Ingeniería Ambiental y Urbanismo, S.L. · geourban@geourban.es

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

PMUSCC
Plan de Mobilidade Urbana Sostible

ÍNDICE

- ***MEMORIA***

1.- INTRODUCCIÓN.

1.1.- ANTECEDENTES.

1.2.- OBXECTO E OBXECTIVO DO PLAN.

1.3.- METODOLOXÍA DO PLAN.

1.4.- PRINCIPAL DO PLAN.

2.- FASE I: TOMA DE DATOS E ANÁLISE. SITUACIÓN ACTUAL

2.1. RECOMPILACIÓN DE PLANS E NORMAS URBANÍSTICAS EXISTENTES.

2.2. ANÁLISE FÍSICO E CONTEXTO TERRITORIAL.

2.3.- ANÁLISE SOCIO-ECONÓMICO E DEMOGRÁFICO

2.4.- ANÁLISE CENTROS ATRACTORES E XERADORES DE DESPRAZAMENTOS

2.5.- ANÁLISE VIVENDAS

2.6.- ANÁLISE DO TRANSPORTE E A CIRCULACIÓN.

2.7.- ANÁLISE ENERXÉTICA E MEDIOAMBIENTAL

2.8.- ANÁLISE DA SEGURANZA VIARIA

3.- FASE II. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS

3.1.- IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS TERRITORIAIS

3.2.- PROBLEMAS E RETOS SOCIO-ECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS

3.3.- PROBLEMAS E RETOS MOBILIDADE

3.4.- PROBLEMAS E RETOS ENERXIA E MEDIO AMBIENTE.

3.5.- PROBLEMAS E RETOS SEGURIDADE VIARIA

3.6.- ANALISE DAFO 205

4.- FASE III. DEFINICIÓN DAS LIÑAS ESTRATÉXICAS

4.1.- OBXECTIVOS XERAIS

4.2.- OBXECTIVOS ESPECÍFICOS

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

5.1.- PLAN SECTORIAL DE ORDEACIÓN DO TRÁFICO E ESTRUTURA DA REDE VIARIA.

5.2.- PLAN SECTORIAL DE FOMENTO DA MOBILIDADE PEONIL.

5.3.- PLAN SECTORIAL DE FOMENTO DA MOBILIDADE CICLISTA

5.4.- PLAN SECTORIAL DE ESTACIONAMIENTO (P04)

5.5.- PLAN SECTORIAL DE MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA

5.6.- PLAN SECTORIAL DE MELLORAS DA CALIDADE AMBIENTAL E AFORRO ENERXÉTICO

5.7.- PLAN SECTORIAL DE MELLORAS DA INTEGRACIÓN DA MOBILIDADE NAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS

5.8.- RESUMEN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS.

5.9.- PLAN DE IMPLATACIÓN.

- PLANOS.

- PLANO Nº 1 SITUACIÓN E DISTRIBUCIÓN PARROQUIAL
- PLANO Nº2.1 OROGRAFÍA E PENDENTES
- PLANO Nº2.2 CLASIFICACIÓN DE USOS DEL SUELO
- PLANO Nº 3 XERARQUIZACIÓN VIARIA
- PLANO Nº 3.1 XERARQUIZACIÓN VIARIA EN ÁMBITO DE ESTUDIO TENORIO
- PLANO Nº 3.2 XERARQUIZACIÓN VIARIA EN ÁMBITO DE ESTUDIO CARBALLEDO
- PLANO Nº 3.3 XERARQUIZACIÓN VIARIA EN ÁMBITO DE ESTUDIO CERDEDO
- PLANO Nº 4 RUTAS DE SENDERISMO E PUNTOS DE INTERESE
- PLANO Nº 5 POBOACIÓN EVOLUCIÓN E GRUPOS DE IDADE
- PLANO Nº 5.1 POBOACIÓN DISTRIBUCIÓN POR LUGARES E PARROQUIAS
- PLANO Nº 6 ALTURAS DE EDIFICACIÓN
-PLANO Nº 6 .1 EDIFIACIÓNS CENTROS ATRACTORES TENORIO
-PLANO Nº 6 .2 EDIFIACIÓNS CENTROS ATRACTORES CARBALLEDO
-PLANO Nº 6 .3 EDIFIACIÓNS CENTROS ATRACTORES CERDEDO
- PLANO Nº 7.1 BEIRARRÚAS E PASOS DE PEÓNS TENORIO
- PLANO Nº 7.2 BEIRARRÚAS E PASOS DE PEÓNS CARBALLEDO
- PLANO Nº 7.3 BEIRARRÚAS E PASOS DE PEÓNS CERDEDO
- PLANO Nº 8.1 APARCADOIROS E PARADAS DE BUS TENORIO
- PLANO Nº 8.2 APARCADOIROS E PARADAS DE BUS CARBALLEDO
- PLANO Nº 8.3 APARCADOIROS E PARADAS DE BUS CERDEDO
- PLANO Nº 9 DISTANCIAS A PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO
- PLANO Nº 10 MOBILIDADE A CENTROS ESCOLARES (TRANSPORTE ESCOLAR)
- PLANO Nº 11 MOBILIDADE A CENTROS DE SAÚDE SEGUNDO PROCEDENCIA
- PLANO Nº 12.1 DELIMITACIÓN PROPUESTAS E OBXETIVOS ESPECÍFICOS NA CONTORNA DE TENORIO
- PLANO Nº 12.2 DELIMITACIÓN PROPUESTAS E OBXETIVOS ESPECÍFICOS NA CONTORNA DE CARBALLEDO
- PLANO Nº 12.3 DELIMITACIÓN PROPUESTAS E OBXETIVOS ESPECÍFICOS NA CONTORNA DE CERDEDO

- ANEXO: PARTICIPACIÓN PÚBLICA:

CONCELLO DE
CERDEDO-COTOBADE

MEMORIA

Xaneiro 2022

GEOURBAN Ingeniería Ambiental y Urbanismo, S.L. 986 454 046 – 605 613 855

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

PMUSCC

Plan de Mobilidade Urbana Sostible

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN. 3
1.1.- ANTECEDENTES. 5
1.2.- OBXECTO E OBXECTIVO DO PLAN. 13
1.3.- METODOLOXÍA DO PLAN. 15
1.4.- PRINCIPAL DO PLAN. 17
2.- FASE I: TOMA DE DATOS E ANÁLISE. SITUACIÓN ACTUAL 18
2.1. RECOMPILACIÓN DE PLANS E NORMAS URBANÍSTICAS EXISTENTES. 18
2.2. ANÁLISE FÍSICO E CONTEXTO TERRITORIAL. 18
2.3.- ANÁLISE SOCIO-ECONÓMICO E DEMOGRÁFICO 87
2.4.- ANÁLISE CENTROS ATRACTORES E XERADORES DE DESPRAZAMENTOS 93
2.5.- ANÁLISE VIVENDAS 136
2.6.- ANÁLISE DO TRANSPORTE E A CIRCULACIÓN. 138
2.7.- ANÁLISE ENERXÉTICA E MEDIOAMBIENTAL 153
2.8.- ANÁLISE DA SEGURANZA VIARIA 162
3.- FASE II. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS 166
3.1.- IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS TERRITORIAIS 166
3.2.- PROBLEMAS E RETOS SOCIO-ECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS 178
3.3.- PROBLEMAS E RETOS MOBILIDADE 192
3.4.- PROBLEMAS E RETOS ENERXIA E MEDIO AMBIENTE. 194
3.5.- PROBLEMAS E RETOS SEGURIDADE VIARIA 196
3.6.- ANALISE DAFO 205
4.- FASE III. DEFINICIÓN DAS LIÑAS ESTRATÉXICAS 212
4.1.- OBXECTIVOS XERAIS 212
4.2.- OBXECTIVOS ESPECÍFICOS 213
5.- FASE IV. DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS 216
5.1.- PLAN SECTORIAL DE ORDEACIÓN DO TRÁFICO E ESTRUTURA DA REDE VIARIA. (P01) 218
5.2.- PLAN SECTORIAL DE FOMENTO DA MOBILIDADE PEONIL. (P02) 235
5.3.- PLAN SECTORIAL DE FOMENTO DA MOBILIDADE CICLISTA (P03) 263
5.4.- PLAN SECTORIAL DE ESTACIONAMIENTO (P04) 269
5.5.- PLAN SECTORIAL DE MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA (P05) 275

5.6.- PLAN SECTORIAL DE MELLORAS DA CALIDADE AMBIENTAL E AFORRO ENERXÉTICO (P06) 280

5.7.- PLAN SECTORIAL DE MELLORAS DA INTEGRACIÓN DA MOBILIDADE NAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS (P07) 283

5.8.- RESUMEN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS. 287

5.9.- PLAN DE IMPLATACIÓN. 290

1.- INTRODUCCIÓN.

Nas últimas décadas por motivo dunha expansión continua os hábitos de mobilidade de poboación son o resultado das novas realidades territoriais e sociais baseadas nun modelo de crecemento disperso e afastado dos centros urbanos, con distancias de viaxes máis longas que se caracteriza por unha dependencia crecente dos medios de transporte motorizados e, en especial, do vehículo privado. O resultado desta dependencia do vehículo privado deriva nun aumento dos niveis de contaminación tanto acústica coma ambiental, que provoca un deterioro do medio ambiente e da calidade de vida das persoas.

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.

Tras a identificación destes problemas xorden os **Plans de Mobilidade Urbana Sostible** (PMUS) que propoñen un conxunto de actuacións para reducir os impactos negativos dos actuais hábitos de mobilidade e para establecer formas más sostibles, utilizando modos de transporte máis eficientes e reducindo o impacto sobre as persoas e o medio ambiente.

O Instituto para a Diversificación e Aforro da Enerxía (IDAE) no documento "*PMUS: Guía práctica para a elaboración e implantación de Plans de Mobilidade Urbana Sustentable*" 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".

O 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.- AXENTES.

Proxecto: **PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO CERDEDO-COTOBADE-**

Promotor: O encargo do presente PMUS realizase a nombre do **Concello de Cerdedo-Cotobade**, con domicilio a efectos de notificación en Chan, 11, 36856 - Carballedo Cerdedo-Cotobade. Teléfono: 986 760 001. Pontevedra.
C.I.F P3601100E

Equipo redactor O encargo realizase a **GEOURBAN INGENIERÍA AMBIENTAL Y URBANISMO S.L.** B-05331129
Avda. de Redondela - Chapela 32 - 36320 Redondela, Pontevedra

Mª del Carmen Martínez Santorio, *Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade e Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais. Enxeñeira de Montes, colexiada Nº 4.481. Enxeñeira T. Agrícola, colexiada Nº 2.090,.*

Estefanía Vázquez Martínez *Licenciada en Arquitectura, colexiada Nº 15135 COAG e Máster en Renovación Urbana y Rehabilitación*.

Iria Corbacho Quintela, *T. Paisaxista. Enxeñeira de Montes e Enxeñeira Técnico Forestal. Colexiada Nº4.856. Licenciada en Ciencias ambientais. Técnico Superior en Prevención de Riscos laborais.*

1.2.- ANTECEDENTES.

Os **Plans de Mobilidade Urbana Sostible (PMUS)** son instrumentos básicos para a ordenación e planificación da mobilidade das persoas e mercadorías a adaptándose ás necesidades especificas do municipio.

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 2/2011 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.

A Lei 2/2011 de Economía Sostible establece que o contido do PMUS se axustará aos principios da propia Lei e da Estratexia de Mobilidade Sostible (Consello de Ministros abril 2009). Sen embargo, non existe normativa, que regule o contido nin os procedementos para a súa tramitación, aprobación ou revisión.

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 será tida en conta para a redacción do presente Plan.

Dentro do marco Europeo 2014-2020 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 [...]"

Neste período, polo menos un 5% 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.

1.2.1.- MARCO NORMATIVO.

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 indispensable a análise dos marcos de referencia que afectan o desenvolvemento do PMUS. A continuación recóllese aquela información principal que serve como referencia ao **Plan de Mobilidade Urbana Sustentable de Cerdedo-Cotobade.**

Todos os documentos autonómicos, supramunicipais, locais ou sectoriais relativos ao desenvolvemento urbano, das infraestruturas, do transporte ou o aforro e eficiencia enerxética, téñense en conta como marco xeral ou específico no que se encadra este PMUS. A continuación relaciónanse os principais textos de referencia que se tiveron en consideración.

1.2.1.1.- Directiva 2008/50/CE.

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. Dita directiva foi modificada pola Directiva 2015/1480 da Comisión do 28 de agosto de 2015. Os limiares de calidade do aire expostos nestas directivas son de obrigado cumprimento e recóllense nos obxectivos do presente plan.

1.2.1.4.- Libro Branco “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.

Neste documento plásmanse, entre outros, os seguintes obxectivos en materia de mobilidade:

- ⇨ Descarbonización do transporte. Supón reducir á metade para 2030 o uso de automóbiles de «propulsión convencional» no transporte urbano e eliminalos progresivamente nas cidades para 2050. 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%.
- ⇨ Visión 0 mortos para o ano 2050.

- ⇨ Desenvolver un marco validado para a tarificación viaria urbana e plans de restrición de acceso e as súas aplicacións, incluído un marco xurídico, operativo e técnico validado que abarque as aplicacións de vehículos e infraestrutura.
- ⇨ Establece procedementos e mecanismos de apoio financeiro a nivel europeo para preparar plans e auditorías de mobilidade urbana.
- ⇨ Establece un marcador europeo de mobilidade urbana baseado en obxectivos comúns.
- ⇨ Supedita a concesión de fondos de desenvolvemento rexional e de cohesión á presentación por parte das cidades e rexións dun certificado de auditoría de rendemento e sustentabilidade da mobilidade urbana
- ⇨ Posibilita a creación dun marco europeo de apoio á aplicación progresiva de plans de mobilidade urbana nas cidades europeas
- ⇨ Fomenta nas grandes empresas o desenvolvemento de plans empresariais de xestión da mobilidade

1.2.1.5.- A Comunicación «Europa en movemento: unha mobilidade sostible para Europa: segura, conectada e limpa» .

O 13 de maio de 2018 confirmou o obxectivo da UE, a longo prazo, de avanzar cara a cero falecementos no transporte por estrada para 2050, e, sinala, que se debería lograr o mesmo para as lesións graves. Así mesmo, propón novos obxectivos intermedios de redución do número de vítimas mortais de accidentes de tráfico nun 50 % entre 2020 e 2030, así como de redución do número de lesións graves nun 50 % no mesmo período, (Declaración da Valeta).

1.2.1.6.- Declaración Join, Boost, Sustain de 2019 (unir, potenciar, soster).

Da Unión Europea para sentar as bases do camiño cara á transformación dixital das cidades europeas. Recóllese como boa práctica a creación do Portal de datos de mobilidade (Mobility Data Portal-MDP25), elemento base para a creación de servizos de Mobility as a Service (MaaS). O MDP recolle e conecta os datos de mobilidade, integrándoos como información multimodal, e, faios operativos a través dunha interface normalizada, e, no marco dun acordo contractual entre os sectores público e privado. Funciona como punto de acceso único aos datos e servizos multimodais da cidade.

1.2.1.7.- Marco de actuación en materia de clima e enerxía da Unión Europea ata o ano 2030.

Dentro do Marco de actuación en materia de clima e enerxía da Unión Europea hai que destacar o Pacto Verde Europeo, polo que en setembro de 2020 a Comisión propuxo elevar o obxectivo de redución das emisións de gases de efecto invernadoiro para 2030, incluídas as emisións e absorcións, ata polo menos

o 55% con respecto a 1990. A Comisión estudou as medidas necesarias en todos os sectores, incluído o aumento da eficiencia enerxética e as enerxías renovables, e iniciou o proceso de presentación de propostas lexislativas como moi tarde en xuño de 2021 para alcanzar ese obxectivo.

1.2.1.8.- 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.

1.2.1.9.- Axenda 21.

A Axenda 21 é un programa para desenvolver a sustentabilidade a nivel mundial, aprobado por 173 gobernos na Conferencia das Nacións Unidas sobre Medio Ambiente e Desenvolvemento. Abarca aspectos económicos, sociais e culturais, así como relativos á protección do Medio Ambiente. O capítulo 28 anima ás comunidades locais a crear a súa propia versión, una Axenda 21 Local.

A Axenda 21 Local é un sistema co que as autoridades locais traballan en asociación con todos os sectores da comunidade local para preparar plans de acción para aplicar a sustentabilidade a escala local. É algo máis que un proxecto "verde".

Trátase da integración ambiental, económica, social e cultural, así como da calidade de vida da poboación local. É un proceso aberto e participativo dirixido a conseguir que os municipios sexan máis sostibles.

1.2.1.10.- 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 Para o 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 liderazgo na difusión e no seguimento dos ODS, así como da súa implementación e localización en Galicia.

1.2.1.11.- Lei 2/2011, do 4 de marzo, de Economía Sostible.

Nela defínense os obxectivos da política de mobilidade sostible. O presente plan asume na súa totalidade eses obxectivos frontais:

Contribuír á mellora do medio ambiente urbano, da saúde e seguridade dos cidadáns, e, á eficiencia da economía.

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 co mínimo impacto ambiental.

Promover a diminución do consumo de enerxía e a mellora da eficiencia enerxética, para o que se terán en conta políticas de xestión da demanda.

Fomentar os medios de transporte de menor custo social, económico, ambiental e enerxético, tanto para persoas como para mercadorías, así como o uso de transpórtelos públicos e colectivos e tamén doutros modos non motorizados.

Fomentar a modalidade e intermodalidade dos diferentes medios de transporte, considerando o conxunto de redes e modos de transporte que faciliten o desenvolvemento de modos alternativos ao vehículo privado.

1.2.1.12.- Lei 7/2021, do 20 de maio de 2021, de cambio climático e transición enerxética.

Esta lei adhírese ás reducións comprometidas no marco de actuación en materia de enerxía e clima da U.E. Para alcanzalo, a lei contempla as seguintes medidas en mobilidade urbana:

A Administración Xeral do Estado, as Comunidades Autónomas e as Entidades Locais, no marco das súas respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar no ano 2050 un parque de turismos

e vehículos comerciais lixeiros sen emisións directas de CO2. Para estes efectos o Plan Nacional Integrado de Enerxía e Clima establecerá para o ano 2030 obxectivos de incorporación de vehículos con nulas ou baixas emisións directas de CO2 no parque nacional de vehículos segundo as súas diferentes categorías.

En desenvolvemento da estratexia de descarbonización a 2050, adoptaranse as medidas necesarias, de acordo coa normativa da Unión Europea, para que os turismos e vehículos comerciais lixeiros novos, excluídos os matriculados como vehículos históricos non destinados a usos comerciais, reduzan paulatinamente as súas emisións, de modo que antes do 2040 sexan vehículos con emisións de 0 gCO2/km.

Os plans de mobilidade urbana sostible haberán de ser coherentes cos plans de calidade do aire cos que, no seu caso, conte o municipio conforme o previsto no Real Decreto 102/2011, do 28 de xaneiro, relativo á mellora da calidade do aire.

Enténdese por zona de baixa emisión o ámbito delimitado por unha Administración pública, en exercicio das súas competencias, dentro do seu territorio, de carácter continuo, e no que se aplican restricións de acceso, circulación e estacionamento de vehículos para mellorar a calidade do aire e mitigar as emisións de gases de efecto invernadoiro, conforme á clasificación dos vehículos polo seu nivel de emisións de acordo co establecido no Regulamento Xeral de Vehículos vixente.

Calquera medida que supoña unha regresión das zonas de baixas emisións xa existentes deberá contar co informe previo do órgano autonómico competente en materia de protección do medio ambiente.

1.2.1.13.- Real Decreto 970/2020, do 10 de novembro, polo que se modifican o Regulamento Xeral de Circulación.

O obxectivo da reforma é xerar un novo modelo de seguridade viaria que permita rebaixar nun 50 por cento os falecidos e feridos graves durante a próxima década, en consonancia coas recomendacións da Organización Mundial da Saúde.

O Regulamento Xeral Circulación modifica a velocidade nas cidades: 30 km/ h en vías dun único carril por sentido de circulación, 50 km/ h en vías de 2 ou máis carrís por sentido e 20 km/ h en vías que dispoñan de plataforma única de calzada. Este cambio normativo hase de acompañar dun cambio morfolóxico do viario para que estas limitacións sexan efectivas.

O Regulamento Xeral de Vehículos define os vehículos de mobilidade persoal e prohibe a súa circulación por vías interurbanas, travesías, beirarrúas, túneles urbanos e autovías e/ou autoestradas que transcorran dentro de poboado e deberán dispoñer dun certificado de circulación. Así, tamén se ha de garantir o ordenamento municipal a esta nova regulación.

1.2.1.14.- Plan director de mobilidade alternativa de Galicia (PDMAG).

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.

1.2.1.15.- 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.

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 do 1 de xullo de 2019, a Dirección Xeral de Mobilidade emitiu resolución pola que se someten a información pública, ao abeiro do apartado 1 do artigo 75 da Lei 2/2017, do 8 de febreiro, de Medidas Fiscais, Administrativas e de Ordenación, por un prazo de vinte (20) días hábiles, dende o día seguinte ao da publicación do anuncio da antedita resolución no Diario Oficial de Galicia, os proxectos de explotación de servizos públicos de transporte regular de viaxeiros de uso xeral por estrada de claves XG800 a XG891.

Durante o citado prazo, as persoas interesadas que o consideren oportuno poderán formular por escrito, ante a Dirección Xeral de Mobilidade, cantas alegacións consideren oportunas.

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

1.2.1.16.- Plan de Transporte Metropolitano de Galicia.

O Plan de Transporte Metropolitano de Galicia, realizado pola Xunta de Galicia, ten como obxectivo fundamental a mellora da mobilidade e accesibilidade na contorna das áreas metropolitanas. Trátase de que a poboación poida dispor dun mellor servizo de transporte público colectivo como alternativa ao vehículo privado. Nesta liña, a Xunta de Galicia e os concellos das diferentes Áreas Metropolitanas, están a traballar para a posta en marcha dos Novos Plans de Transporte Metropolitano, co obxectivo de mellorar a competitividade, calidade e eficiencia do servizo.

1.3.- OBXECTO E OBXECTIVO DO PLAN.

O recoñecemento de que o espazo público é para as persoas, non para os vehículos, co que iso implica de restrición da capacidade viaria de circulación e de aparcamento; pero tamén dunha mobilidade “esencial” de persoas e mercadorías en vehículo privado que precisa dunhas garantías mínima de conectividade, accesibilidade e fluidez que condiciona difíciles equilibrios ou incide en determinadas necesidades, como a de redución do tráfico, son conceptos que impregnan as medidas desenvolvidas no Plan de Mobilidade que ten como obxecto a definición dun conxunto de propostas para potenciar a mobilidade urbana sostible tanto no municipio coma na súa contorna, tendo en conta 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:

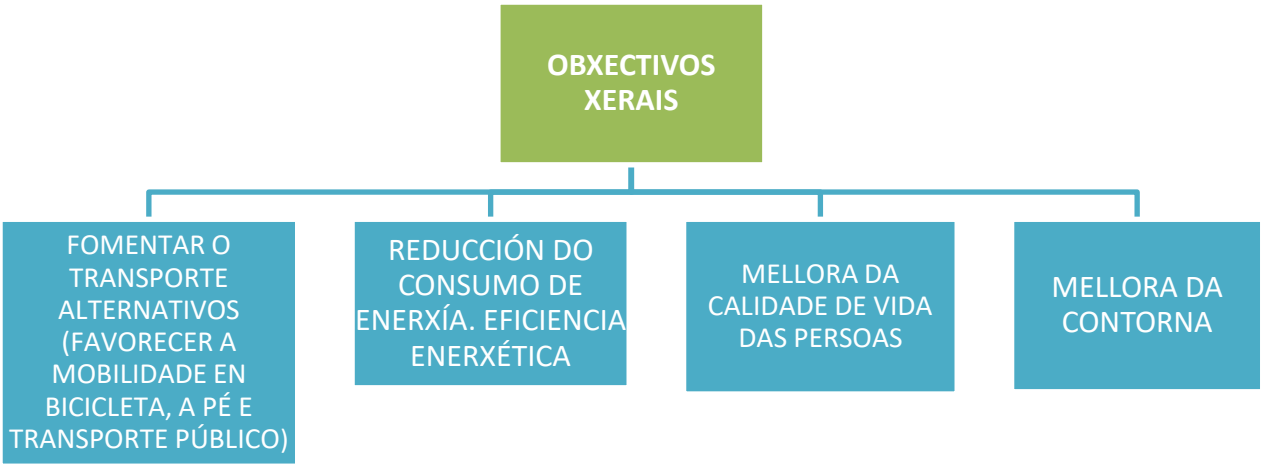
- Fomento dos modelos de transporte alternativos.
- Redución do consumo de enerxía.
- Mellora da calidade de vida dos cidadáns.
- Integrar as políticas de desenvolvemento urbano, económico, e de mobilidade de modo que se minimicen os desprazamentos habituais facilitando a accesibilidade eficaz, eficiente e segura aos servizos básicos co mínimo impacto ambiental.
- Favorecer os desprazamentos en modos de transporte enerxéticamente máis eficientes e, en particular, a mobilidade a pé e o uso da bicicleta e do transporte público.
- Potenciar, consolidar e definir novos itinerarios peonís e en bicicleta, asegurando a seguridade e a non discriminación de persoas.
- Establecer políticas en materia de aparcamento que comprenderá tanto os estacionamentos disuasorios como o aparcamento no casco urbano.
- Desenvolver a integración dos transportes públicos con medidas que favorezan a intermodalidade.
- 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.
- Fomentar o transporte público mellorando a oferta de servizos e os niveis de calidade global.
- Xestionar a mobilidade nos diferentes centros de atracción.
- 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

A pandemia mundial provocada polo COVID 19 non fixo outra cousa que evidenciar os beneficios que supón un sistema de mobilidade caracterizado por un menor uso do coche. Así, observouse unha redución da mobilidade dunha parte da cidadanía grazas ao tele traballo e a dixitalización de procesos.

Provocou cambios tanto nos destinos como na elección do modo de transporte, ao buscar unha maior calidade do desprazamento. Isto supón, entre outros efectos positivos, a diminución da conxestión de tráfico, principalmente en hora punta.

Ademais, a pandemia evidenciou os beneficios dunha concello cun menor número de coches: menos ruído, menos contaminación, aumentando a sensibilidade da poboación respecto ao medio ambiente, aspecto que, se é fomentado, pode animar a unha elección modal máis sostible.

Con todo, non todo foi positivo en materia de mobilidade, xa que a redución do número de desprazamentos afectou máis ao transporte público, percibidos como de maior risco. Así, o Plan debe prever unha rápida recuperación da confianza cidadá no transporte público, pedra angular ineludible do sistema de mobilidade.



1.4.- METODOLOXÍA DO PLAN.

Para lograr os obxectivos do Plan de Mobilidade Urbana Sostible de Cerdedo-Cotobade desenvólvese a seguinte metodoloxía multifase:

- ***FASE I*: Toma de datos e análise:**

Etapa 1:Toma de datos

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

- Enquisas de mobilidade dende a propia web, con fin de obter información de todos os grupos de poboación (homes, mulleres, anciáns, persoas con mobilidade reducida, etc.).
- Talleres sectoriais coas principais asociacións do concello (asociacións de veciños, comerciantes, taxistas, persoas con mobilidade reducida, operadores de transporte, etc.), co fin de recompilar peticións e suxestións.

Etapa 2: 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:

Etapa 3: 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

Etapa 4: Identificados os problemas e retos

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

Etapa 5: 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.

Etapa 6: 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.

Etapa 7: Definiranse unha serie de indicadores de seguimento do Plan, que permitan a avaliación da eficacia e resultados do mesmo no seu marco temporal.

A **Participación Cidadá**, que se ten en conta durante todo o proceso de elaboración do PMUS, é un instrumento imprescindible para lograr a implicación dos cidadáns, dos técnicos e, en xeral, dos diferentes axentes relacionados ou afectados. É un eixo transversal que acompaña a todas as etapas do Plan.

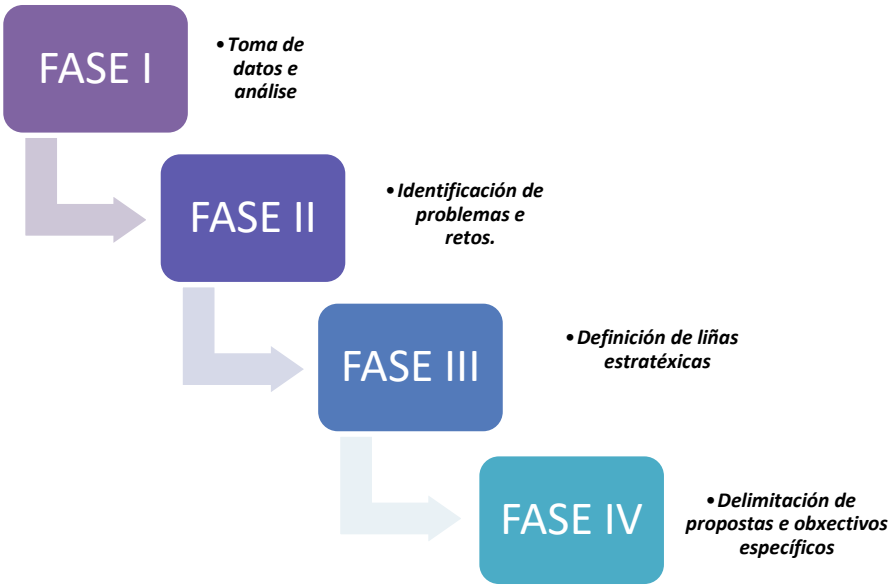


Gráfico de metodoloxía multifase do PMUS

1.5.- PRINCIPAL OBXETIVO DO PLAN.

O principal obxectivo perseguido polo PMUS é racionalizar o uso dos modos de transporte, cun emprego máis sostible dos mesmos, incidindo sobre o fomento de medios alternativos, como a mobilidade peonil, ciclista ou o transporte público, así como una xestión máis eficiente da mobilidade privada.

2.- FASE I: TOMA DE DATOS E ANÁLISE. SITUACIÓN ACTUAL

2.1. RECOMPILACIÓN DE PLANS E NORMAS URBANÍSTICAS EXISTENTES.

A normativa de plan e ordenación do territorio en Galicia está configurada pola Lei 2/2016, do 10 de febreiro, do Chan de Galicia e o Decreto 143/2016, do 22 de setembro, polo que se aproba o Regulamento da Lei 2/2016, do 10 de febreiro, do chan de Galicia.

Os diferentes Termos Municipais que configuran o territorio galego posúen unha normativa urbanística propia, ou na súa falta, unhas normas subsidiarias de plan provinciais ás que haberá que remitirse en cada caso.
O municipio de Cerdedo conta cun PXOM de data do 23/09/2014.

2.2. ANÁLISE FÍSICO E CONTEXTO TERRITORIAL.

2.2.1.- LOCALIZACIÓN E SUPERFICIE.

No interior da provincia de Pontevedra, a 22 km da capital, aséntase o Concello de Cerdedo-Cotobade. Cunha extensión de 215,10 km2, distribuídos ó longo de 21 parroquias.

Cerdedo-Cotobade é un concello na zona centro de Galicia da provincia de Pontevedra, situado no oeste da mesma. Limita cos concellos de Pontevedra, Campo Lameiro, A Estrada, Forcarei, A Lama e Ponte Caldelas. Este concello xurdiu da fusión dos concellos Cerdedo, que pertencen á comarca de Tabeirós–Terra de Montes e Cotobade, que pertencen á comarca de Pontevedra., en outubro de 2016. A capitalidade do Concello atópase no lugar de A Chan, na parroquia de Carballedo, sen que o seu topónimo se corresponda co de ningunha entidade de poboación. Unha área de transición cara o interior dacabalo entre as terras do litoral pontevedrés e a comarca do Deza.

Imaxe 1 Situación Cerdedo-Cotobade

As parroquias que forman o concello de Cerdedo-Cotobade son:

Aguasantas: localízase no sur de Cerdedo-Cotobade, e limita con Ponte Caldelas e A Lama. Segundo o INE do 2020, Aguasantas conta con 278 habitantes repartidos polas 28 entidades de poboación, das cales 17 están habitadas: O Barazal, As Boliñas, Calvelle, O Campodanta, O Casal, Ceraxe, A Coutada, Famelga, O Fental, A Godela, O Igrexario, Martín, A Pena, O Regueiro, Sucastro e O Trebello.

Almofrei: localízase no sur do concello de Cerdedo-Cotobade, e limita coa parroquia de Ponte Bora, pertencente a Pontevedra. Conta con 268 habitantes (segundo o INE do 2020) distribuídos en nove entidades de poboación que son: Os Agriños, A Arrotea, As Cachopeiras, A Costa do Outeriño, A Fontenova, A Grosa, Outeiro Redondo, A Pombeira e a Xesteira.

Boreal: localízase no sur do concello de Cerdedo-Cotobade, e limita con Ponte Caldelas. Ten unha poboación de 369 habitantes (segundo o INE do 2020). Dos seus once lugares, nove están habitados:

A Aldea de Abaixo, A Brea, A Cavada, A Costa, A Graña, Pazos, O Picoto de Abaixo, A Ponte Borela e A Senra.

Carballedo: localízase no centro do concello, situándose a súa capitalidade no lugar de A Chan. Ten 323 habitantes (segundo o INE do 2020) distribuídos en catorce entidades de poboación, das cales once están habitadas: O Berberote, A Braña, A Chan, O Comareiro, A Cuqueira, Doade, A Espeiriña, A Igrexa, A Lomba, Parraños, Pazos, Silvela, Sión e Trabazo.

Caroi: localízase no centro do municipio de Cerdedo-Cotobade, e limita con Forcarei e A Lama. Conta con 115 habitantes (segundo o INE do 2020) divídense en once entidades de poboación: A Bouza do Home, Bouzas, A Cima de Vila, A Costa, O Coto, A Eirexe, Fraguas, A Graña, A Laxa, Medelo e O Porto.

Castro: localízase ao norte do Concello de Cerdedo-Cotobade, e limita con Campo Lameiro. Conta con 110 habitantes (segundo o INE do 2020) e os lugares que pertencen á parroquia de Santa Baia de Castro son: Bugarín, Castro do Cabo, Castro do Medio e Filgueira.

Cerdedo: localízase no centro do Concello de Cerdedo-Cotobade, e limita con Forcarei. Conta con 586 habitantes (segundo o INE do 2020) e os lugares que pertencen á parroquia de San Xoán de Cerdedo son: Abelaíndo, Arén, San Bernabé, Barro, Biduído, Cabenca, Carballás, Cavadosa, Cerdedo, Cernados, Chamadoira, O Coteliño, Limeres, Lourido, Meilide e Revolta.

Corredoira: localízase no centro do concello de Cerdedo-Cotobade. Conta con 114 habitantes (segundo o INE do 2020). Componse de dez entidades de poboación: A Anta, O Carballal, O Casal, O Lombiño, O Meixoeiro, O Outeiro, A Pedra Picada, As Pozas, A Redonda e O Val.

Figueroa: localízase no norte do Concello de Cerdedo-Cotobade, e limita con Forcarei. Conta con 131 habitantes (segundo o INE do 2020) e os lugares que pertencen á parroquia de San Martiño de Figueroa son: Deán, Figueroa, Loureiro, San Martiño e Vilar.

Folgoso: localízase ao norte do Concello de Cerdedo-Cotobade, e limita con Forcarei. Conta con 111 habitantes (segundo o INE do 2020) e os lugares que pertencen á parroquia de Santa María de Folgoso son: Cachofés, O Casal, Covas, A Esbarrela, Outeiro, Quinta e Vilariño.

Santiago de Loureiro: localízase no sur do concello de Cerdedo-Cotobade, e limita con A Lama. Conta con 152 habitantes (segundo o INE do 2020) que están distribuídos en dez entidades de poboación: O

Batán, O Beseiro, A Chan, A Costa, O Frade, O Igrexario, Insuela, O Pereiral, O Piornal, Ribalta e A Vilalén.

Parada: localízase ao norte do Concello de Cerdedo-Cotobade, e limita con Forcarei. Conta con 28 habitantes (segundo o INE do 2020), e os lugares que pertencen á parroquia de San Pedro de Parada son: Framil, Insua, Mouteira e Parada.

Pedre: localízase ao norte do Concello de Cerdedo-Cotobade, e limita con Campo Lameiro. Conta con 128 habitantes (segundo o INE do 2020), e os lugares que pertencen á parroquia de Santo Estevo de Pedre son: Pedre, Serrapioe Vichocuntín.

Quireza: localízase ao norte do Concello de Cerdedo-Cotobade, e limita con A Estrada e con Forcarei. Conta con 318 habitantes (segundo o INE do 2020), e os lugares que pertencen á parroquia de San Tomé de Quireza son: Cuíña, Os Castros, Fondós, Laxoso, Mamoalba, O Outeiro, Piñeiro, Tres aldeas e Vilarchán.

San Martiño de Rebordelo: está situada no sur do Concello de Cerdedo-Cotobade, distinguíndose nela oito entidades de poboación: O Facho, As Lagoas, Os Lourenzos, Os Martices, O Pozo Negro, O Quinteiro de Abaixo, O Quinteiro de Arriba e o Salgueiro. Conta con 124 habitantes (segundo o INE do 2020).

San Xurxo de Sacos: está situada no centro do Concello de Cerdedo-Cotobade e limita con Campo Lameiro. Está dividida en dez entidades de poboación: Barbeitos, Calva da Viña, Cuspedriños, Cutián, Fentáns, Fontán, Lombo do Muíño, A Longa, O Outeiro, e San Xurxo, e conta con 499 habitantes (segundo o INE de 2020).

Santa María de Sacos: localízase no centro do Concello de Cerdedo-Cotobade. Conta con 227 habitantes (segundo o INE do 2020). Distínguense catro entidades de poboación: O Cádavo, Dorna, Vila de Abaixo e Vila de Arriba.

Tomonde: localízase ao norte do Concello de Cerdedo-Cotobade e limita con Forcarei e A Estrada. Conta con 126 habitantes (segundo o INE do 2020), e os lugares que pertencen á parroquia de Santa Mariña de Tomonde son: Barbeira, A Devesa, Fraguas, Tomonde e Vilalén.

Tenorio: está situado ao sur do Concello de Cerdedo-Cotobade, e limita coa parroquia pontevedresa de Ponte Bora. O río Lérez bordea a parroquia, servindo como fronteira coa parroquia de San Andrés de Xeve de Pontevedra, polo oeste. Ten unha poboación de 1098 habitantes (segundo o INE do 2020) polo que é a parroquia máis poboada de todo o municipio. Dista uns oito kilómetros de Pontevedra, capital coa que se comunica pola estrada N-541. A parroquia conta con trece entidades de poboación: Barro, Calvelo, O Castro, Covas, A Laxe, Lérez, Parada, Rascadería, O Río, Tenorio, A Torre Vella, Tralasmós, Vilanova e Zamar.

Santo André de Valongo: localízase no sur do Concello de Cerdedo-Cotobade, e limita con A Lama. Conta con 108 habitantes (segundo o INE do 2020), que están distribuídos en once entidades de poboación: O Campo da Ferreira, O Campo, A Casanova, A Cerdeiriña, Chielas, O Igrexario, O Outeiro do Forno, As Penizas, O Quinteiro, Rañas e O Regueiro.

Viascón: localízase no centro do Concello de Cerdedo-Cotobade, e limita con Campo Lameiro. Conta con 484 habitantes (segundo o INE do 2020) que están distribuídos en once entidades de poboación: A Atalaya, A Bouza, Cabanelas, O Camiño Novo, O Castro, A Costa, A Costiña, Cuíñas, O Mallo, Quintán e O Valiño.

2.2.2.- ANÁLISE XEOGRÁFICO DO TERRITORIO

2.2.2.1.- OROGRAFÍA

No cumio do Monte Seixo, practicamente no límite do concello, atópase un gran miradoiro con grandiosas vistas da provincia de Pontevedra entre as que se atopa a coñecida como Portalén ou Porta do Alén.
O Monte Seixo, dacabalo entre a Lama e Cotobade, é particularmente rico en formacións xeolóxicas creadas polo xeo, a auga e vento. Nestas rochas a erosión vai creando alvéolos nos zonas periféricas, dando formas redondeadas ou caprichosas as rochas. Hai casos como o de Portalén, preto da Capela de Santa Mariña do Seixo, onde este fenómeno presenta insólitos puntos de apoio entre penedos, e mesmo que as pedras de avalar serve coma lugar de rito.

A parte este de Cotobade esta ocupada pola Serra do Cando, que se estende entre os rios Vergugo e Lérez ata chegar a Beariz, en Ourense. Estes espazos de brañas, carqueixas e breixos, onde se chegan a superar os 900 metros, forman parte da Red Natura como lugar de interese comunitario e dan acubillo a diversas formacións rochosas de formas sorprendentes, que son orixe de lendas e contos.

2.2.2.2.- HIDROGRAFÍA

O termo municipal de estudo atópase emprazado, desde un punto de vista hidrográfico, na conca do río Lérez.

A conca do río Lérez é de 449,5 Km^2 de forma máis ben alongada como se sinala nas seguintes relacións de anchura e lonxitude de ½,46 e o índice de alongamento de 0,41.

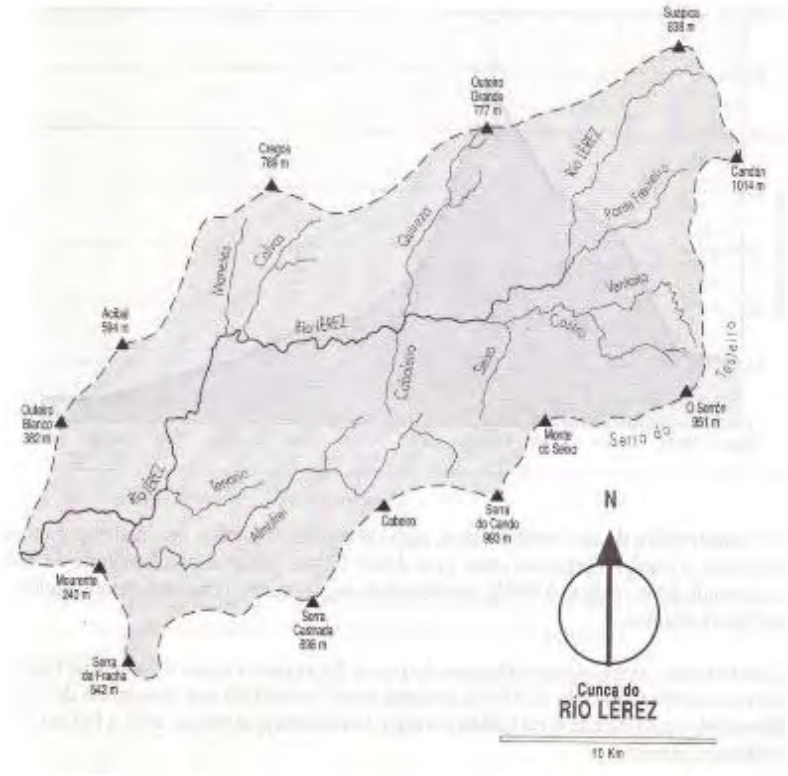
O río Lérez ten o seu nacemento a 900 m de altitude na serra do Candán e a súa lonxitude total é de 57 km.

Á altura de Cerdedo forma un brusco cóbado aproveitando unha fractura N-NE/ S-SW que alonga a súa canle permitindo a formación de amplos prados de formación aluvial. O seu pendente é de 1,19%.

Recibe neste tramo pola esquerda ao pequeno Ponche Freixeiro e augas abaixo ao seu primeiro afluente importante o río do Castro que drena un amplo sector dos montes Testeiro (conca de 78 km^2 achegando un caudal de 3,4 m^3/ s que supón un caudal relativo de 43,8 l/ s/km^2 indicativo das fortes precipitacións deste tramo), ao Seixo e ao Barbeira.

Desde Cerdedo, camiñando xa por granito de dous micas, aumenta caudal co Porto dás Cubas, o Quireza (nace en Outeiro Grande a 620 metros de altitude) e ao Cabaleiro. A pendente do 2,18% faille saltar en pequenos rápidos.

O percorrido en zig zag é unha constante ata a desembocadura, mentres os seus afluentes Gargalláns, Calvos, Maneses, Tenorio e Almofrei convérteno nun río potente.



Imaxe 2 Cuenca Río Lérez

2.2.2.3.- HIDROXEOLOXÍA

As características hidroxeolóxicas están fortemente condicionadas pola litoloxía e tectónica dos materiais existentes. Debido á pouca porosidade destes, a viabilidade de augas profundas é escasa e o afloramento de augas superficiais é debida aos numerosos planos de esquistosidade e fracturas que captan gran parte da auga de choiva. Nos granitos as posibilidades de acumulación de auga redúcese ás zonas de fractura.

Para o uso doméstico o nacemento de augas é moito máis factible, xa que tendo en conta a elevada precipitación anual e o desenvolvemento dos chans, nalgúns puntos de estimable potencia, iso é posible aínda que de forma estacional.

2.2.2.4.- CLIMATOLOXÍA

O clima dunha zona queda definido polas estatísticas a longo prazo dos caracteres que describen o tempo desa zona, como a temperatura, humidade, vento, precipitación, etc., sendo o tempo o estado da atmosfera nun lugar e momento determinados.

Para describir os distintos elementos que caracterizan a climatoloxía da zona de estudo se parte dos datos proporcionados pola estación da Estrada, situada no Municipio da Estrada, cuxas principais características móstranse nas táboas seguintes:

Estación Meteorolóxica	Coordenadas Xeográficas		Altitude (m)	Tipo de Estación
	Latitude	Lonxitude		
A ESTRADA	42º 41´	8º 29´	296	TERMOPLUVIOMÉTRICA

Táboa Datos Estación meteorolóxica Fonte METEOGALICIA

TEMPERATURA

A temperatura media anual presenta un valor de 13,4º C.

A temperatura media das mínimas do mes máis frío é de 4º C, mentres que a media das máximas do mes máis cálido presenta valores de 25,5º C.

Na táboa e figura seguintes móstranse as temperaturas medias mensuais.

	Meses												
Variables	Xan.	Feb.	Mar.	Abr.	Mai.	Xuñ.	Xull.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dec.	Media anual
t	7,8	8,9	10,1	11,4	13,7	17,1	19,9	19,9	18,3	14,1	10,9	9,7	**13,4**

Táboa. Valores de temperatura media (º C). Fonte METEOGALICIA

Non existe período moi frío (<5 º C) e ou período frío (entre 5 º C e 10 º C) é curto, desde decembro a febreiro. O período fresco (10-15 º C) é prolongado, rexistrándose en 5 meses. O período tépedo (15-20 º C) vai desde xuño ata setembro.

PRECIPITACIÓN

A cantidade de precipitación exprésase pola altura da capa de auga que cubriría o chan se este fose perfectamente horizontal. A medida desta precipitación ten carácter estimativo e serve para coñecer o réxime pluviométrico dunha área considerada.

A precipitación media anual presenta un valor de 1.840 mm.

A continuación, móstranse os valores medios mensuais de precipitación.

	Meses												
Variables	**Xan.**	**Feb.**	**Mar.**	**Abr.**	**Mai.**	**Xuñ.**	**Xull.**	**Ago.**	**Set.**	**Out.**	**Nov.**	**Dec.**	**Media anual**
P	*239*	*245*	*171*	*135*	*132*	*71*	*34*	*44*	*111*	*166*	*206*	*286*	*1.840*

Táboa. Valores precipitacións (mm). Fonte METEOGALICIA

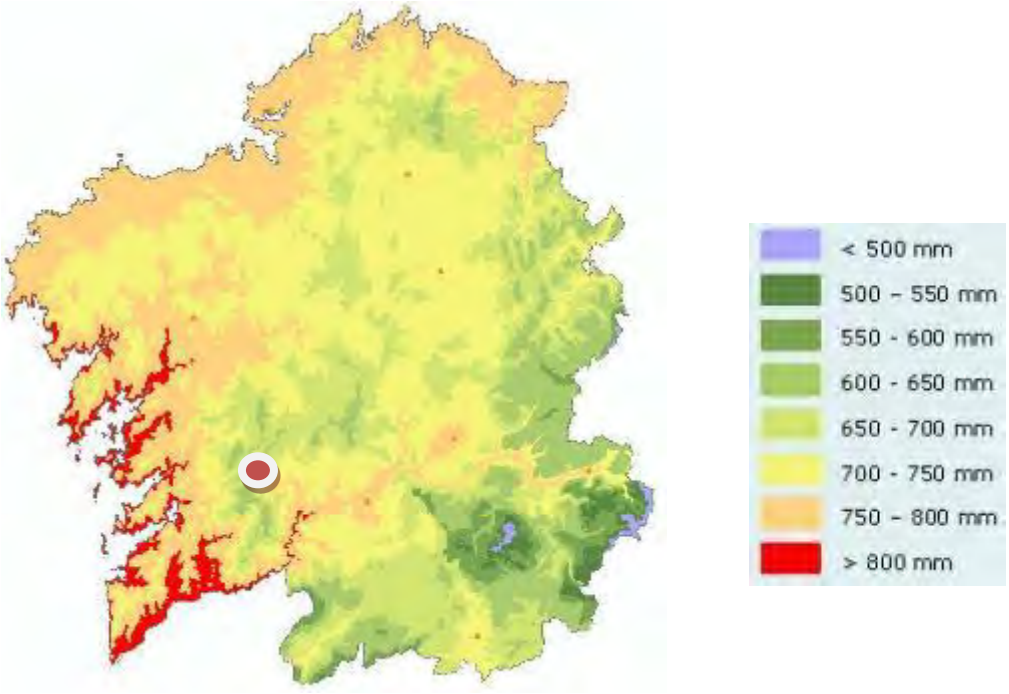
En xeral, obsérvase unha distribución estacional das precipitacións que se concentran no outono e inverno (26 % e 42 %). O mes de máxima precipitación é decembro presentando un valor de 286 mm. O mes máis seco, e por tanto que presenta un rexistro mínimo de pluviosidade é o mes de xullo cun valor da orde de 34 mm.

EVAPOTRANSPIRACIÓN

A evapotranspiración potencial mide a cantidade de auga evaporada nunha área de superficie terrestre e nun período determinado. Isto depende, por unha banda, da extensión da superficie evaporante e das condicións da devandita superficie (auga libre, chan empapado, cuberta vexetal) e das circunstancias meteorolóxicas reinantes por outra (radiación solar, temperatura, humidade, vento).

Na transferencia de vapor de auga da terra á atmosfera, ademais do proceso de evaporación, entra en xogo o da transpiración das plantas. Estes procesos, considerados conxuntamente, permiten definir a evapotranspiración potencial (ETP) como a máxima cantidade de auga, baixo unhas condicións climáticas dadas nun período determinado, por unha extensión de chan totalmente cuberto de vexetación e permanentemente encharcado de auga. Este é un concepto útil para coñecer as necesidades hídricas das plantas e os balances de humidade do chan, aínda que se trata dun índice teórico por causa da dificultade de facer medicións directas.

Os valores de evapotranspiración potencial (ETP) poden ser maiores ou menores que a auga recibida nun período de tempo determinado. No primeiro caso prodúcese un déficit de humidade ou precipitación e no segundo un exceso de drenaxe ou exceso de precipitación.



Imaxe 3 ETP media anual (mm) de Galicia. Fonte SITEB

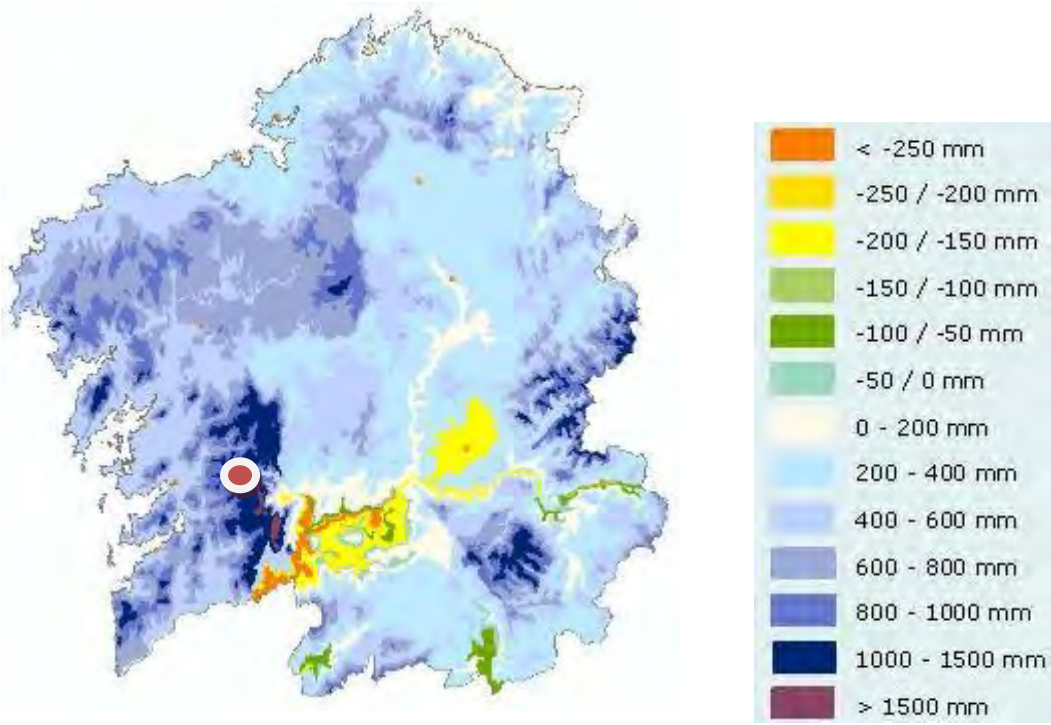
A ETP media anual da zona de estudo é de 714,7 mm e como feito máis característico, cabe destacar a ausencia déficit hídrico nos meses de verán

BALANCE HÍDRICO

O balance hídrico dunha área determinada defínese habitualmente como o resultado de comparar as ganancias e perdas de auga ocorridas nun intervalo temporal dado. As ganancias están representadas pola oferta pluviométrica do clima: a precipitación; e as perdidas, pola auga consumida pola vexetación xunto coa que se evapora directamente á atmosfera desde o chan e as superficies libres de auga: a evapotranspiración.

Cando o balance hídrico toma valores positivos enténdese que hai un exceso de auga fronte ao consumo, fálase de exceso hídrico; cando toma valores negativos, a oferta pluviométrica non cobre a demanda potencial da vexetación, fálase de déficit hídrico e durante o tempo que duren estas condicións, dependendo da intensidade do déficit, as plantas poden verse gravemente afectadas, reducindo o

consumo de auga, a taxa de transpiración, a súa produtividade, sufrindo tensión hídrica e chegando mesmo a marchitarse.



Imaxe 4 Balance hídrico anual (mm) de Galicia. Fonte SITEB

Como nas provincias costeiras atlánticas o balance anual é claramente, excedentario, rexistrándose nesta estación valores de entre 1000 a 1500 mm.

O outono é a estación de maior exceso hídrico seguido do inverno, presentando na primavera un balance global cun pequeno exceso. O verán presenta un escaso é déficit, parecido en toda a zona de costa atlántica.

CLASIFICACIÓNS CLIMÁTICAS

Clasificación Climática de Allué

Segundo os valores climáticos, para Allué o territorio corresponde á Subrexión fitoclimática Atlántica europea.

Esta subrexión, de influencia oceánica acusada, presenta unha vexetación típica de tipo Aestilignosa. Está representada pola alianza Quercion robori- petrae, a asociación típica da cal é a Quercetum roboris gallaecium. Caracterízase pola presenza das especies: Mediacago mariñar, Diotas candidissima, Helichrysum foetidum, Gallactites tomentosa e Scolymus hispanicus.

Clasificación de Papadakis

Papadakis considera que as características dun clima desde o punto de vista de ecoloxía dos cultivos son as seguintes:

Rigor invernal (tipo de inverno), e calor estival (tipo de verán), que definen o réxime térmico.

Aridez e a súa variación estacional (baseada no balance hídrico) que define o réxime de humidade.

A clasificación deste autor vén dada exclusivamente en termos de parámetros meteorolóxicos e baséase nos seguintes datos: temperatura media das máximas, temperatura media das mínimas, temperatura media das mínimas absolutas, precipitación mensual e índice hídrico anual e mensual.

CLASIFICACIÓN DE PAPADAKIS				
Tipo		***Réxime***		***Unidade Climática***
Verán	***Inverno***	***Térmico***	***Humidade***	
Ci	**O**	**Ma**	**Hu**	*Mediterráneo marítimo*
Citrus	*Arroz*	*Marítimo cálido*	*Mediterráneo húmido*	

Táboa. Tipo climático segundo a clasificación de Papadakis Fonte METEOGALICIA

2.2.2.5.- ÁREAS DE INTERESE AMBIENTAL

No termo municipal de Cerdedo-Cotobade atópanse 2 espazos naturais en réxime de protección dentro do ámbito Rede Natura 2000, clasificadas como Zonas de Especial Conservación (ZEC).

ZEC RÍO LEREZ

Una zona de especial protección dos valores naturais e ZEC situado en Cerdedo-Cotobade denomínase ZEC Río LEREZ (Código ES1140002).

Foi declarado LIC o 29 de decembro de 2004. Decisión da Comisión do 7 de decembro de 2004 , pola que se aproba a lista de lugares de importancia comunitaria da rexión bioxeográfica atlántica e declarado ZEC 31 de marzo de 2014. Decreto 37/2014, polo que se declaran zonas especiais de conservación os lugares de importancia comunitaria de Galicia e se aproba o Plan director da Rede Natura 2000 de Galicia.

Tramo baixo do río Lérez ata a súa desembocadura na ría de Pontevedra. Deste modo, este espazo, de 150 ha, transcorre polos municipios de Pontevedra, Campo Lameiro, Cerdedo-Cotobade.

O espazo protexe territorio de Lérez, Mourente, Santa María de Xeve, Xeve e Bora no concello de Pontevedra; do Campo e Fragas no concello de Campo Lameiro; e de Tenorio, Viascón e Sacos no concello de Cerdedo-Cotobade.

Comeza na ponte vella de San Xusto en Sacos, Cerdedo-Cotobade, e ampara ao leito e ribeiras do Lérez ata chegar á praia fluvial de Pontevedra, que se atopa no lugar da Torre, Lérez. Nese treito o río ten as insuas da Illa Rociña e da Ínsua do Pego. Atópanse tamén nel as praias fluviais do rego dos Pozos (entre as Fragas e Tenorio) e a do Canal (entre Xeve e Tenorio). Neste treito do Lérez só chegan, e están protexidos, reducidas extensións de varios regatos pequenos. O maior é o río Almofrei, que conflúe no encoro de Bora.

No seo deste espazo diferenciáronse un total de 14 Unidades Ambientais, das que 3 inclúense no grupo UA200 Humidais continentais, e outras 3 no UA600 Paisaxe rural transformado.
En canto aos hábitats do Anexo I da DC 92/43/CEE, este espazo alberga un conxunto de 11 tipos, dos que 2 considéranse prioritarios (un 18%). A maior parte dos hábitats inclúense no grupo Formacións herbosas naturais e seminaturais, que conta con 4 tipos.

O Lérez protexe a dous hábitats prioritarios da tipoloxía de peudo-estepas fluviais e de bosques de ribeira con abeneiros e freixos. A meirande parte da súa extensión de interese son formacións herbosas naturais e seminaturais, e en menor medida a de abeneiros e freixos, e as carballeiras (*Quercus robur*) e os cerquiños (*Quercus pyrenaica*). O seu treito final ao leste acolle a hábitats de esteiros.

En canto a Flora entre as especies de interese de conservación atópanse as especies *Narcissus cyclamineus, N. triandrus* e especies de *Sphagnum*. No Lérez atópanse dúas especies vexetais presentes no do catálogo galego de especies ameazadas: o musgo *Fontinalis squamosa* e *N. cyclamineus*.

Sobre a Fauna algunhas especies de interese do Lérez son o caracol Quimper Elona, os odonatos Oxygastra curtisii e Macromia splendens, ou o lagarto das silvas (Lacerta schreiberi).

Imaxe 5 Zona de influencia do ZEC Rio Lérez (Fonte: Plan Director da Rede Natura 2000)

ZEC SERRA DO CANDO

Una zona de especial protección dos valores naturais e ZEC situado en Cerdedo-Cotobade denomínase ZEC SERRA DO CANDO (Código ES1140014).

Foi declarado LIC o 29 de decembro de 2004. Decisión da Comisión do 7 de decembro de 2004 , pola que se aproba a lista de lugares de importancia comunitaria da rexión bioxeográfica atlántica e declarado ZEC 31 de marzo de 2014. Decreto 37/2014, polo que se declaran zonas especiais de conservación os lugares de importancia comunitaria de Galicia e se aproba o Plan director da Rede Natura 2000 de Galicia.

Na zona centro-suroeste de Galicia, na denominada Dorsal Galega. Nesta serra atópase o nacemento dos ríos Verdugo e Almofrei (este último tributario do Lérez). Está relativamente próxima ao río Lérez e ao río Avia, afluente do Miño. Localidades de referencia: Cerdedo, Chamadoira, Limeres, Cavadosa e Meilide (Cerdedo); Caroi, Valongo e Augas Santas (Cotobade); Alfonsín, Devesa de Arriba, Pousada, Pardesoa e Sisto (Forcarei); Escuadra, Antas, Covelo, Cambeses, Gabián, Cernedo e A Barcia (A Lama); Xigarza e Doade (Beariz). Unha superficie de 5.458 ha.

O número de Unidades Ambientais delimitadas é de 16, das que 4 englóbanse no grupo UA200 Humidais continentais, mentres que nos grupos UA400 Bosques naturais e seminaturais e UA900 Viais e liñas de abastecemento inclúense 3 representacións.

En canto ao número de hábitats do Anexo I da DC 92/43/CEE, neste espazo identificáronse un total de 17 hábitats, dos que 4 son prioritarios (un 24%). Os grupos que maior número de hábitats albergan son os de Formacións herbosas naturais e seminaturais e Hábitats rochosos e covas, cada un deles con 4 tipos. Os tipos máis destacados presentes neste espazo son Nat-2000 3130 Augas oligotróficas ou mesotróficas, Nat-2000 4020* Queirogais húmidos atlánticos de *Erica ciliaris* e *Erica tetralix* e Nat-2000 7110 * Turbeiras altas activas.

O ZEC Serra do Cando alberga unha variada fauna e flora de interese comunitario, entre a que se atopan un total de 17 especies pertencentes ao Anexo II da DC 92/43/CEE e 24 ao Anexo IV. Mentres que entre a ornitofauna 13 taxons inclúense no Anexo I da DC 2009/147/CE. Cabe citar entre estas especies *Bubo bubo*, *Circus cyaneus*, *Pernis apivorus*, *Galemys pyreanicus* ou *Myotis bechsteinii*.

Imaxe 6. Zona de influencia do ZEC Serra do Cando (Fonte: Plan Director da Rede Natura 2000)

2.2.2.6.- PATRIMONIO HISTÓRICO-CULTURAL

PATRIMONIO ETNOGRÁFICO.

"Eira da Pena"

Dentro da parroquia de Cerdedo, e próxima á Praza do Concello, atópase a chamada "Eira da Pena". Trátase dun conxunto arquitectónico composto de 9 hórreos. Atópanse nun alto, e illados das casas do núcleo, de modo que constitúen unha referencia na paisaxe. Resultan interesantes pola forma de colocarse en torno a un prado dedicado tradicionalmente ás mallas colectivas.

Imaxe 7: Eira da Pena

"Eira Grande".

Na parroquia de Santo Estevo de Pedre atópase un dos eirados máis coñecidos pola contorna, denominado "Eira Grande". Unha praza formada por un conxunto de 12 hórreos, totalmente rehabilitados, e construídos todos eles en pedra e madeira, e cubrición a dúas augas a base de tella e de pedra. Na mesma eira hai outra máis pequena chamada "Eira do Pallal".

Imaxe 8: Eira da Grande

"Eira da Hermida"

A "Eira da Hermida" está situada no lugar de Filgueira (parroquia de Sta. Baia de Castro). Atópase na ladeira de Pena Redonda, conta cun interese paisaxístico e etnográfico singular. As fermosas vistas do val de Quireza non deixarán indiferente a ninguén. É un fermoso eirado composto por unha agrupación de 21 hórreos en moi bo estado de conservación. Completan este conxunto a Ermida da Virxe dos Remedios, de estilo barroco e un cruceiro.

Imaxe 9: Eira da Hermida

"Muíños"

Tomonde: Un muíño no Regueiro do Batán, abeirado de prados é destacable. Folgos: É salientable no lugar, o bo estado de conservación do muíño do núcleo.

Parada: Hai dous muíños unidos por un pasa pedras nun tramo ancho e de pouca profundidade.

Quireza: A Ponte do Cando e dous muíños na cunca do río Quireza, xunto ó bosque de ribeira, forman un conxunto de sobranceiro interese.

ARTE RUPESTRE

PETRÓGRIFOS

"Outeiro do Lombo da Costa. (San Xurxo de Sacos)"

Considerado o conxunto de maior envergadura. Atópanse aquí máis da metade dos petróglifos de Monte Arcela. Esta estación, destaca polo seu tamaño, de máis de trinta metros cadrados, con cerca de vinte rochas gravadas. Os motivos máis representados son as combinacións circulares e os cuadrúpedos. Esta zona constitúe xunto con Fentáns, unha das estacións máis interesantes do Noroeste Peninsular. Dentro de esta estación é preciso destacar o petróglifo Laxe das Rodas, petróglifo de gran tamaño con arredor de cincuenta combinacións de círculos concéntricos de variada tipoloxía e entrelazadas, e numerosos cérvidos de pequeno tamaño, e a Laxe do Cuco, rocha plana que representa figuras de cérvidos, combinacións circulares e cazoletas.

Imaxe 10: Petróglifo Outeiro do Lombo da Costa

"Gravados rupestres de Fentáns"

O concello de Cerdedo-Cotobade alberga numerosos gravados rupestres. Os máis significativos están localizados na parroquia de San Xurxo de Sacos, sendo especialmente importante o Conxunto de Gravados rupestres de Fentáns, que acolle preto de 300 gravados. Tres rochas destacan sobre o resto: a Pedra das Ferraduras, a Laxe dos Cebros e o Couto do Rapadoiro.

A Pedra das Ferraduras: Na parte superior desa rocha represéntase un dos mellores exemplos de pegadas de cérvidos e bóvidos que se conservan, que parecen camiñar deica unha combinación de círculos concéntricos. A parte sur está dominada por unha escena de caza ou acoso, constituída por sete figuras antropomorfas reducidas á mínima expresión que portan armas e rodean aos cervos. A rocha contempla ademais tres deseños dos denominados ídolos-cilindros.

Laxe dos Cebros: Sobresae polo seu deseño labiríntico con grande cazoleta central. Arredor deste deseño dispóñense varios cérvidos e combinacións circulares, coa peculiaridade de que todas as figuras están unidas entre si, en maior ou menor medida.

Couto do Rapadoiro: Localizado nunha pequena rocha, nel aprécianse catro combinacións circulares. Na parte inferior distínguese o que podería ser un ídolo, unha combinación circular e un cérvido acompañado dunha figura humana que semella ferilo. Na parte dereita está representado outro cérvido. Cronoloxicamente atribúese á etapa de transición do III ao II milenio a. de C.

Imaxe 11: Gravados rupestres de Fentáns

"Petróglifos de Viascón"

Cerdedo-Cotobade conserva numerosos restos prehistóricos, como mámoas, castros e petróglifos. Os máis destacados, ademais do de Fentáns, son os complexos rupestres localizados nas parroquias de Viascón onde se atopan os gravados rupestres de Pedra do Lombo da Costa, Laxe do Cuco e a roca de Portela da Laxe.

Portela da Laxe: Parte dos Petróglifos de Portela da Laxe foron destruídos no último cuarto do século XX como consecuencia das obras de ampliación da estrada que une Pontevedra e Ourense. Dos seis conxuntos que había quedan dous. A rocha principal está situada na parroquia de Viascón a menos de 100 metros do quilómetro 15 da estrada N-541. Trátase dunha gran rocha a rentes do chan que mide 7,80 m. de longo por 2,80 m. de ancho. Nela destacan os gravados con combinacións circulares, cadrados recheos de puntos, paletas e unha interesante cruz esvástica no punto medio da metade esquerda. O outro grupo da estación son dúas rochas que presentan combinacións circulares. Unha é alongada, de 6 m de longo por 1,60 m. de ancho, e a outra é mais pequena, de 2,50 por 1,70 metros, aproximadamente.

Laxe das Rodas do Lombo da Costa: Tamén en Viascón subindo 400 metros dende N-541 por unha empinada pista forestal, encontramos a Pedra do Lombo da Costa. Nesta rocha destaca a combinación de grandes círculos con pequenas figuras zoomorfas. Estas últimas aprécianse ben só con luz solar rasante, xa que soamente con esta luz percibimos as figuras co gravado máis suave.

Imaxe 12: Petróglifos de Viascón

"Laxe das Coutadas (Costa-Viascón)"

Conxunto de gravados sobre rocha de granito de gran medio, de 12 x 5 ms. As representacións de cérvidos comparten cos círculos a superficie da rocha. Hai asociacións de motivos, como a combinación de círculos concéntricos no medio de zoomorfos.

Imaxe13 : Laxe das Coutadas

Porteliña da Corte (Aguasantas)".

Conxunto de gravados divididos en cinco rochas moi próximas entre sí. Presenta gran número de cazoletas, arredor de vinte combinacións circulares e un cuadrúpedo.

Imaxe 14: Porteliña da Corte

CASTROS

"COTO DE CASTRODIZ"

O coto de Castrodiz da nome á feligresía. Castro romano a 631 m de altura no que se erixiu un forte medieval. Xosé Roxelio Otero Espasandín poeta e fillo da parroquia, dedícalle un poema "Castrodiz, castro amigo en Terras de Cerdedo. Nacín a túa veira, soñei coas túas lendas sendo neno".

"A CRUZ DO CASTRO"

A Cruz do Castro é un outeiro situado en Carballedo, no que se asenta un xacemento arqueolóxico da Idade do Ferro e da Época Romana Tardía, formado por varios recintos fortificados e distintos elementos etnográficos e construcións de arquitectura popular, entre os que salienta un muiño de vento, o Muíño de Vento de Laredo recentemente restaurado. A Cruz do Castro é un outeiro que se sitúa ás costas do barrio da Igrexa, en Carballedo, e sirve de soporte a un dos conxuntos patrimoniais máis coñecidos do Concello de Cotobade. Consta dun xacemento arqueolóxico, formado por varios recintos fortificados e distintos elementos etnográficos e construcións de arquitectura popular.

No recinto principal atópase o Muíño de Vento de Laredo, unha das catro construcións deste tipo existentes en Cotobade. É do tipo bidireccional de cuberta fixa e foi recentemente restaurado.

PATRIMONIO RELIXIOSO.

Igrexas e capelas

“Capela da Concepción ou de San Salvador”
“Capela da Purisima Concepción”
“Capela da Virxe da O”
“Capela da Virxe de Loreto”
“Capela da Nosa Señora de Lixó”
“Capela da Nosa Señora de Lixó”
“Capela da Nosa Señora do Pego”
“Capela da Nosa Señora do Perpetuo Socorro”(Abelaíndo)
“Capela da Nosa Señora dos Remedio”(Castro)
“Capela da San Bartolomé”
“Capela da San Bernabé”
“Capela da San Bieito ou da Purísima Concepción”
“Capela da San Brais”
“Capela da San Cibrao”
“Capela da San Lourenzo”
“Capela da San Miguel”
“Capela da San Roque”
“Capela da San Xoán”
“Capela da San Xoán Evanxelista”
“Capela da San Xosé”
“Capela da San Xosé da Peneda”
“Capela da Santa Catalina”(Lourido)
“Capela da Santa Lucía”(Lourido)
“Capela da Santa Lucía de Famelga”
“Capela da Santa Mariña”
“Capela da Santa Teresa”
“Capela do Neno Xesús”
“Capela da Nosa Señora de Lourdes”
“Capela Santo Anxo da Garda”
“Conxunto de San Antón”
“Igrexa de Aguas Santas”
“Igrexa de Caroi”
“Igrexa de Loureiro”
“Igrexa de San Antón de Valongo”
“Igrexa de San Gregorio de Corredoira”
“Igrexa de San Lorenzo Almofrei”

“Igrexa de San Martiño de Borela”
“Igrexa de San Martiño de Rebordelo”
“Igrexa de San Miguel de Carballedo”
“Igrexa de San Pedro de Tenorio”
“Igrexa de San Xurxo Sacos”
“Igrexa de Santa María de Sacos”
“Igrexa de Santiago de Viascón”
“Igrexa Parroquial de San Martiño de Figoreoa”
“Igrexa Parroquial de San Pedro de Parada”
“Igrexa Parroquial de San Xoán Bautista”
“Igrexa Parroquial de Santa Baia de Castro”
“Igrexa Parroquial de Santa María de Folgoso”
“Igrexa Parroquial de Santa Mariña de Tomonde”
“Igrexa Parroquial de Santo Estevo de Pedre”
“Igrexa Parroquial de Santo Tomé de Quireza”

CASAS GRANDES E CASAS REITORAIS

“Casa Grande de Santa Mariña de Augasantas”
“Casa Reitoral de Augasantas”
“Casa Reitoral de Nosa Señora de Lourdes”
“Casa Reitoral de San Martiño de Figeroa”
“Casa Reitoral de Santo Tomé de Quireza”
“Casa Reitoral de Borela”
“Casa Reitoral de San Xoan Bautista”
“Casa Reitoral Santa Baia de Castro”
“Casa Reitoral de Santo Estevo de Pedre
“Casa Reitoral d Valongo”
“Casa Reitoral Viascón”
“Casa Reitoral San Pedro Monasterio Benedictino”

PETOS DE ÁNIMAS

“Peto de ánimas de Deán”
“Peto de ánimas deFamelga”
“Peto de ánimas de Capilla de San Cibrao”
“Peto de ánimas de Vichocutín”
“Peto de ánimas na honra da Virxe do Carme en Quireza”

"Peto de ánimas en Santo Estevo de Pedre"

PATRIMONIO CIVIL.

"Casa da Braña"

Casa que ten planta rectangular, baixo e piso. En cada fachada, unha longa solaina con balaustrada de pedra e pilares que sosteñen o teito, acceso por medio de escaleiras exteriores laterais.

Baixo a solaina, fórmase un pórche adintelado sostido por piares. Reloxo de sol na esquina da casa e hórreo na eira.

"Casa dos Deán (Os Lourenzos)"

Fachada principal con dúas torres, a da esquerda ten dobre altura que a dereita, ámbalas dúas almenadas. Escalinata con balaustrada en forma de L, que accede á porta principal. A vivenda leva planta baixa e piso, só a torre máis alta ten un piso máis. Ámbalas dúas torres levan unha fila de fiestras de medio punto sobre pilastras.

"Pazo Bermúdez de Castro"

Planta cadrada con torre en fachada. Na fachada, a torre está no medio de dous pisos máis, rematada en almenado e con cornisa de onde saen catro gárgolas, unha en cada esquina. Accédese á casa por un camiño con muro e restos de importante entrada.

"Pazo das Raposeiras"

O Pazo de Raposeiras de finais do s. XVI comezos do s. XVII, casa familiar de Frei Martín Sarmiento, agóchase entre prados na parte baixa da aldea

"Ponte da Carballa"

Obra comunitaria realizada para servicio dos veciños de ambas marxes do río. O muíño cercano a ela ten a súa orixe no século XVII.

"Ponte das Codeseiras"

Construída durante a 2ª República para a comunicación das terras de Montes e Deza.

"Ponte de Almofrei"

No lugar de A Arrotea, destaca unha ponte de sillería do século XVI, dun só ollo de arco de medio punto, lixeiramente apuntado e apoiado nas rochas.

Pola ponte cruza unha calzada empedrada, supostamente romana e que enlaza coa parroquia de Tourón (Ponte Caldelas)

"Ponte de Parada"

De orixe romana, foi reconstruída no século XIII, sendo calzada e camiño por onde se transportaba o viño dende o Ribeiro a Santiago.

"Ponte de Pedre"

A historia relaciónaa coas antigas vías romanas, camiños de peregrinaxe cara Santiago e a invasión das tropas Napoleónicas. Sitúase na confluencia do Lérez co seu afluente o Quireza e sábese que foi reconstruída no século XIII.

"Ponte de San Antón"

Sobre o río Castro, afluente do Lérez, a súa importancia histórica vencéllase a antigos camiños que se dirixían cara os lugares de Parada, Castrelo e Tabeirós ata chegar a Santiago.

"Ponte de Vichocuntín"

"Ponte do Crego"

É unha obra do século XVIII e vencéllase a distintas lendas relacionadas co Castro de Loureiro e ás aparicións.

"Ponte Gomail"

Do século XV, atópase nun entorno de importancia ecolóxica e paisaxística. Presenta dous vans e era utilizada polos peregrinos e comerciantes cara as feiras máis importantes.

"Ponte Maril"

Situada na carballeira chamada do "Foxo Vello", foi obra do canteiro Maril, veciño do lugar de Espindo, hai xa século e medio, e hoxe serve de acceso ó campamento xuvenil.

"Ponte medieval de Borela"

Ponte medieval do século XV con arco oxival, que atravesa o río Almofrei, un dos afluentes máis importantes do río Lérez, cunha lonxitude de aproximadamente de 26 km.

"Ponte Nova de Andón"

"Ponte Nova de Cededo-Cotobade"

"Ponte Nova de Forcarei"

"Ponte Parada"

De orixe romana, foi reconstruida no século XIII, sendo calzada y camiño por onde se transportaba o viño dende o Ribeiro a Santiago.

"Ponte Pego"

Na estrada de Folgoso a Forcarei e A Estrada, é unha obra de enxeñaría recente. Detrás da capela próxima había unha antiga ponte de madeira que cruzaba o denominado Pozo Negro onde segundo a lenda existían "tesouros" importantes.

"Ponte Valiñas"

"Ponte Baloutas"

"Ponte Vella de Andón"

S. Gonzalo das Penas foi o promotor desta obra (s. XV). A ponte permitía a comunicación co val do Umia e con Santiago. Os franceses alcanzaron o Mosterio de Acibeiro durante a Guerra da Independencia.

"Ponte Vella de Forcarei"

"Ponte Vella do Forno"

"Ponte Vella de Rabadelo"

Constitúe, nas proximidades do Mosterio de Acibeiro, o inicio e a fin do roteiro de sendeirismo.

"Balneario"

Restos dunhas antigas instalacións, que datan de 1915. Están dedicadas a tratamentos miñeiro-medicinais e augas sulfurosas a carón do río Lérez. A día de hoxe foi totalmente restaurado.

"Campo da feira de Cuspedriños"

No campo da feira de Cuspedriños, atópase un conxunto moi interesante cun grande valor etnográfico. Os alpendres (construcións creadas para gardar apeiros de labranza, e realizar obradoiros artesanais nos días de choiva), construídos en 1915, e renovados recientemente.

No conxunto, atópase a capela de Virxe do Carme, e xunto a ela un peto de ánimas, unha das manifestacións materiais de culto ós mortos.

2.2.2.7.- INFRAESTRUTURAS LINEAIS

INFRAESTRUTURAS VIARIAS

En canto ás principais comunicacións co exterior do municipio, existen diversas infraestruturas de transporte que se adaptan ao relevo do territorio, establecéndose con criterios estruturais e funcionais nos corredores naturais da rexión.

A rede viaria ten que ser vista a gran escala en relación cos municipios lindeiros e en particular coas cidades principais de Galicia. As principais vías que dan acceso á área de influencia de Cerdedo-Cotobade son:

- Dende A CORUÑA: 119 km por AP-9 hasta Santiago de Compostela, AC-841 hasta A Estrada más EP-7001 y PO-2201.
- Dende FERROL: 141 km por AP-9 hasta A Coruña y Santiago de Compostela, AC-841 hasta A Estrada más EP-7001 y PO-2201.
- Dende LUGO: 110 km por N-640 hasta Lalín y PO-534.
- Dende OURENSE: 65 km por N-541.
- Dende PONTEVEDRA: 31 km por N-541.
- Dende SANTIAGO DE COMPOSTELA: 50 km por AC-841 hasta A Estrada más EP-7001 y PO-2201.
- Dende VIGO: 57 km por AP-9 hasta Pontevedra y N-541.

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

N-541 é unha vía terrestre, que une as localidades de Ourense con Pontevedra, pasando polos municipios de Punxín, Carballiño, Boborás, Beariz, Avión en Ourense e Forcarei, Cerdedo, Cotobade Campo Lameiro en Pontevedra.

A esta gran vía de enlace cos territorios veciños engádense outras estradas de carácter autónomo como:

ESTRADA	TITULARIDADE	CARRÍS POR SENTIDO	VELOCIDADE MÁX.	IMD	LONXITUDE NO CONCELLO
PO-230(Campo Lameiro–Vichocuntín)	Autonómica				**5,26 km**
PO-231 (Campo Lameiro-San Xurxo de Sacos)	Autonómica				**3,79 km**
PO-232 (Carballedo-San Xurxo de Sacos)	Autonómica				**9,63 km**
PO-233 (Ponte Bora-Carballedo)	Autonómica				**10,81 km**
PO-234 (Ponte Caldelas-Augasantas)	Autonómica				**1,87 km**
PO-235(Carballedo-Lím.Prov. De Ourense)	Autonómica				**9,53 km**
PO-534 (Lalín- Folgoso)	Autonómica				**2,29 km**

Táboa. Estradas autonómicas Fonte CATÁLOGO DE ESTRADAS DA REDE AUTONÓMICA DE ESTRADAS DE GALICIA (RAEGA)

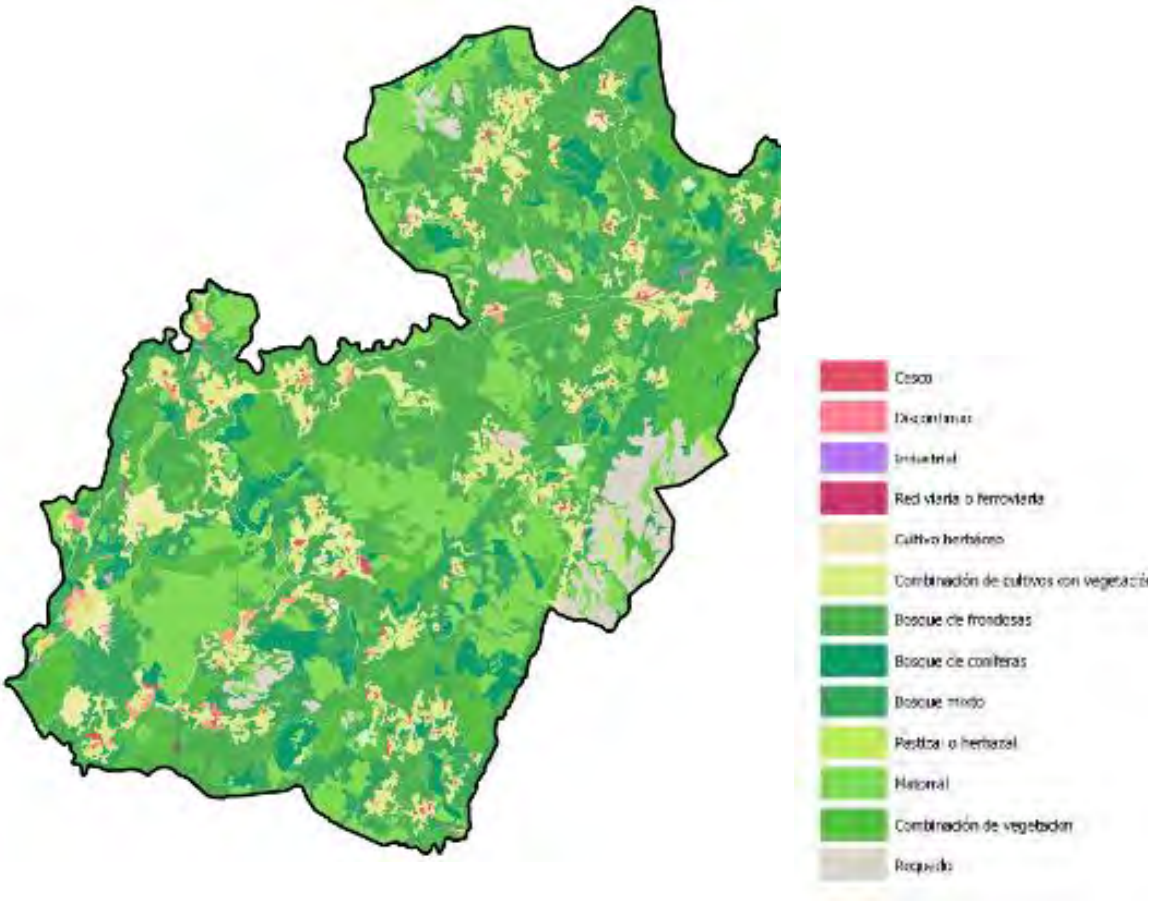
Dende o punto de vista estrutural a estrada nacional establece un eixo lonxitudinal Este-Oeste, mentres que as estradas autonómicas conforman un eixo transversal Norte-Sur.

Respecto á rede da deputación que da acceso ao núcleo de Cerdedo e Cotobade distínguense as estradas:

ESTRADA	DENOMINACIÓN	TITULARIDADE	CARRÍS POR SENTIDO	IMD	% PESADOS	LONXITUDE NO CONCELLO
EP-7101	CERDEDO - A PORTELA	Provincial	1			**10,033 km**
EP-7102	SERRAPIO - A PORTELA	Provincial	1			**9,349 km**
EP-7103	CERDEDO - CASTRO - QUIREZA	Provincial	1			**7,061**
EP-7104	CERDEDO – SANTO DOMINGO	Provincial	1			**12,251**
EP-7105	RAMPA - VILAR	Provincial	1			**1,060**
EP-7106	**FOLGOSO - FORCAREI**	**Provincial**	**1**			**7,620**

Táboa. Estradas provinciais Fonte CATÁLOGO DE ESTRADAS DA DEPUTACIÓN DE PONTEVEDRA 2021

2.2.3.- USOS DOS SOLOS



Imaxe 15: Usos de solos. Fonte: SIOSE

Tal e como se mostra na imaxe, o termo municipal de Cerdedo-Cotobade trátase dunha zona cunha vexetación fortemente antropizada, onde predominan as repoboacións forestais, e as matogueiras dedicadas a pastoreo con reses e cabalos. Son tamén abundantes as extensións de matogueiras dominadas case exclusivamente polo toxo e tamén acompañado comunmente por breixos e xestas.

As cadeas montañosas que sufriron unha intensa transformación no medio como consecuencia da actividade antrópica (reforestación de especies de valor madeirable, ou sobrepastoreo e os incendios forestais).

Na rede hidrográfica, articulada en torno ao rio Lérez, atópanse formacións vexetais cun estrato arbóreo destacable que aparecen asociadas aos cursos de auga, son por tanto comunidades azonais edafohigrófilas. O Lérez protexe a dous hábitats prioritarios da tipoloxía de peudo-estepas fluviais e de bosques de ribeira con abeneiros e freixos. A meirande parte da súa extensión de interese son formacións herbosas naturais e seminaturais, e en menor medida a de abeneiros e freixos, e as

carballeiras (*Quercus robur*) e os cerquiños (*Quercus pyrenaica*). O seu treito final ao leste acolle a hábitats de esteiros.

En canto a Flora entre as especies de interese de conservación atópanse as especies *Narcissus cyclamineus, N. triandrus* e especies de *Sphagnum*. No río Lérez atópanse dúas especies vexetais presentes no do catálogo galego de especies ameazadas: o musgo *Fontinalis squamosa* e *N. cyclamineus*.

Neste concello de Cerdedo-Cotobade tamén hai moitas zonas onde estes bosques están reducidos a estreitas bandas de árbores, dando lugar a características formacións galería que bordean os leitos dos regatos.

Na maioría dos regatos a vexetación componse principalmente de pés soltos de bidueiro (*Betula pubescens ssp. celtiberica*) ou amieiro (*Alnus glutinosa*) acompañados dunha sauceda arbustiva de escasos metros, onde a especie máis representada sería a salgueira negra *(Salix atrocinerea*), aínda que nalgúns casos tamén se atopan exemplares de salgueira branca *(Salix alba*).

Acompañando ao estrato arbóreo e arbustivo atopámonos con numerosas especies herbáceas principalmente trepadoras (*Herda helix, Tamus communis e Lonicera sp*.). Abundan as zarzas (Rubus sp) nas zonas máis abertas, o que denota a súa preferencia heliófila e o seu papel funcional eminentemente secundario na dinámica da vexetación riparia.

As zonas de matogueira onde se engloba diversas formacións de substitución do bosque climácico, que teñen a súa orixe, en boa medida, na actividade humana iniciada en tempos ancestrais e caracterizada polas continuas queimas, sacas de madeira, carboneo, etc.

Caracterízanse por formacións de matogueira que configuran un espeso manto vexetal de tipo arbustivo fundamentalmente.

A maior parte dos terreos atópanse ocupados por dúas comunidades dominada polo toxo *Ulex sp*. e, en menor medida, o breixo *Erica cinerea e Erica umbellata*.

A estrutura das comunidades de toxal- brezal están completamente dominada polo toxo das especies *Ulex europaeus* e minor, tan característicos da paisaxe galega. Aos que se asocian breixos *como Erica cinerea, Erica umbellata, Calluna vulgaris e Daboecia cantabrica* e fentos do xénero Pteridium. Ademais destas especies atópanse outras, con escasa representación, como de *Ulex gallii e Halimium alyssoides*.

Estes toxales- brezales esténdense sobre terreos en que a actividade antrópica redúcese a gandería extensiva, e onde se produciron recentes incendios, froito dos cales se atopan especies como *Asphodelus albus*, herbácea primocolonizadora tras un incendio forestal.
En zonas de menor altitude, atópanse especies de gramíneas como *Agrostis capilaris ou Avenula sulcata* produto da actividade gandeira comentada. Non chegando en ningún momento para quedar relegada por completo a presenza de toxo.
Este tipo de matogueiras quedan integrados na clase CALLUNO- ULICETEA Br. – Bl. Et R. Tx., 1943.

As repoboacións forestais realizadas desde os anos 40 provocaron unha forte transformación da paisaxe producíndose unha substitución da vexetación climácica de caducifolias por coníferas.

Neste concello de Cerdedo-Cotobade constátase a presenza de diversas manchas de vexetación arbórea formada por repoboacións de piñeiro en primeiros estadios de desenvolvemento, e tamén con gran porte. Existen repoboacións de *Pinus pinaster e Pinus sylvestris e de Eucalyptus globulus*.
En ocasións o sotobosque presenta unha alta cobertura de especies propias das matogueiras próximas (*Erica cinerea, E. arborea, Ulex europaeus, Ulex galli, Daboecia cantabrica, etc.*), fentos e representacións variables de individuos novos de especies arbóreas como carballos, bidueiros e salgueiros.

2.2.3.1.- USOS URBANOS E NOVAS ZONAS DE DESENVOLVEMENTO

En todo o Concello de Cerdedo-Cotobade, considérase núcleo urbano o núcleo de Cerdedo e destacan, como novas zonas de desenvolvemento dentro do Concello, os núcleos de Tenorio e Carballedo (A Chan).

NÚCLEO URBANO DE CERDEDO-COTOBADE

Sobre un terreo elevado, asentado entre os 400 e os 360 metros de altitude asomando ás cuncas dos ríos do Castro e Lérez (350-360 metros de altitude) e dándolle as costas a o monte de O Sancal (536 metros de altitude no Coto de Mámoas), atópase O núcleo urbano de Cerdedo.

O núcleo de Cerdedo ten a súa orixe nun asentamento de casas tradicionais galegas, que eran construcións en pedra e cobertura de tella, de crecemento orgánico e bastante compacto, xerando rúas estreitas, rodeadas por canastros e eiras de traballo. O tecido orixinal é o que hoxe recibe o nome de Casco Antigo. Localizado na Estrada Nacional-541, a carón da Igrexa de San Xoán Bautista estendéndose cara o Norte e o Oeste.

Co tempo, a estrada Nacional-541 (rúa de Ourense) provocou o xurdimento de construcións, en toda a súa lonxitude, de edificacións residenciais que concentraron os baixos de uso Comercial e de Servizos do núcleo. A súa vez, supuxo o fin da extensión do núcleo cara o Sur.

Foi a partir da consolidación de estrada Nacional-541, que o núcleo continuou a crecer cara o Norte.
De cara a o futuro, está previsto no Plan Xeral de Ordenación Municipal, un crecemento de consolidación e compactación do solo urbano existente:

- Solo urbano non consolidado Nº1: Espazo interior situado entre a Rúa da Constitución, Rúa Fonte de Brandés e Rúa das Longas. Superficie delimitada 20.277,59 m². de solo.
- Solo urbano non consolidado Nº2: Na zona central do solo urbano de Cerdedo colídante con Rúa das Longas, Rúa dos Carballos e Rúa da Mina. Superficie delimitada 9.738,05 m². de solo.

O núcleo urbano de Cerdedo caracterízase por ter un tecido heteroxéneo, xa que presenta edificacións de diversas alturas e tipoloxías. O núcleo urbano de Cerdedo é maioritariamente de uso residencial e a maior parte da poboación concéntrase no tecido do Casco Antigo.

NÚCLEO DE TENORIO

O núcleo rural de Tenorio destaca como nova zona de desenvolvemento no Municipio de Cerdedo-Cotobade.
O núcleo de Tenorio atópase a 11 km do centro da cidade de Pontevedra, a o longo da Estrada Nacional-541 e en torno á estrada EP-0406, nun terreo atravesado de Este a Oeste por dous regos e o río Tenorio que van dar a o río Lérez, que discorre case en paralelo de Norte a Sur de camiño a Pontevedra, e a poucos metros. A unha altitude de entre 74 metros e 150 metros. Rodeado por o Este por o Monte Castelo, de ata 525 metros de altitude e no Sur por o río Tenorio e os vales dos seus regos que baixan dende o monte das Costa de ata 282 metros de altitude. A Estrada Nacional-541 percorre o territorio de Nordeste a Suroeste.

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

O núcleo rural de Carballedo xorde como nova zona de desenvolvemento dentro do Municipio de Cerdedo-Cotobade.
Carballedo é un núcleo constituído por edificacións de vivenda unifamiliar dispersas no territorio.
A unha distancia duns 4km a redor de A Chan (370 metros de altitude), existen ata 5 pequenos núcleos de vivendas. Estes núcleos de poboación son os de Trabazo, Paraños, Carballedo, Pazos e Rebordelo. As poboacións aséntanse na parte baixa dos montes que as rodean.

O núcleo de A Chan, está delimitado a o Norte por o monte Xión (421 metros de altitude) e a o Sur por o val do río Almofrei (A 360 metros de altitude).

Na parte Noroeste do monte Xión, atópanse os núcleos de Paraños (390 metros de altitude) e Trabazo (430 metros), a os pés do Monte Arcela (559 metros) e o Monte Coirego no Nordeste (774 metros).

A o sur, máis alá do río Almofrei, atópase Rebordelo (400 metros), na parte baixa do Monte de Penacadeira (ata 621 metros).

O núcleo de poboación que se constitúe como centro do conxunto dos pequenos núcleos antes nomeados, é A Chan.

2.2.3.2.- USOS RESIDENCIAIS:

NÚCLEO URBANO DE CERDEDO

Dentro do tecido de uso residencial, distínguense as seguintes zonas:

CASCO ANTIGO:

O tecido residencial do Casco Antigo coincide con o tecido orixinal de vivendas de baixo mais unha altura (dúas plantas), construídas en pedra con cubertas de tella.

Dentro do Casco Antigo podemos diferenciar dúas agrupacións de vivendas:

- Unha agrupación de vivendas localizada na parte Oeste do núcleo, a o Norte da rúa de Ourense, preto da Eira da Pena, delimitada no Oeste por a Rúa de Outra aldea e no Este por a rúa dos Muíños.

Imaxe 16: Casco Antigo preto da Eira da Pena.

- Outra agrupación de vivendas localizada na parte sur este do núcleo, en torno á Igrexa Parroquial de San Xoan Bautista datada do Século XVIII, no sur da Rúa das Longas, entre a Rúa do Campo, a Rúa da Mina e en torno á Rúa de Ourense, na Rúa da Torrente e a Rúa da Igrexa.

Imaxe 17 e 18: Casco Antigo en torno á Rúa de Ourense e a Rúa da Torrente.

EDIFICACIÓNS EN BLOQUE PECHADO

O tecido con edificacións en bloque pechado responde á tipoloxía de edificación entre medianeiras en bloque pechado con ou sen patio de bloque, apoiándose sobre a Rúa Ourense, do que o seu uso característico é o residencial en vivenda colectiva.

Imaxe 19: Edificacións en Bloque Pechado na rúa Ourense.

EDIFICACIÓN EN BLOQUE ABERTO:

Responde á tipoloxía de edificación de bloques abertos, con ou sen patios interiores, dos que o seu uso característico é o residencial en vivenda colectiva. Localizada na Rúa da Constitución.

EDIFICACIÓN MIXTA:

Responde á tipoloxía edificatoria mixta, as que se orixinaron dun xeito heteroxéneo apoiándose sobre a rede viaria tradicional. Estas zonas están ocupadas en parte polas vivendas unifamiliares ou colectivas e en tipoloxía de edificacións acaroadas ou exentas.

Localízanse, no núcleo de Cerdedo ao longo da Rúa das Longas, a Rúa da Constitución e a Rúa dos Muiños e ao longo da Rúa de Ourense.

Imaxe 20: Edificacións mixtas na rúa das Longas.

Imaxe 21: Edificacións mixtas na rúa da Constitución.

EDIFICACION RESIDENCIAL DE PROMOCIÓN PÚBLICA:

Edificación en ringleira, destinada a edificación residencial de promoción pública.

Áreas urbanas do núcleo especificamente reservadas para o asentamento de vivendas sociais, que soportan un conxunto de edificacións de tipoloxía adosada, aliñadas ao longo do viario ao que dan fronte as parcelas, que non alcanzan a definir mazá.

Localizadas na Rúa Fonte de Brandes e na Rúa das Longas.

Imaxe 22: Residencia para maiores na rúa Fonte de Brandes.

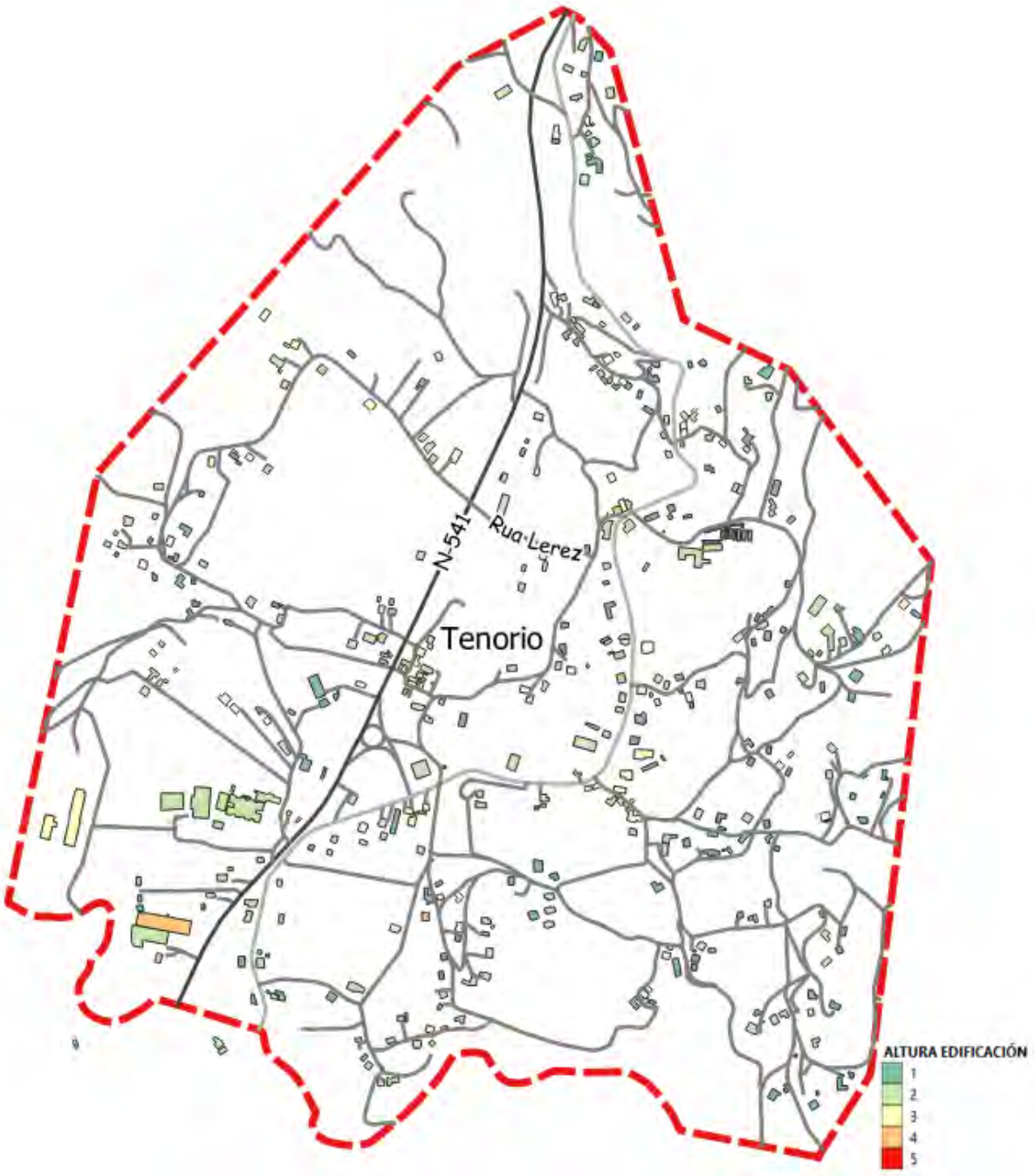
Imaxe 23: Vista posterior de vivendas sociais na Rúa das Longas.

Imaxe alturas de edificacións en Cerdedo

NÚCLEO DE TENORIO

Con un carácter residencial, o tecido do núcleo de Tenorio está constituído maioritariamente por edificacións de uso residencial, distribuídas de xeito orgánico polo territorio. A ausencia de planificación previa deu lugar a un tecido homoxéneo, orgánico, moi disperso e con baixa densidade de poboación, conectado por unha rede de estradas que van dar ao sistema viario principal, que conecta a poboación con o resto do territorio.

O núcleo de Tenorio caracterízase por ter un tecido con edificacións de vivendas de tipoloxía unifamiliar illada en parcela, con dúas alturas e baixo cuberta (3 alturas).



Imaxe alturas de edificacións en Tenorio

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

O conxunto de núcleos de poboación de A Chan, Trabazo, Paraños, Carballedo, Pazos e Rebordelo caracterízanse por ter edificacións de uso residencial de moi similares características:

Edificación residencial illada en parcela (tres alturas contando o baixo cuberta), dispersas polo territorio ou formando pequenas agrupacións de parcelas edificadas entre as parcelas agrarias.

Imaxe 24: Vivenda illada en parcela.

Edificación residencial de núcleo rural orixinal acaroadas, construídas en pedra con cuberta de tella, de ata dúas alturas contando o baixo cuberta e agrupadas a o longo das rúas e xerando prazas (Casco Antigo). Distínguense varias agrupacións de vivendas deste tipo. Destacan as que se localizan en A Chan, en torno á Capela de San Roque (na parte elevada de A Chan a 390 metros de altitude), e a o longo da estrada PO-233 (370 metros de altitude), fronte a o río Almofrei.

Imaxe 25: Vivendas acaroadas do núcleo orixinal en A Chan.

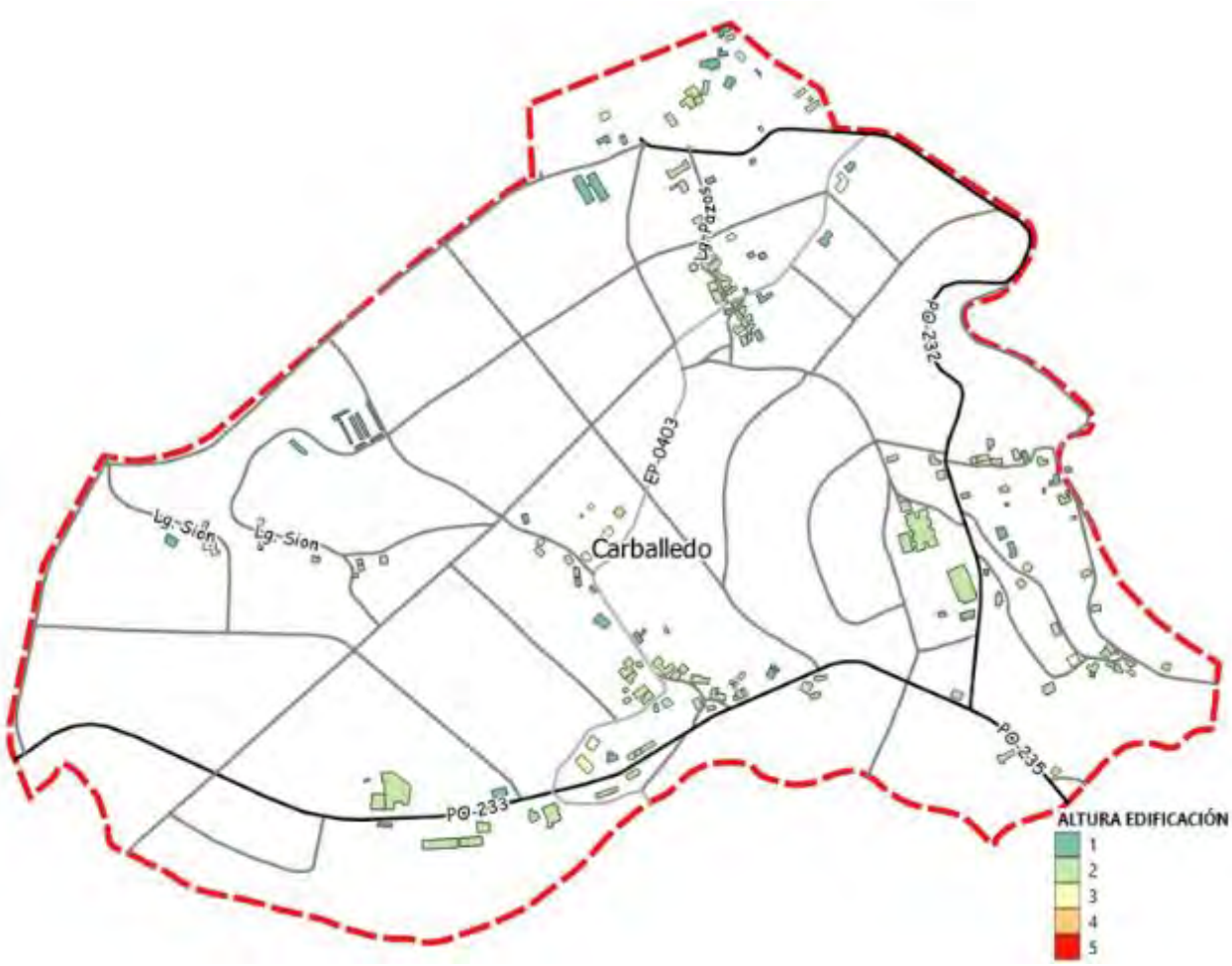
Edificación residencial de promoción pública:

Edificación en ringleira, destinada a edificación residencial de promoción pública.

Edificación reservadas para o asentamento de vivendas sociais de tipoloxía adosada, aliñadas ao longo do viario ao que dan fronte as parcelas, que non alcanzan a definir mazá.

No lugar Pazos 707, existe unha edificación rehabilitada para esta tipoloxía.

Imaxe 26: Vivendas sociais en Carballedo.



Imaxe alturas de edificacións en Carballedo

2.2.3.3.- USOS MIXTOS:

NÚCLEO URBANO DE CERDEDO

Os usos permitidos en todo o núcleo urbano no planeamento son:

Vivendas, Hoteleiro, Comercial, Oficinas, Industrial, Garaxe-aparcadoiro, Espectáculos, Locais de ocio, Relixioso, Cultural, Salas de reunión, Deportivo (no casco antigo non se permite), Sanitario, Educativo, Asistencial.

As edificacións residenciais con baixos comerciais e de servizos atópanse hoxe moi localizadas a o longo da estrada Nacional-541 (rúa de Ourense).

Imaxe 27: Baixos de Uso Comercial nas edificacións de vivendas da rúa Ourense.

NÚCLEO DE TENORIO

A o longo e nos marxes das vías principais (estrada Nacional-541 e a estrada EP-0406), xorden algúns edificios de usos mixtos en que os baixos son dedicados a o comercio e a os servizos.

Na estrada EP0406 , no seu percorrido de Norte a Sur atopamos baixos dedicados a servizos de Hostalaría, fogar e tendas de alimentación.

A o longo da Estrada Nacional-541, no km 85,4, atopamos unha farmacia.

Imaxe Farmacia en Tenorio situada na N-541.

O Xulgado de Paz (Equipamento Administrativo) e varios baixos de uso comercial, atópanse no interior do tecido de edificacións residenciais, lonxe das vías principais.

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

As edificacións residenciais con baixos dedicados a comercio e servizos, atópanse concentrados no tecido de casco antigo do núcleo; na contorna da capela de San Roque (PO-232) e na contorna da estrada PO-233 fronte a o río Almofrei.

2.2.3.4.- USO COMERCIAL E DE SERVIZOS

NÚCLEO DE CERDEDO

Existe unha edificación de vivenda dedicada a servizos de Hotel e Cafetería na rúa Ourense nº17.
Na rúa Ourense nº59 localízase unha edificación de tres alturas dedicada a comercio de alimentación.
Na rúa das Longas nº55, existe unha edificación de tipoloxía nave industrial, que é de uso comercial.
Na rúa das Longas nº1, existe unha edificación de planta baixa dedicada a servizos de restauración.

NÚCLEO DE TENORIO

Existe un edificio de vivenda illada dedicada a servizos de Turismo rural, no lugar de O Castro, preto da estrada EP-0406.

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

Fronte a o río Almofrei, na estrada PO-233 no lugar de A Chan 546, existe unha nave de uso comercial de construción.

2.2.3.5.- USO EQUIPAMENTOS:

NÚCLEO URBANO DE CERDEDO

No núcleo urbano de Cerdedo, as edificacións destinadas a equipamentos son illadas e atópanse diseminadas ou concentradas nunha zona.

Na cunca do Río Castro, no sur do núcleo urbano, atopamos a Praia Fluvial (Deportivo) e o a Capela de San Antón (Relixiosos).

A Igrexa Parroquial de San Xoán Bautista (Relixioso) xunto con o cemiterio (Relixiosos Cemiterio) están concentrados no sueste do núcleo e xunto con a Oficina de Correos(Administrativo), localizados entre o río Castro e a marxe sur da rúa de Ourense.

No Nº113 da Rúa Ourense localízase unha edificación destinada a Equipamento Educativo.

Na parte Oeste da rúa da Constitución, atópanse hoxe, no tecido antigo residencial, equipamentos municipais puntuais como é a Casa do Concello (Administrativo) e entre este e a Rúa da Constitución, o Centro de Saúde (Sanitario).

Na Rúa das Longas, na marxe norte do tecido antigo, localízanse o Centro Cultural (Cultural) e Protección Civil (Administrativo).

Entre a rúa das Longas e a rúa Fonte de Brandes, existe unha zona onde se agrupan multitude de equipamentos:

- Na rúa das Longas, de Este a Oeste, localízanse: O Colexio Público San Xoán Bautista (Educativo), A Escola Infantil da Galiña Azul (Educativo), e o cuartel da Guardia Civil (Administrativo).
- Na marxe Norte, na rúa Fonte de Brandes, de este a oeste atópanse O Tanatorio (Sanitario), O Polideportivo (Deportivo) e O centro de día (Asistencial).

NÚCLEO DE TENORIO

A o longo e nos marxes das vías principais (estrada Nacional-541 e a estrada EP-0406), xorden edificacións dedicadas a equipamentos con tipoloxías edificatorias illadas e moi diferenciadas dentro do tecido residencial do núcleo ou agrupacións de equipamentos.

Na estrada Nacional-541, no km 85,4, atopamos o acceso a o conxunto de equipamentos no que atopamos equipamentos educativos e deportivos: O C.E.I.P. Tenorio, o I.E.S. de Cotobade e A Escola Infantil da Galiña Azul (Educativos) e O Pavillón polideportivo (Deportivo).

Na estrada EP-0406 localízanse, no seu percorrido de Noreste a Suroeste o edificio da O Centro Sociocultural (Cultural) o e Centro de Saúde (Sanitario). Desde esta vía se accede a Banda de música unión musical de Tenorio (Escola de Música).

O conxunto de O Mosteiro e a Igrexa Parroquial de San Pedro de Tenorio (Relixioso) xunto con o cemiterio (Relixiosos Cemiterio) na rúa Covas, sitúanse a escasos metros da EP-0406, no alto do campo de Covas, se sitúa o Campo de fútbol de Covas (Deportivo).

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

Ao longo e nas proximidades da estrada PO-233 xorden edificacións illadas e independentes destinadas a equipamentos: A Casa do Concello (Administrativo), o Centro de Saúde (Sanitario), e moi preto de alí, na estrada PO-232, o C.E.I.P. (Educativo) e o Pavillón Polideportivo (Deportivo).
Na parte alta de A Chan (a 414 metros de altitude), están localizados a Capela de San Roque (Relixioso) e o Cemiterio a 421 metros de altitude (Relixiosos Cemiterio).

2.2.3.6.- USOS INDUSTRIAIS:

NÚCLEO URBANO DE CERDEDO

Fóra do límite do núcleo urbano de Cerdedo, no cruce da estrada N-541 coa estrada PO-534 existe unha superficie destinada a edificacións de uso industrial.

NÚCLEO DE TENORIO

Na Estrada Nacional-541, no km 84,2, e no 85,6 localízanse dúas edificacións de uso industrial.
A partir do km 86, preto de Tenorio pero xa no lugar de Calvelo, existen múltiples edificacións de uso industrial.

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

Preto do Cemiterio, na parte alta de A Chan, na estrada que une A Chan con Parraños, existe unha edificación de uso industrial.

Preto do río Almofrei, na estrada PO-233 de camiño a Pontevedra, localízase unha Piscifactoría.
Tamén existen varias naves de apoio á explotación agraria e á gandería distribuídas polo territorio.

Tamén na estrada PO-233 de camiño a Pontevedra, existe un Centro de Recuperación de Fauna Salvaxe.

2.2.3.7.- USOS DOTACIONAIS E SISTEMAS XERAIS:

NÚCLEO URBANO DE CERDEDO

No núcleo urbano de Cerdedo, dentro da clasificación Equipamentos de Espazos Libres existen:

No Norte a agrupación de tres espazos libres dun total de 5.200 m² aproximadamente, entre os equipamentos administrativos e educativos da Rúa das Longas, no límite co espazo de solo urbano non consolidado.

Na contorna da Casa do Concello e o Centro de Saúde, existe un espazo urbano libre dun total de 2.200 m² aproximadamente.

A praza de Don Fernando García Leiro (526 m²), e un espazo urbano de 80 m² na marxe Sueste da Rúa de Ourense tamén son espazos libres urbanos.

NÚCLEO DE TENORIO

Detrás da Escola Infantil de A Galiña Azul, atópase un espazo libre dedicado a parque infantil de uso público.

Na fronte do Centro Socio cultural, existe un espazo libre.

Fronte a o conxunto do Mosteiro, a Igrexa e o Cemiterio, atopamos o Campo da feira, un espazo libre de uso público que serve tamén como aparcadoiro.

Preto do río Lérez, na parte Este do núcleo de Tenorio, localízase unha depuradora de augas fecais.

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

A contorna do casco antigo, dende a capela de San Roque ata a bifurcación que vai dar á estrada PO-233, no lugar de A Chan é considerado espazo libre de uso público con catro prazas conectadas por unha vía semipeonil.

Na contorna do C.E.I.P. e o pavillón polideportivo, existe un espazo libre de uso público dedicado a parque infantil e pista deportivas e zona libre con uso de estacionamento.

2.2.4.- ESPACIOS LIBRES O ZONAS VERDES

NÚCLEO URBANO DE CERDEDO

As Zonas Verdes recoñecidas no planeamento do núcleo de Cerdedo, localízanse:

No Oeste do núcleo, na contorna da Eira da Pena (1.020 m²).

No Sureste na contorna do río Castro (69.400 m²).

A contorna da Capela de San Antón xunto con a ponte romana, ainda que non aparece recollida no plan xeral como tal, pode ser considerado un espazo libre e zona verde.

NÚCLEO DE TENORIO

As principais zonas verdes son O Monte Castelo e a contorna dos ríos Lérez e Tenorio con os seus regos.

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

Destacan a Contorna do río Almofrei con a súa praia fluvial e os seus regos que atravesan o territorio, e os montes que rodean o núcleo, sendo o máis preto o Monte Xión, os cotos do Monte Coirego e os do Monte de Pé da Múa.

2.2.5.- VIARIO URBANO

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

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

Viario circunvalación: correspóndese coas principais vías de circunvalación que rodean o casco urbano evitando que aqueles vehículos que non o precisen, sobre todo o tráfico de pesados procedente dos polígonos, non circulen polo centro urbano.

Viario principal: considéranse as vías que pola súa situación e características acollen os maiores fluxos de entrada e saída no núcleo.

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 residencial no casco urbano.

Zonas a 30: vías que teñen limitada a súa velocidade a un máximo de 30 km/h.

2.2.5.1.- VIARIO DE ACCESO

NÚCLEO URBANO DE CERDEDO

A estrada N-541 e a PO-2201 e a PO-2204 son as vías que conectan o núcleo de Cerdedo con o resto do territorio.

Na altura do Km 65.1 da estrada Nacional 541, xurde a conexión con a estrada PO-2204, que conecta Cerdedo con a súa praia fluvial e continúa cara o sueste conectando os núcleos de Meilide, Arén, Barro, Carballás. Dende Cerdedo continúa a San Miguel de Presqueiras, Morgade, Guisande, Alfonsín, Devesa ata Doade xa no concello de Forcarei.

Unha estrada que conecta a PO-2204 coa praia fluvial de río Castro continúa cara o sur ata Caroi, Carballedo (A Chan), Loureiro e Borela.

Cando sae do núcleo de Cerdedo, no Km 65,5, a Nacional-541 atopa unha última bifurcación cara o Norte: a PO-2201, que conecta con os núcleos de Figueiroa e Tomonde (núcleos do municipio de

Cerdedo-Cotobade) e seguindo por a estrada PO-7102 e a estrada EP-7001 con núcleos de maior poboación como son Forcarei cara ó Este e A Estrada cara ó Noroeste.

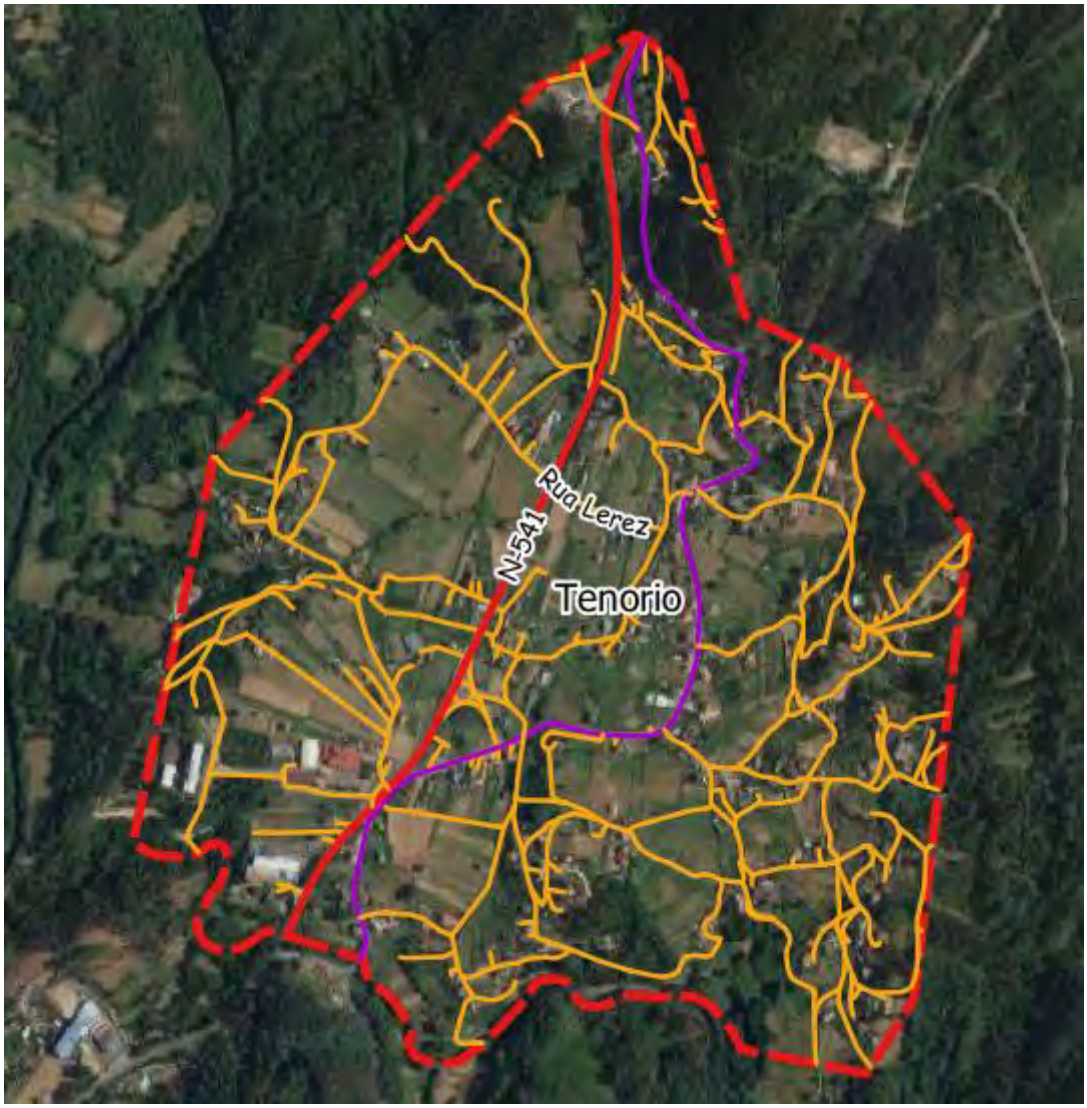
A Nacional-541 continúa camiño a Pontevedra pasando por Tenorio e Viascón (núcleos de Cerdedo-Cotobade).

A estrada no Km 77,3 atópase con a estrada PO-231 que conecta con Campo Lameiro, Moraña, Caldas de Reis e Cuntis cara o Norte.

PLANO VIARIO CERDEDO

NÚCLEO DE TENORIO

O viario de acceso a Tenorio é a Estrada Nacional-541, que conecta Tenorio co resto do territorio, de Nordeste a Suroeste. Cara a Ourense conecta directamente con Viascón, Pedre e Cerdedo; e cara Pontevedra pasa preto dos núcleos de Almofrei e Carballedo.



PLANO VIARIO QUE CONECTA TENORIO

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

O viario de acceso a Carballedo, é a PO-233 e a E-0403, que pasan por o núcleo de A Chan, son as vías que conecta o núcleo con a meirande parte do territorio.

PLANO VIARIO CARBALLEDO A CHAN

Na seguinte taboa se mosrta os quilometros das vias en cada ámbito a estudio:

ZONA	LONXITUDE
Carballedo	**15.88 km**
Autonomica	*2.92 km*
Local	*11.65 km*
Provincial	*1.31 km*
Cerdedo	**6.82 km**
Estatal	*0.95 km*
Local	*5.49 km*
Provincial	*0.38 km*
Tenorio	**25.10 km**
Estatal	*1.65 km*
Local	*21.34 km*
Provincial	*2.11 km*

TOTAL	**47.79 km**

Na seguinte toba se analiza o viario en cada parroquia do Concello Cerdedo-Cotobade.

PARROQUIA	*Estatal*	*Autonómico*	*Provincial*	*Local*	*CMVMC e Outros*	*TOTAL PARROQUIA*
Aguasantas (Santa María)		*7,94 km*		*37,36 km*	*7,08 km*	***52,38 km***
Almofrei (San Lourenzo)		*2,40 km*	*1,50 km*	*13,12 km*	*0,55 km*	***17,56 km***
Borela (San Martiño)		*2,98 km*	*7,16 km*	*47,19 km*	*25,48 km*	***82,81 km***
Carballedo (San Miguel)		*7,98 km*	*5,53 km*	*47,96 km*	*16,04 km*	***77,51 km***
Caroi (Santiago)			*3,88 km*	*28,21 km*	*15,96 km*	***48,05 km***
Castro (Santa Baia)			*5,35 km*	*28,33 km*	*8,46 km*	***42,13 km***
Cerdedo (San Xoán)	*4,87 km*		*6,60 km*	*120,35 km*	*19,28 km*	***151,09 km***
Corredoira (San Gregorio)			*4,30 km*	*26,14 km*	*16,42 km*	***46,87 km***
Figueiroa (San Martiño)			*6,46 km*	*45,97 km*	*4,56 km*	***57,00 km***
Folgoso (Santa María)	*2,68 km*	*2,48 km*	*0,61 km*	*23,97 km*	*1,87 km*	***31,60 km***
Loureiro (Santiago)		*2,97 km*	*0,10 km*	*35,71 km*	*13,45 km*	***52,23 km***
Parada (San Pedro)			*2,21 km*	*10,91 km*		***13,12 km***
Pedre (Santo Estevo)	*2,46 km*	*2,47 km*	*0,37 km*	*22,65 km*	*2,12 km*	***30,06 km***
Quireza (San Tomé)			*6,05 km*	*52,32 km*	*9,43 km*	***67,80 km***
Rebordelo (San Martiño)		*1,38 km*	*2,52 km*	*31,65 km*	*8,19 km*	***43,74 km***
Sacos (San Xurxo)	*3,16 km*	*11,04 km*	*0,91 km*	*61,78 km*	*29,03 km*	***105,93 km***
Sacos (Santa María)	*6,39 km*			*59,29 km*	*17,30 km*	***82,98 km***
Tenorio (San Pedro)	*4,92 km*	*1,63 km*	*5,91 km*	*124,10 km*	*49,04 km*	***185,60 km***
Tomonde (Santa María)			*3,88 km*	*32,71 km*	*0,98 km*	***37,56 km***
Valongo (Santo André)		*0,10 km*		*18,69 km*	*7,53 km*	***26,32 km***
Viascón (Santiago)	*3,58 km*		*2,97 km*	*75,57 km*	*27,04 km*	***109,16 km***
TOTAL POR TITULAR	***28,06 km***	***43,37 km***	***66,31 km***	***943,97 km***	***279,79 km***	***1361,49 km***

2.2.5.2.- VIARIO PRINCIPAL

NÚCLEO URBANO DE CERDEDO

A Rúa de Ourense (N-541) que atravesa o núcleo de Este a Oeste é a que máis fluxo de tráfico pesado recibe.

Ten 25 metros de ancho e no Planeamento é denominada de Tipo I (Primaria Básica), do Ministerio de Fomento.

A Nacional-541 ten a súa orixe no Sueste de Galicia, máis concretamente na cidade de Ourense No seu camiño en dirección a Pontevedra, pasa por núcleos de maior poboación: O Carballiño no Km 22,6 (OU), Soutelo de Montes no Km 56,1 (PO) e chega a o núcleo de Cerdedo no Km 64.

Antes de entrar no núcleo de Cerdedo dende o Este a estrada ten unha sección de tres carrís e dúas beirarrúas. A o paso por o núcleo de Cerdedo recibe o nome de rúa de Ourense e percorre un tramo case recto de en torno a 850 metros dentro do núcleo. A rúa neste percorrido ten unha sección de dous carrís e beirarrúas de ancho variable, con estreitamentos ou ensanches en función da presenza ou non de prazas de aparcadoiro. Estas prazas de aparcadoiro xorden da necesidade de apearse do vehículo a motor e facer uso dos comercios que xorden ao longo da rúa.

No Km 64,7 localízase unha primeira fonte e no seu percorrido cara o Oeste vai dando servizo á Oficina de Correos (Km 64,8), a fonte de San Pedro (Km 64,9), a parada de Taxis, a Farmacia, o acceso á praia fluvial (conexión con a estrada PO-2204) e sendas peonís de interese natural e cultural (Km 65), outra fonte, os bancos Abanca e Santander, A Igrexa de San Xoán de Cerdedo, o Cemiterio e sendas peonís de interese cultural (Km 65,1), un Hotel e unha última fonte no Km 65,3.

Van dar á rúa Ourense dende o Norte, numerosas rúas estreitas do núcleo orixinal (ata 9 contando co camiño de levada de auga), a maioría delas de carácter peonil (chegada á rúa Ourense a pé), que conectan os equipamentos, servizos e comercios con o resto de tecidos e equipamentos da parte Norte do núcleo urbano.

NÚCLEO DE TENORIO

O viario principal de Tenorio é a EP-0406, que recolle e distribúe grande parte do tráfico que chega a Nacional-541.

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

O viario principal é a estrada PO-233, que percorre A Chan de Este a Oeste conectando con Pontevedra. No seu percorrido Este a Oeste conecta tamén con a estrada PO-235 que vai de Loureiro cara o Sur A Lama e Pontecaldelas.

A estrada PO-232 articula os núcleos de Este a Oeste ao redor do monte Xión, conectando, a modo de vía circular a chegada de A Lama por a PO-233 (termo do núcleo de A Chan) con Trabazo e Paraños cara a Nacional-541.

De este xeito, as estradas P0-233 e a estrada PO-232 conectan entre elas no Este e a través dunha vía secundaria no Oeste. Temos polo tanto un sistema viario circular que conecta e articula os núcleos de Este a Oeste e de Norte a Sur.

Existe outra vía que remata na estrada PO-233 e articula o territorio de Noreste a Suroeste dende Caroi e Rebordelo.

2.2.5.3.- VIARIO SECUNDARIO E DISTRIBUIDOR

NÚCLEO URBANO DE CERDEDO

No núcleo de Cerdedo son a Rúa de Constitución e a Rúa de Fonte de Brandes e a rúa das Longas, que percorren o núcleo urbano xerando unha circulación a modo de circunvalación rodeando parte do núcleo, permitindo evitar a vía principal (N-541).
Teñen limitado o tráfico a vehículos de menos de 10 toneladas.
Nas zonas preto dos Centros Educativos a velocidade está limitada a 40km/h.

Tras entrar no límite do núcleo urbano por a rúa de Ourense (N-541), a rúa das Longas xurde como bifurcación a man dereita, no Km 64,7, e fai un percorrido de 650 metros cara a o Oeste. A súa sección é de dous carrís, unha beirarrúa con espazos de aparcamento. A beirarrúa esquerda non ten espazo de aparcamento en todo o seu percorrido.

No Km 65,3 da Nacional-541 xurde outra bifurcación, esta vez a rúa da Constitución, con un percorrido de 250 metros cara o Norte atopando a rúa das Longas na metade do seu percorrido e rematando na rúa dos Muiños. Con dous carrís e beirarrúas con espazos de aparcamento na beirarrúa dereita. A rúa da Constitución conecta e articula o tecido de edificacións máis antigas con os tecidos da parte Norte e os da parte Sur. Na beira dereita, no seu ascenso cara o Norte, atópase unha grande bolsa de aparcadoiros.
Continuando a rúa da Constitución cara o nordeste, a rúa dos Muiños cun pequeno percorrido, de 82 metros de sentido único, conecta con a rúa Fonte de Brandes. A sección desta é de un único carril e beiravías.

A rúa Fonte de Brandes é de sentido único nun primeiro tramo cara o Nordeste e un segundo tramo en dirección Sueste, ambos con un carril central, espazo para aparcadoiro e beirarrúas a ámbolos lados da rúa. A rúa remata contra a rúa das Longas.

NÚCLEO DE TENORIO

No núcleo de Tenorio, o viario secundario ou distribuidor, son todas as rúas que conectan o viario de acceso e principal con as parcelas nas que existen edificacións residenciais, equipamentos, comercio...

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

No núcleo de Carballedo, o viario secundario ou distribuidor é unha rede de vías resultado dunha concentración parcelaria, que conectan e articulan o territorio existente entre as vías principais e de acceso.

2.2.5.4.- VIARIO LOCAL-ZONAS A 40, 30 E A 20

Segundo o Real Decreto 970/2020 do 10 de novembro no Artigo 50. Límites de velocidade en vías urbanas e travesías, indica:

1.O límite xenérico de velocidade en vías urbanas será de:

a) 20 km/h en vías que dispoñen de plataforma única de calzada e beirarrúa.

b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.

c) 50 km/h en vías de dous ou máis carrís por sentido de circulación.

A estes efectos, os carrís reservados á circulación de determinados usuarios ou a uso exclusivo de transporte público non serán contabilizados.

2. As velocidades xenéricas establecidas poderán ser rebaixadas previa sinalización específica, por a Autoridade municipal.

3. Excepcionalmente, a Autoridade Municipal poderá aumentar a velocidade en vías de un único carril por sentido ata unha velocidade máxima de 50 km/h, previa sinalización específica.

4. Nas vías urbanas ás que se refire o apartado 1 c) e en travesías, os vehículos que transporten mercancías perigosas circularán como máximo a 40 km/h.

5. O límite xenérico de velocidade en travesías é de 50 km/h para todo tipo de vehículos. Este límite poderá ser rebaixado por acordo da Autoridade Municipal co titular da vía, previa sinalización específica.

6. O límite xenérico de velocidade en autopistas e autovías que transcorren dentro de poboado será de 80 km/h, no obstante poderá ser ampliado por acordo da Autoridade Municipal e o titular da vía, previa sinalización específica, sen rebasar en ningún caso os límites xenéricos establecidos para ditas vías fora de poboado.

7. As autoridades municipais e titulares da vía poderán adoptar as medidas necesarias para lograr un tráfico calmo e facilitar a percepción dos límites de velocidade establecidos.

8. As infraccións das normas deste precepto terán a consideración de graves conforme se prevé no artigo 76. a), salvo que teñan a consideración de moi graves, de conformidade con o disposto no artigo 77.a), ámbolos dous do texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos a motor e seguridade vial.»

Con as novas velocidades, preténdese que as cidades e núcleos urbanos sexan máis amables, máis humanos, onde poidan convivir de xeito seguro os distintos usuarios das vías.

A definición de Travesía por a Dirección Xeral de Tráfico é:

Un tramo de estrada que discorre por poboado.

Non será Travesía aqueles tramos que dispoñan dunha alternativa viaria ou variante á que se ten acceso.

Por outra parte, a Lexislación Estatal de Estradas define travesía como parte da estrada na que existen edificacións consolidadas en 2/3 partes da lonxitude de ámbalas marxes e un entramado de rúas conectadas con ela en o menos unha das súas beiras.

NÚCLEO URBANO DE CERDEDO

As vías dan servizo a o tecido que se atopa entre as vías secundarias ou de distribución. Nas rúas do Casco Antigo a circulación prodúcese con prioridade a o peón, que por ser vías cunha única plataforma compartida por vehículos e peóns, ten a velocidade limitada a 20km/h.

Imaxe 28: Rúas do Casco Antigo, con plataforma compartida de vehículos e peóns.

Na zona preto dos Centros Educativos a velocidade está limitada con sinal a 40km/h pero por ser a rúa das Longas unha vía con un só carril por sentido de circulación con beirarrúas a ambos lados esta ten unha velocidade limitada a 30km/h.

Imaxe 29: Rúa das Longas na contorna Escolar con límite de velocidade a 30km/h

Imaxe 30: Contorna da zona Escolar na que o peón e os vehículos comparten plataforma con velocidade máxima de 20km/h.

As vías de un só carril por sentido de circulación con beirarrúas a ámbolos lados, e por tanto con velocidade limitada a 30km/h son: A rúa Fonte de Brandes, a rúa da Constitución e o primeiro tramo da rúa da Estrada (o tramo urbano).

Imaxe 31: Rúa da Constitución con límite de velocidade a 30km/h

A rúa dos Muíños, por ter unha única plataforma compartida por vehículos e peóns, ten a velocidade limitada a 20km/h.

Imaxe 32: Rúa dos Muíños con límite de velocidade a 20km/h

A estrada Nacional-541, no seu paso por o núcleo urbano de Cerdedo, ten un só carril por sentido de circulación e beirarrúas a ámbolos lados, pero por ser estrada Nacional ou travesía, ten a velocidade limitada a 50km/h.

Imaxe 33: Rúa de Ourense, travesía con límite de velocidade a 50km/h

NÚCLEO DE TENORIO

O núcleo rural de Tenorio por ser un poboado, considérase que a estrada Nacional-541 no seu paso por o núcleo é unha travesía, por tanto a súa velocidade está limitada a 50km/h.

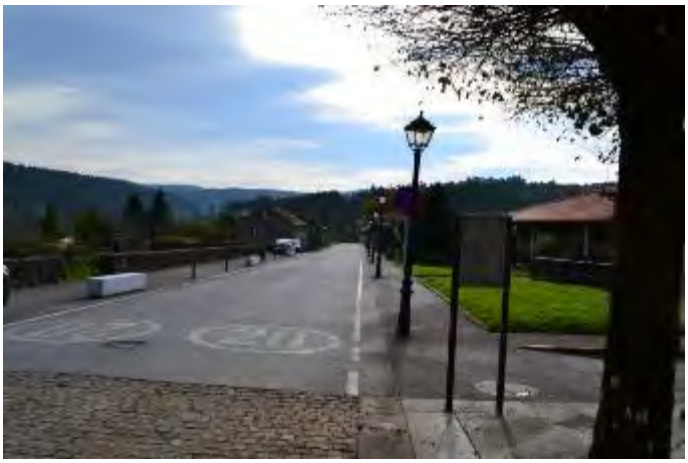
A estrada EP-0406 é unha travesía no seu paso por o núcleo de poboación de Tenorio, con beirarrúas nas dúas marxes ou nunha na súa lonxitude, con un carril por sentido de circulación, a circulación está limitada a 30km/h.

Imaxe 34: Estrada EP-0406 con beirarrúas e sinalización a 30km/h e a Nacional-541 a o seu paso por Tenorio.

Imaxe 35: Contorna da zona Escolar na que o peón e os vehículos comparten plataforma.

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

No núcleo de Carballedo, nas rúas do tecido do casco antigo comparten plataforma os vehículos e os peóns, por tanto a velocidade está limitada a 20km/h.



Imaxe 36: Plataforma compartida na contorna do casco antigo de A Chan con velocidade a 20km/h.

Imaxe 37: rúa de carril con sentido único e unha beirarrúa no Casco Antigo de A Chan con velocidade a 30km/h.

Na estrada PO-233, travesía con beirarrúas e un carril por sentido de circulación, no seu paso por o núcleo, a velocidade está limitada a 50km/h.

Imaxe 38: PO-233 no seu paso por o núcleo de Carballedo, A Chan, con límite de velocidade a 50km/h.

Na contorna do Centro Educativo, a travesía da estrada PO-232 ten un carril por sentido de circulación e beirarrúas a ámbolos marxes en case todo o seu recorrido e a velocidade está limitada a 50km/h.

Imaxe 39: Contorna da zona escolar na que o peón e os vehículos comparten plataforma.

2.2.6.- MOBILIDADE PEONIL E EN BICICLETA

Entre os modos de transporte non motorizados atópanse os desprazamentos realizados a pé ou en bicicleta. Son aqueles que só precisan de enerxía de tipo biolóxico, de aí que sexan o tipo de desprazamentos máis respectuoso coa cidade e a súa poboación, por non presentar apenas impactos nin sociais nin ambientais, ademais de resultar saudables para as persoas que os realizan.

2.2.6.1.- PRINCIPAIS ÁREAS PEONÍS, DE TRÁFICO CALMO OU RESTRINXIDO.

NÚCLEO URBANO DE CERDEDO

No núcleo de Cerdedo as áreas semipeonís son as rúas e espazos libres do Casco Antigo. Neste espazo a prioridade é a dos peóns.

Co obxectivo de deixar os vehículos de motor fóra deste ámbito existe un aparcadoiro público disuasorio na Rúa da Constitución.

NÚCLEO DE TENORIO

No núcleo de Tenorio non existe áreas peonís de tráfico calmo ou restrinxido.

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

Existe un percorrido semipeonil no tecido do Casco Antigo, que vai dende a Capela de San Roque ata a estrada PO-233, no lugar de A Chan. Neste percorrido existen tramos en que a plataforma dos vehículos está empedrada con fin de conseguir tráfico calmo.

Co obxectivo de deixar os vehículos de motor fóra deste ámbito existe un aparcadoiro público disuasorio fronte á Casa do Concello e o Centro de Saúde.

2.2.6.2.- ITINERARIOS PEONÍS

No concello de Cerdedo-Cotobade temos un total de 19.892 metros de beirarrúas, distribuidos principalmente no núcleo urbano de Cerdedo, seguido do núcleo de Tenorio.

ZONA	LONXITUDE	%	SUPERFICIE
CARBALLEDO	3286	27.76%	4822
CERDEDO	4506	38.06%	8602
TENORIO	4047	34.18%	6468
TOTAL	11839	100.00%	19892

Na seguinte taboa se reccollen as beirarrúas de cada ámbito de estudio:

ZONASANCHO BEIRARUA	LONXITUDE	%
CARBALLEDO	3286	27.76%
1	489	4.13%
1.2	1533	12.95%
1.4	162	1.37%
1.8	397	3.35%

ZONASANCHO BEIRARUA	LONXITUDE	%
2	658	5.56%
5	47	0.40%
CERDEDO	4506	38.06%
1.2	32	0.27%
1.4	245	2.07%
1.5	461	3.89%
1.8	2591	21.89%
2	814	6.88%
3.4	363	3.07%
TENORIO	4047	34.18%
1	670	5.66%
1.2	193	1.63%
1.4	412	3.48%
1.8	2772	23.41%
TOTAL	11839	100.00%

O ancho de beirarrúa varia entre 1 e 2 metros maiormente, sendo un porcentaxe anto menor de 1,8 metros en todo o municipio.

ANCHO BEIRARUA	LONXITUDE	%
1	1159	9.79%
1.2	1758	14.85%
1.4	819	6.92%
1.5	461	3.89%
1.8	5760	48.65%
2	1472	12.43%
3.4	363	3.07%
5	47	0.40%
TOTAL	11839	100.00%

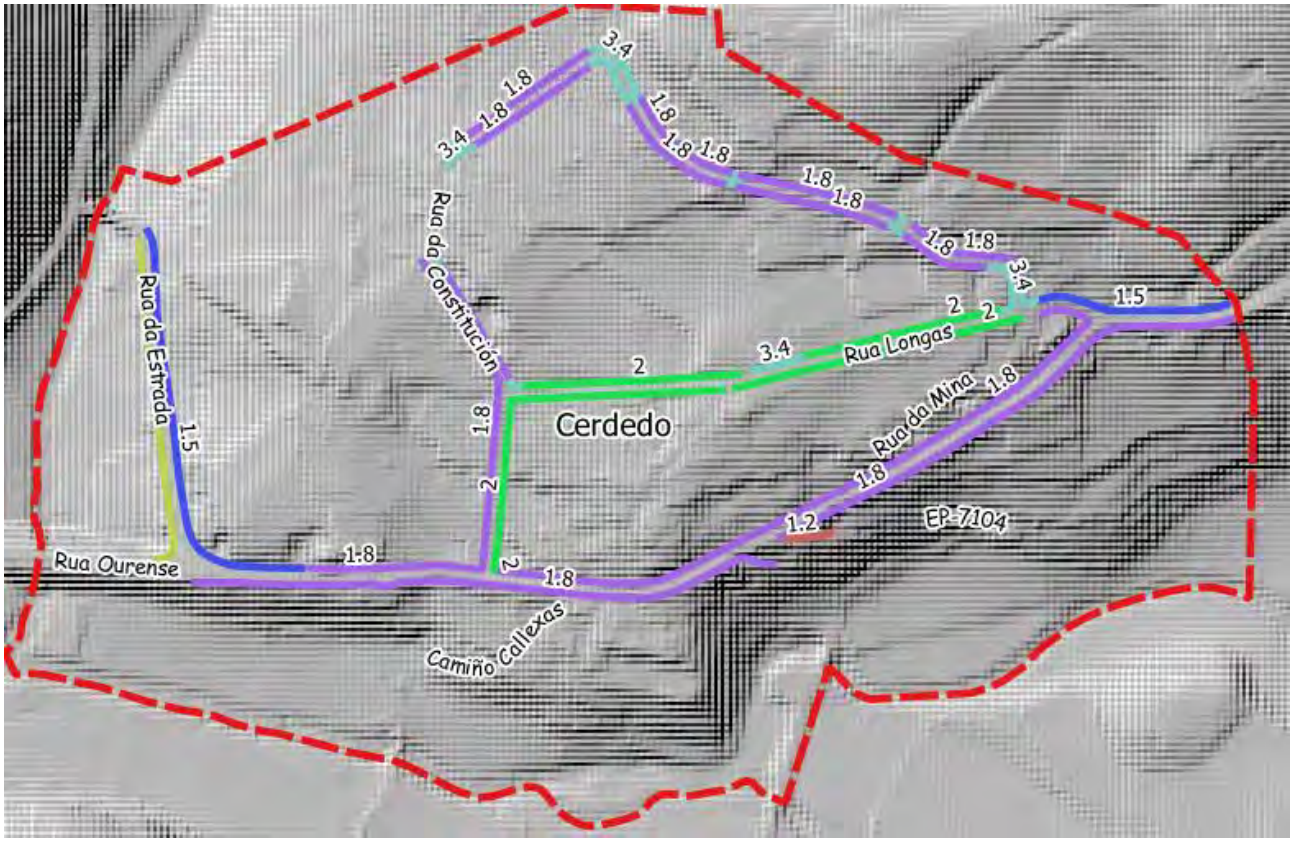
En cando as pasos de peóns, na seguinte táboa se recollen por núcleo:

ZONA	A Nivel	Elevado	TOTAL
Carballedo	5		5
Cerdedo	22		22
Tenorio	6	7	13
TOTAL	33	7	40

NÚCLEO DE CERDEDO

As Principais vías do núcleo urbano de Cerdedo, salvo o tramo da rúa dos Muiños, o casco antigo, teñen todas beirarrúas que cumpren co ancho mínimo de 1,80 metros a ámbolos marxes; é o caso de rúa das Longas, a rúa Fonte de Brandes, a rúa da Constitución, a rúa da Estrada e a rúa de Ourense.

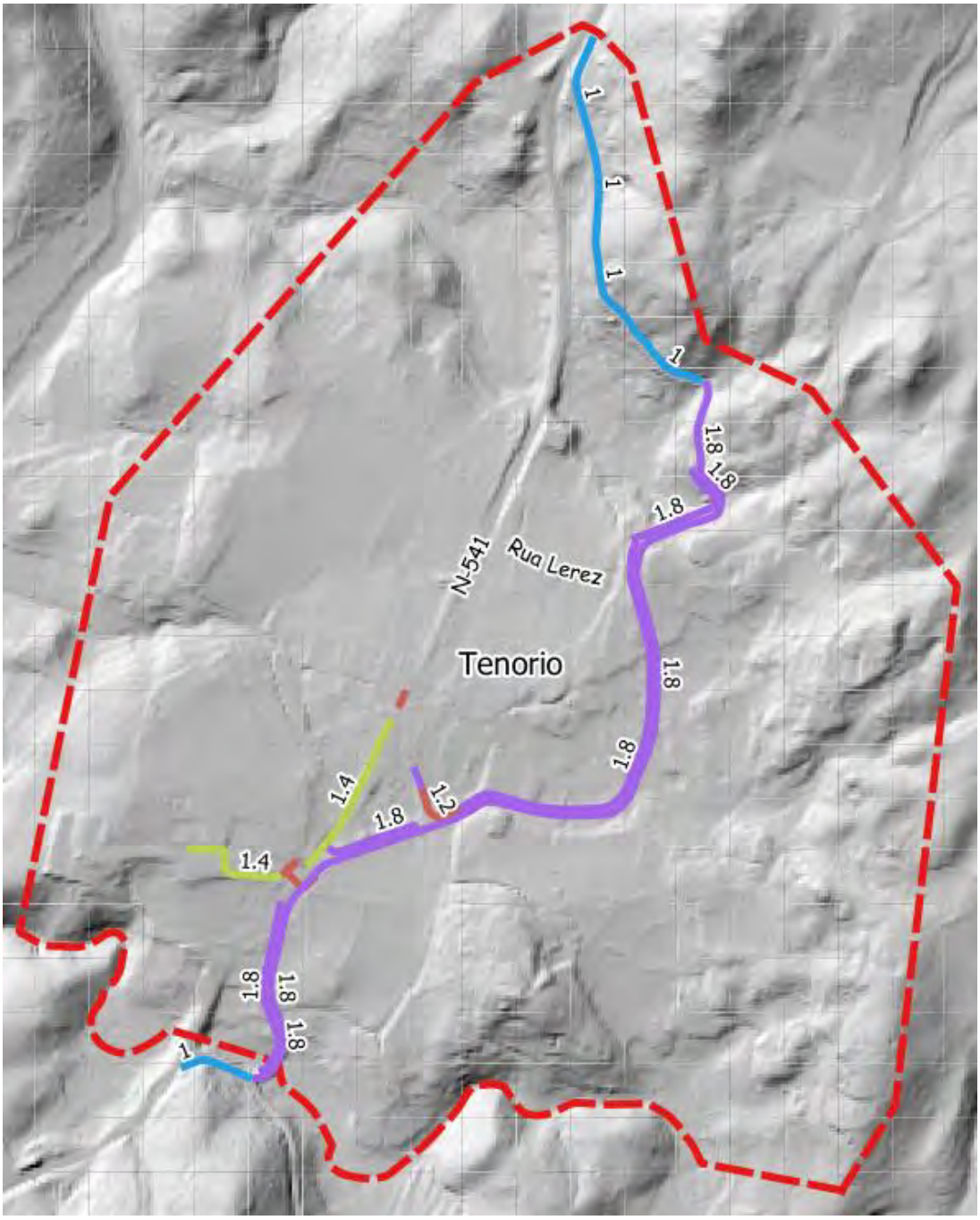
A estrada PO-2204, no tramo non urbano que vai dende a rúa de Ourense ata a praia fluvial só ten beirarrúa nun pequeno tramo no que está a parada de Autobús.



PLANO DE BEIRARRUAS DE CERDEDO

NÚCLEO DE TENORIO

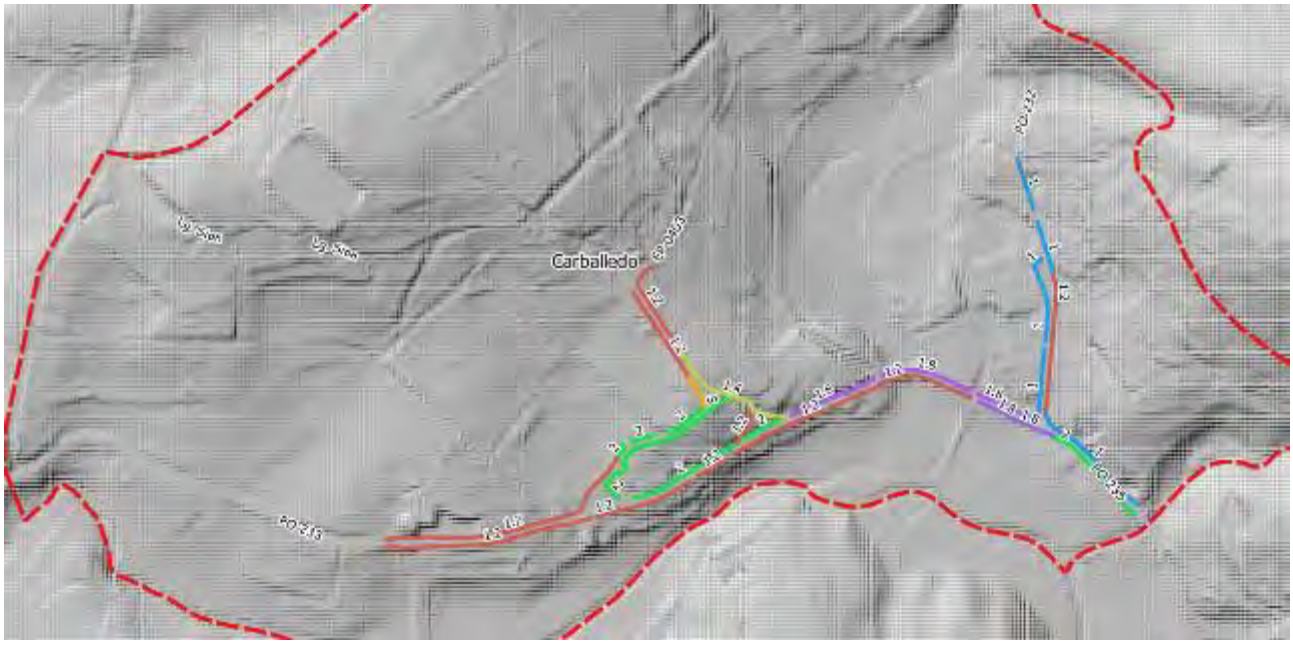
A estrada EP-0406, travesía a o paso por o núcleo de Tenorio, ten beirarrúas que cumpren co ancho mínimo a ámbolos marxes.



PLANO DE BEIRARRUAS DE TENORIO

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

A estrada PO-233 no seu paso por o núcleo de Carballedo, posúe beirarrúas a ámbolos marxes. A estrada PO-232 só é así no tramo entre a PO-233 e o Centro Educativo, máis alá de este só ten unha beirarrúa ata onde deixa de haber edificacións.



PLANO DE BEIRARRUAS DE CARBALLEDO

2.1.6.3.- SENDAS VERDES.

NÚCLEO DE CERDEDO

As sendas verdes de Cerdedo son as que conectan o núcleo urbano con o territorio e os seus espazos naturais.

Identificamos ata 6 sendas naturais que saen do núcleo:

Dúas de elas parten da marxe sur da rúa de Ourense cara o río Castro. Unha delas atravesa a ponte romana e continua cara o Sur, a outra vai cara a praia fluvial e continúa por o marxe do río Castro cara o Noreste e é denominada:

Roteiro de senderismo “Pontes do Lérez”

Constitúe unha ruta de 28 km pola ribeira do rio Lérez ao seu paso polos concellos de Cerdedo e Forcarei. Os elementos de patrimonio máis significativos son as pontes que eran paso obrigado nos camiños medievais que unían os mosteiros e as importantes vilas de Santiago de Compostela e Ourense; a riqueza etnográfica e arquitectónica constituída por eiras de hórreos, muíños, lavadoiros,

ermidas, antigas minas, capelas, torres, cruceiros… todos eles proba das raíces históricas e sinal do protagonismo da pedra e do traballo dos canteiros.

Ao longo da ruta podemos atopar tres das agrupacións máis importantes de hórreos de Galicia (unha clase de celeiros que servían para o secado do millo e almacenaxe): “Eira Grande” en Pedre, Filgueira e a “Eira da Pena” de Cerdedo.

Nas proximidades do roteiro descubrimos as capelas de San Bartolomé, de Pego e de San Antón, todo no marco natural das terras do interior pontevedrés, onde o contraste topográfico enriquece a paisaxe.

Penetrando na ruta descubrimos numerosos muíños, aproveitando a forza da auga, obtíñase fariña de cereais como o trigo, o centeo e, principalmente, o millo. Podemos atopar ademais muíños de batán que servían para compactar a la de mantas e prendas de vestir.

O roteiro constitúe un percorrido pola ribeira dos tramos medio e alto do rio Lérez.

O río Lérez conta na práctica totalidade do seu percorrido coa protección dun bosque de ribeira de amieiros (*Alnus glutinosa*) e salgueiros (*Salix atrocinerea*), acompañados do fento real (*Osmunda regalis*). Nalgúns enclaves de relevo accidentado persisten pequenos bosques onde a árbore predominante é o carballo común (*Quercus robur*). Esas fragas caracterízanse pola presenza de perennifolios como loureiros (*Laurus nobilis*), hedras e acivros (*Ilex aquifolium*).

Nas proximidades da rota atópase o Mosterio de Santa María de Acibeiro, obra románica do século XII, coa súa antiga feira, o Castro de Loureiro, a Torre Alarma de Castrelo do século XV, o conxunto arquitectónico de Pedre, as capelas de San Bartolomé, do Pego e San Antón, todo no marco natural das terras do interior pontevedrés, onde a contraste topográfica enriquece a paisaxe.

As catro sendas restantes parten do Oeste e o Norte do núcleo de Cerdedo cara o Norte e o Nordeste.

Unha delas sae da Eira da Pena e continúa cara o Noroeste por a marxe do río Lérez.

As tres sendas restantes saen do Norte do núcleo cara o Monte do Sancal (Noreste); dúas delas dende a rúa dos Muiños e a outra dende o rúa Fonte de Brandes. Todas estas sendas pertencen a o denominado:

Roteiro de senderismo "Frei Martín Sarmiento"

É un roteiro circular clasificado como de pequeno percorrido, cunha distancia total de 11 Km 846 m, tendo o seu punto inicial e final no casco urbano de Cerdedo, para dirixirse a O Monte Seixo que é a parte máis alta.(Desnivel ascendente 405m / Desnivel descendente 400m). Dificultade media.

Comeza pois esta senda, na rúa da Torrente e baixa por unha antiga calzada medieval, onde se atopa o Río Castro, que cruzamos a través da Ponte romana de San Antón, para chegar á capela do mesmo nome e a o cruceiro, seguidamente dirixirémonos cara a aldea de Lourido, nesta subida entre antigos muros de pedra, atopamos un frondoso bosque autóctono de carballos e castiñeiros.

Ó chegar a Lourido, aldea coas típicas vivendas de pedra do rural galego, hórreos, eirado e capela de Sta. Catalina (S. XVIII), comezamos a baixar cara a aldea de A Revolta por un camiño e chegamos a o lugar de Cabenca onde temos dúas opcións: unha por un camiño entre os campos, e outra por o medio da aldea destacando nesta, dous carballos centenarios; no final da aldea atopamos a Capela de San Salvador (S.XVI).

Segue o camiño cara a aldea de Meilide, neste tramo destaca a ponte que cruza o Río Sillar coa vexetación de ribeira. O que destaca é a casa na que viviu Frei Martín Sarmiento, acabando o tramo na Capela da Virxe de Loreto (S XVIII). Seguimos ascendendo ata chegar a o lugar de Carballás, situado preto da cima do monte Seixo, típico lugar do rural galego, que nos da unha idea das difíciles condicións de vida que sufriron os antepasados e as duras condicións climatolóxicas. Nesta aldea destaca o Cruceiro da Capela, A capela da Inmaculada Concepción e unha fonte que favorece un alto no camiño. chegados a este punto, comezamos o descenso cara a aldea de Barro e de esta, a Arén, neste tramo destaca a vexetación, e os antigos camiños.

Xa na aldea de Barro atopamos dous lavadoiros con fonte, hórreos e en Arén se nos desviamos un pouco pódense visitar tres antigos muíños. Dende aquí seguimos un camiño por un tramo entre os campos e chegamos a Ponte Piñoa para dirixirnos á Area recreativa e seguidamente subimos a o conxunto arquitectónico composto por: Igrexa de San Xoán Bautista, cemiterio, cruceiro, praza e Casa Rectoral, o que pon fin a esta ruta.

Roteiro Cabenca- Cavadosa

Roteiro circular de algo máis de 13 km por a ribeira do río Seixo e as saias do Monte do Seixo no LIC Serra do Cando.

Duración do roteiro: 4 horas.

Comeza o carreiro na aldea de Cabenca, ata alí podemos chegar en coche con bos accesos. A Capela de San Salvador (s. XVI) é o primeiro punto histórico que podemos visitar. Unha vez abandonamos a aldea de Cabenca metémonos por un camiño de fermosas paraxes dos bosques autóctonos de carballos e castiñeiros que acompañan ao río Seixo no seu percorrido no que atopamos algunhas pozas de auga e numerosos muíños agora en desuso. Alcanzada a aldea de Cavadosa, atopamos unha fermosa fervenza con varios muíños. O máis grande atopámolo neste punto. O muíño conta cunha parte dedicada á moenda e outra na que se desenvolvían as actividades de serraría e ferrería. A continuación dirixímonos por un carreiro que discorre por amplos camiños á beira dos cumes do Monte do Seixo onde hai espectaculares panorámicas do Concello cargadas de matices de cores pola vexetación da zona. Unha vez descendemos dos cumes, chegamos á aldea de Meilide onde atopamos a Capela da Virxe de Loreto (s. XVIII) e a casa de Frei Martin Sarmiento. Finalmente dirixímonos cara Piñoa, pasando ao carón da Hermida de San Salvador e regresamos á aldea de Cabenca.

NÚCLEO DE TENORIO

A Senda do Río Lérez que vai por a beira do Río Lérez e pasa por a ponte colgante Ponte Calvelo en Tenorio.

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

O Roteiro saudable de Carballedo

É un percorrido circular de 6 km de lonxitude que conta con unha variante na zona da praia fluvial de Carballedo. A ruta transcorre principalmente por zonas moi fáciles de transitar para o camiñante. Nos tramos asfaltados o percorrido é moi seguro pois apenas transitan vehículos. A dificultade é baixa e con pouco desnivel. Destacan os cruceiros, miradoiros, parques, igrexas, fontes e carballeiras, así como construcións tradicionais.

Imaxe 40: Roteiro saudable de Carballedo. Fonte da imaxe: Concello de Cerdedo-Cotobade.

Sendeiro Foxo do Lobo

Ruta na procura do “Foxo do Lobo”, elemento que tiña como finalidade darlle caza ó lobo no pasado. Está composto por dous altos muros de cachotería , de gran lonxitude dispostos a modo de funil, deste xeito os lobos eran dirixidos nunha batida, mediante ruído e lume, cara o punto onde estes muros de estreitaban, deixando un pequeno paso e como única saída un pozo circular levantado tamén en pedra.

O sendeiro *decorre* polas parroquias de Carballedo (muíño do Lombiño, piscina fluvial da Chan), Rebordelo (aldea de Sabugueiro, ermida de San Brais), Loureiro (Aldea de Arufe, Igrexa, muíño de Chandolío, muíño dos Pasos, muíño do Beseiro, muíño da Portalaxa, batán de liño), Corredoira(Ponte Serrapio, Foxo do Lobo).Ten unha lonxitude de 10,5 km, cunha dificultade media. Accédese ó lugar de A Chan en Carballedo, dende Pontevedra mediante a estrada PO-233, que enlaza coa N-541 á altura de Bora.

O Roteiro dos tres vales

O roteiro ten unha lonxitude de aproximadamente 11 km. *Comeza* na Igrexa de Carballedo e pasa por lugares dende os que se pode observar o val de Carballedo, o val do Lérez e o val da Ría de Pontevedra (de aí o seu nome). Neste roteiro poden observarse manifestacións das sociedades humanas máis representativas do noso pasado: megalitismo, idade de bronce e castrexo.

Outros roteiros de interese:

Roteiro das Buratas (Rebordelo)

Ten unha lonxitude aproximada de 3,6 km con un percorrido de unhas dúas horas, sendo a dificultade media. O inicio está no arboredo de especies autóctonas, fronte a o campo de fútbol, que está na estrada PO-233, pasa por a veira do río Almofrei ata chegar á área recreativa O Pozo Negro. Durante a senda visitas gran cantidade de muíños.

O Roteiro de Augasantas

O roteiro ten unha lonxitude de 5,5 km. Comeza na Igrexa de Aguasantas e pasa polos *seguintes* lugares: cruceiro de Boliño, muíño da Ponte, petroglifo de Porteliña da Corte, Casa Grande de Calvelle, Peto de Barazal, muíño de Navalciño, Pazo de Campodanta, Capela de Famelga, muíño do Vento e Castro de Famelga.

Roteiro de Santa María de Sacos

O roteiro ten unha lonxitude de 12 km, e discorre por zonas de gran interese ecolóxico, así como por zonas de gran riqueza artística e cultural: petróglifos, cruceiros, pontes, casas labregas, fontes, hórreos, etc. O inicio do roteiro comeza na denominada Volta do Galo, onde se atopa a Casa dá Cultura do devandito lugar. O seu percorrido é o seguinte: A volta do Galo, ou Adro, Vila dá Riba, Capela de San Lourenzo, A Volta do Galo, Dorna, A Volta do Galo.

Senda da Vía Escondida PRG-68 (Viascón)

Percorrido: Carballeira de San Xusto, Baños de San Xusto, Ponche Nova, Fentáns, Ponche Nova, Cutián, Fontán, San Xurxo de Sacos e carballeira de San Xusto. Hai unha derivación desde Cernadelo

ata o petróglifo da Laxe dás Rodas. O carreiro de San Xusto PRG-29, segue, na súa maior parte, por antigas calzadas empedradas e camiños rurais. A riqueza da vexetación é extraordinaria: bosques de ribeira e algúns bosques caducifolios autóctonos. Son frecuentes os carballos, castiñeiro, bidueiros e piñeiros, así como zonas de vexetación densa (fentos, *enredadeiras*, carrizo, etc.) na beira do río Lérez e doutros pequenos regatos. A o longo do percorrido hai 8 muíños (a maior parte deles en mal estado de conservación), catro deles en Baños de San Xusto, dous en San Xurxo, un en Cutián e o Muíño do Medo. O camiño comeza na capela de San Xusto, e descende ata os baños de San Xusto. Seguimos pola veira do río, ata chegar a Ponte Nova, que nos permitirá cruzar o río Lérez. Neste punto poderíamos volver por Cutián nun percorrido circular ata chegar a o inicio, ou continuar e cruzar a Fentáns, para admirar os petróglifos tallados por artistas de fai 3.000 e 4.000 anos (Laxe das Ferraduras, Laxe dos Cebros, Coto do Rapadoiro e outros).

A 2ª Senda da Vía Escondida PRG-68 (Viascón)
O roteiro discorre na súa maior parte por roteiros da veira do río e algunhas pistas forestais. No comezo temos que seguir a estrada a Cabanelas durante un tramo curto, pero pronto nos desviamos por unha pista de terra á Carballeira da Portela. Baixamos polas pistas de concentración parcelaria cara ó río. Antes de cruzar a ponte tómase un pequeno camiño ribeirego con restos dos muíños abundantes na zona, e do sistema de regadío antigo. Tras cruzar a ponte, o camiño discorre entre zonas de pasto acoutadas ata a aldea de Cabanelas, piscinas fluviais e área recreativa, que esconden unhas atractivas pozas. Podemos seguir a derivación ata o petroglifo “Laxe das Coutadas”, un dos máis interesantes de todo o municipio. Ascendemos por unha pista de subida pronunciada que nos levará preto da cima do Coto Ramalloso. Tras o descenso chegamos ata o petroglifo “Portela da Laxe”. Acabamos o roteiro curto, no lugar da igrexa e reitoral de Santiago en viascón. De alí, parte un pequeno roteiro circular cara a Atalaia, con boas vistas e bordeando o río Lérez, con retorno de novo á zona da igrexa, dende onde regresaríamos a o lugar de partida.

2.1.6.4.- REDE CICLISTA

NÚCLEO DE TENORIO

Ruta BTT de Tenorio

Distancia aproximada: 35 km

Percorrido:

A saída prodúcese desde o centro BTT de Carballedo, no pequeno estacionamento detrás do Concello. Cruzamos a estrada xeral e comezamos a aventura. De seguido apreciamos a beleza do río Almofrei na primeira ponte que atravesamos. Logo postas fáciles levan ás piscinas fluviais de Pozo Negro e á área recreativa próxima ben arborizada. Tras un breve paso por asfalto o roteiro segue polas pistas de

concentración parcelaria e pasa preto da capela de San Roque no lugar de O Sabugueiro, e o camiño vai á parroquia de Ponte Borela, desde onde continuamos por estrada ata A Xesteira. De alí trasladámonos ata Vilanova, pasando polo artístico Cruceiro das Chans. Entramos nos montes de Tenorio, e o percorrido achéganos ao centro de Tenorio, por estrada no último tramo. Subimos ata o Monte Castelo pasando pola igrexa e o mosteiro de San Pedro. Deixando atrás a igrexa, comeza a subida, e á beira dun pequeno merendeiro comeza a pista de subida ao Monte Castelo. Baixamos ata as casas máis altas da aldea de Rascadería. De aquí baixamos ao cruce con a estrada xeral de Pontevedra a Carballedo e iniciamos o regreso ata o centro BTT tras a casa do Concello.

NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

Ruta BTT de Carballedo

Lonxitude aproximada: 27 km

Percorrido:

A saída é dende o centro BTT de Carballedo, no pequeno estacionamento detrás do concello, xunto á caixa de aforros. Tras pasar a Capela de San Roque, comeza a nosa aventura circulando por pistas cómodas no entorno de Carballedo cara o lugar de Paraños. Despois de atravesar o lugar, colles a estrada PO-232 a Cuspedriños durante un par de quilómetros, ata que nos saímos por a dereita á pista ancha coincidindo así con parte do trazado da ruta irmán de BTT Viascón.

A pista gaña altitude con rapidez e continuamos por a extensa pista principal o que nos abre boas perspectivas panorámicas dos arredores. Rodamos un longo tramo serpenteando por o Monte Arcela ata alcanzar un tramo de asfalto que nos acerca á parroquia de Vila de Arriba, o lugar de O Agro concretamente.

Dende alí, fronte á entrada dunhas casas, tomase unha pista que primeiro descende un pouco, e logo ascende a o Coto do Ceo onde hai moita pedra solta.

Cruzamos o Regueiro da Freixa, e o Canceliño, nun corto prazo unha vez chegados a zona máis chan, pero coidado neste último que o rudimentario pontón que o salvaba está roto por zonas . Máis adiante atravesamos unha valla xunto á caseta de pastor para chegar a unha pista de asfalto. A sinal indícanos dereita, pero antes tomamos ao contrario a derivación á próxima Capela do Santo Anxo da Garda, no lugar de O Cádavo

Volvemos sobre as nosas rodadas o corto tramo derivado, e seguimos pola pista pavimentada de grava miúda durante uns dous km, e a esquerda tomamos a derivación para subir ao mirador do Monte Coirego, ben sinalizada.

Realizada a visita, damos marcha atrás ata a pista asfaltada, que temos que cruzar para entrar na ancha pista de terra ben visible ao outro lado. Temos un treito longo, por esta pista sinxela que bordea o Monte Albagueira ata unha explanada aberta na que deixamos a pista principal para baixar unha trialera ata o lugar de Ponte Acibal. Aquí pódenos surxir algunha dubida, pois xunto aos bebedoiros hai sinal de

confirmación pero a zona por onde iba a pista foi roturada e o certo é que hai que facer un tramo a ollo pois non hai rodeiras nin marcas claras da pista.

As árbores solitarias ao fronte e á esquerda pódennos servir como referencia e, ao chegar á gabia que corta todo o prado, xa vemos por onde está o único paso posible. Nada máis salvar a gabia, sigue a pista entre arbusto baixo, pouco visible pois apenas está pisada, inda que uns metros, adiante hai unha confirmación de ruta que nos da tranquilidade e ao pouco, o chan de herba vese transformado claramente na antiga calzada de pedra plana que foi.

A calzada serpentea, e logo descende ofrecéndonos boas vistas da parroquia de Carballedo (S. Miguel), dende o Miradoiro da Fonte da Ecua. Ao terminar a calzada, chégase a un cruce que de fronte acercaríanos ao visible Muíño da Igrexa, inda que a ruta continúa pola dereita ata enlazar coa estrada de Caroi. De alí só resta baixar ao Centro BTT de Carballedo tras un par de cruces e a nosa ruta chegará a súa conclusión.

Ruta BTT de Caroi

Distancia :35 km

Percorrido:

Centro BTT de Carballedo – Ermida de San Brais – Caroi – Capela de Santa Mariña – Meixueiro – A Igrexa (Carballo)

2.3.- ANÁLISE SOCIO-ECONÓMICO E DEMOGRÁFICO

2.3.1.- ESTRUTURA E EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN

Evolución da poboación desde 2017 ata 2020.

O termo municipal de Cerdedo-Cotobade conta cunha poboación total de 5.697 habitantes, segundo os últimos datos publicados polo INE e correspondentes ao ano 2020, concentrándose un 19,27% da poboación na parroquia de Tenorio; 10,29% en San Xoán de Cerdedo e o 5,67% na parroquia de Carballedo.

En xeral, a tendencia na evolución da poboación do termo municipal nos últimos catro anos foi decrecente, cunha perda dende o ano 2017 de 410 habitantes.

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
-	-	-	-	-	-	6.107	5.815	5.699	5.697

Táboa. EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN Fonte INE

Segundo os datos publicados polo INE ao 1 de Xaneiro de 2020 o número de habitantes en Cercedo-Cotobade é de 5.697, 2 habitantes menos que o no ano 2019. No gráfico seguinte pódese ver cuantos habitantes ten Cerdedo-Cotobade ao longo dos anos.

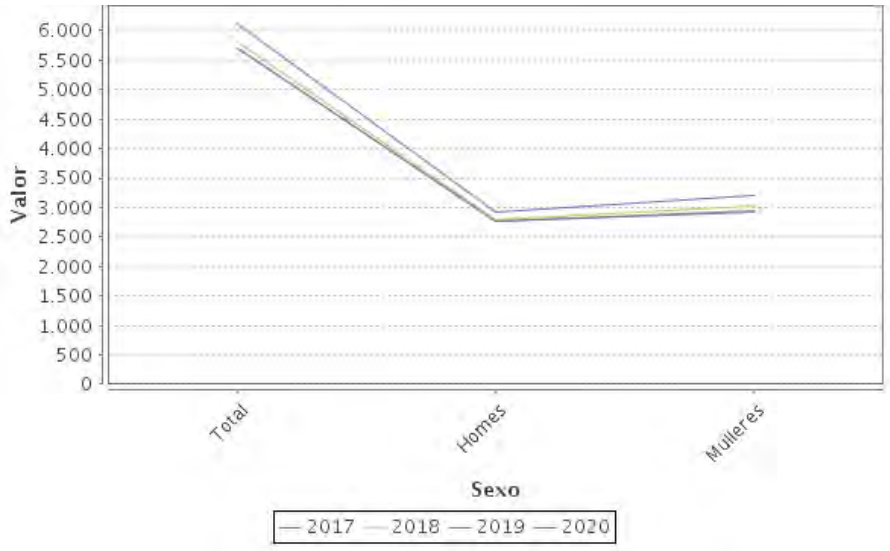


Figura Evolución da poboación no Concello de Cerdedo-Cotobade (Datos INE)

Actualmente a densidade de poboación en Cerdedo-Cotobade é de 26,71 habitantes por Km^2.

Habitantes segundo o lugar de nacemento.

Segundo os datos publicados polo INE procedentes do padrón municipal de 2020 o 55.40% (3.156) dos habitantes empadroados no Municipio de Cerdedo-Cotobade naceron no devandito municipio, o 38.37% emigraron a Cerdedo-Cotobade desde diferentes lugares de España, o 31.12% (1.773) desde outros municipios da provincia de Pontevedra, o 3.02% (172) desde outras provincias da comunidade de Galicia, o 4.23% (241) desde outras comunidades autónomas e o 6.23% (355) emigraron a Cerdedo-Cotobade desde outros países.

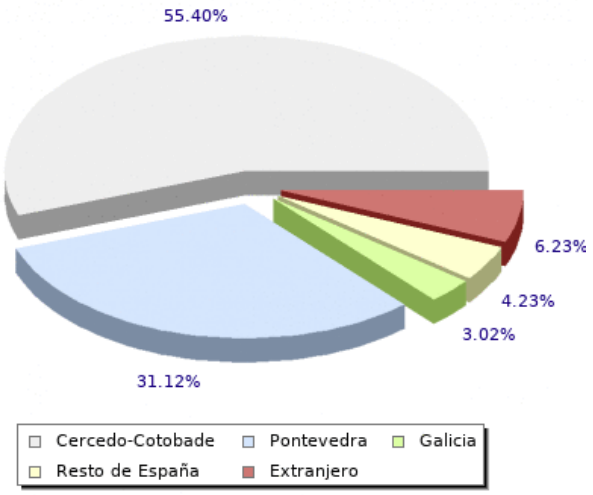


Figura Gráfico poboación segundo lugar de nacemento no Concello de Cerdedo-Cotobade (Fonte Foro-Ciudad.com)

Pirámide de poboación 2020

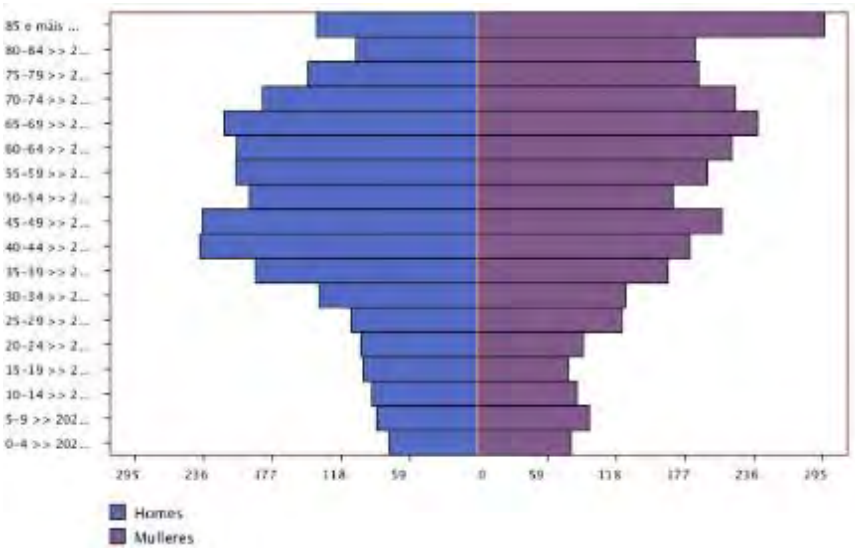


Figura Pirámide poboación no Concello de Cerdedo-Cotobade (Fonte IGE)

A media de idade dos habitantes de Cerdedo-Cotobade é de 51,53 anos.

A poboación menor de 18 anos en Cerdedo-Cotobade é de 621 (320 H, 301 M), o 10,9%. A poboación entre 18 e 65 anos en Cerdedo-Cotobade é de 3.243 (1.692 H, 1.551 M), o 56,9%. A poboación maior de 65 anos en Cerdedo-Cotobade é de 1.833 (759 H, 1.074 M), o 32,2%.

Crecemento Natural ou Vexetativo.

O crecemento natural da poboación no municipio de Cerdedo-Cotobade, segundo os últimos datos publicados polo INE para o ano 2020 foi Negativo, con 66 defuncións mais que nacementos.

Nacementos	Nacementos homes	Nacementos mulleres	Defuncións	Defuncións homes	Defuncións mulleres	Saldo vexetativo
25	11	14	91	46	45	-66

Figura Saldo vexetativo no Concello de Cerdedo-Cotobade (Datos INE)

Movementos de poboación

No que respecta aos movementos migratorios, en Cerdedo-Cotobae apréciase un comportamento positivo no ano 2020 excepto a migración externa.

	TOTAL	Emigración externa	Emigración interna	Outra CCAA	Estranxeiro
Total 2020	176	144	32	24	8
<16 anos	15	13	2	2	0
De 16 a 29	33	28	5	5	0
De 30 a 54	81	62	19	15	4
De 55 e máis	47	41	6	2	4

Figura 5. Saldo emigratorio Concello de Cerdedo-Cotobade (Datos INE)

O maior número de emigrantes rexístrase na franxa de idade entre 30 a 54 anos con movementos que se realizan a outra comunidade ou o estranxeiro. Este fenómeno está relacionado coa tendencia do abandono do rural cara as zonas urbanas na busca de oportunidades de emprego.

	TOTAL	Inmigración externa	Inmigración interna	Outra CCAA	Estranxeiro
Total 2020	256	71	256	52	19
<16 anos	41	8	41	4	4
De 16 a 29	45	11	45	6	5
De 30 a 54	118	39	118	31	8
De 55 e máis	52	13	52	11	2

Figura Saldo inmigratorio no Concello de Cerdedo-Cotobade (Datos INE)

Respecto ás inmigracións rexistradas, o maior número de inmigrantes proceden de outras zonas da comunidade galega, con idades comprendidas entre os 30 e os 54 anos tratándose na súa maioría de residentes retornados

	TOTAL	Saldo interno	intraporovincial	Co resto de Galicia	Saldo externo	Co resto de España	Co estranxeiro
2017	-68	-68	-54	-14	0	2	-2
2018	5	-12	-14	2	17	-5	22

2019	9	14	18	-4	-5	-7	2
2020	80	41	48	-7	39	28	11

Figura Saldo migratorio no Concello de Cerdedo-Cotobade (Datos INE)

A tendencia nos últimos anos na diferenza entre os movementos de inmigración-emigración é positiva destacando o aumento importante no ano 2020

2.3.2.- ACTIVIDADES PRODUTIVAS E MERCADO DE TRABALLO

Segundo os datos publicados polo SEPE no mes de Xaneiro o número de parados subiu en 15 persoas. Das 15 persoas novas en de a lista do paro en Cerdedo-Cotobade aumento en 21 homes e descendeu en 6 mulleres.

O número total de parados é de 301, dos cales 136 son homes e 165 mulleres.

	Total Parados
TOTAL	***301***
Homes	*136*
Mulleres	*165*

Figura Paro rexistrado en xaneiro de 2021 (Fonte: Datos SEPE)

As persoas maiores de 45 anos con 165 parados son o grupo de idade mais afectado polo paro, seguido dos que se atopan entre 25 e 44 anos con 123 parados, o grupo menos numeroso son os menores de 25 anos con 13 parados.

	Total Parados
Menores 25 anos	*13*
Homes	*7*
Mulleres	*6*
Entre 25 e 44 anos	*123*
Homes	*44*
Mulleres	*79*
Maiores 45 anos	*165*
Homes	*85*
Mulleres	*80*

Figura Paro rexistrado por idades (Fonte: Datos SEPE)

Por sectores vemos que no sector servizos é onde maior número de parados existe no municipio con 208 persoas, seguido da industria con 34 parados, a construción con 23 parados, as persoas sen emprego anterior con 22 parados e por ultimo a agricultura con 14 parados.

	Total Parados
Agricultura	14
Industria	34
Construción	23
Servicios	208
Sen emprego anterior	22

Figura Paro rexistrado segundo actividade (Fonte: Datos SEPE)

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, motocicletas, 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 (de xaneiro a setembro de 2021) o número de vehículos rexistrados no municipio distribúese da seguinte maneira:

	TOTAL	TURIS-MOS	CAMIÓNS	FURGO-NETAS	AUTO-BUSES	MOTOS CICLO-MOTORES	TRACTORES INDUST.	OUTROS
Xaneiro	1	0	3	0	0	0	0	0
Febreiro	2	0	0	0	0	0	0	0
Marzo	1	0	4	0	0	0	0	0
Abril	0	0	3	0	0	0	1	0
Maio	1	0	3	1	0	1	0	0
Xuño	0	0	5	3	0	0	0	0
Xullo	0	0	2	0	0	0	1	0
Agosto	0	0	6	1	0	0	0	1
Setembro	0	0	3	0	0	0	1	0

Figura Parque de vehículos (Datos IGE)

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

ANO	Camións e furgonetas	Auto-buses	Turis-mos	Motoci-cletas	Tractores industriais	Ciclo-motores	Remolques e semireolques	outros
2017	5	1	45	4	1	0	1	0
2018	6	0	60	6	0	2	0	2
2019	5	0	75	12	1	1	0	1
2020	3	0	60	7	0	0	1	2

FOnte Dirección General de Tráfico (Extraído dos ficheiros de microdatos de matriculacións. http://www.dgt.es)

Obsérvase unha tendencia crecente na evolución do parque móbil de Cerdedo-Cotobade nos últimos catro anos cunha lixeira diminución no ano 2020, relacionada probablemente coa pandemia do COVID. Con todo, estes datos indican a dependencia do municipio co vehículo privado.

2.4.- ANÁLISE 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 no termino municipal de Cerdedo-Cotobade. 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.

2.4.1.- POLÍGONOS INDUSTRIAIS, EMPRESARIAIS E CENTROS DE TRABALLO

2.4.1.1.- POLÍGONO INDUSTRIAL DE O SANGAL

O polígono industrial de O Sangal ten unha superficie bruta de 29.787 m^2 e unha superficie útil de 17.432 m^2. A súa ocupación principal é por:
"Confortlastic S.L"-empresa especializada na fabricación de colchóns e equipos de descanso ocupa a totalidade das parcelas do parque empresarial de O Sangal. Se accede a través da estrada N-541 Pontevedra-Ourense.

Imaxe 40 Polígono industrial de O Sangal

2.4.1.2.- POLÍGONO INDUSTRIAL DE MONTE MOCÍN

O Concello de Cerdedo-Cotobade esta en proceso administrativo decisivo para a creación do novo polígono industrial de Monte Mocín, que acaba de recibir o informe sectorial favorable da Deputación de Pontevedra, que era preceptivo pola posible afección ás estradas provinciais, para a execución deste proxecto.

Deste xeito, o Concello está a piques de obter todas as autorizacións administrativas precisas despois de que tras o pleno municipal había aprobado a modificación puntual número 2 das Normas Subsidarias do seu plan, que contempla a reclasificación de case doce hectáreas entre as parroquias de Santa María e San Xurxo de Sacos como chan urbanizable industrial para a creación dun polígono.

Este espazo, situado entre as parroquias de Santa María e San Xurxo de Sacos, dispón de case 118.000 metros.

O futuro polígono de Monte Mocín dispón de accesos á estrada N-541 o único espazo do municipio con entrada e saída a ambos os sentidos da Nacional e a Pontevedra a través dun paso subterráneo.

Imaxe 41 Vista dos terreos que ocuparía o parque empresarial

2.4.2.- 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

A rede sanitaria deste concello de Cerdedo-Cotobade está formada principalmente por:

2.4.2.1.- CENTRO DE SAUDE DE CERDEDO

Localizado na Avenida de Manuel Gutiérrez no número 2. Ademais dun centro de saúde conta con Servizos de urxencias en atención primaria cun horario de Luns a domingo cun horario de 24 horas. As instalacións asistenciais de Atención Primaria na localidade cerdedense dispoñen dun Punto de Atención Continuada (PAC) e de consultas para Medicina Xeral, Enfermería, Pediatría e sala de extraccións. Da servizo as parroquias de Castro ,Cerdedo, Figueiroa, Folgoso, Parada, Pedre, Quireza, Tomonde. Acceso dende a N-541. Dispón de Aparcadoiro público a uns metros con prazas para persoas con mobilidade reducida. O acceso peonil a entrada principal e a través de beirarrúa. O Centro de saúde conta con tres persoas traballando con unha media de 50 citas diarias excepto en época de vacinación que poden chegar a 100. Ten un cupo de 1.200 persoas.

Imaxe 42 Situación do centro de saúde

Imaxe 43 Centro de saúde

Imaxe 44 Entrada do vial o centro de saúde

Imaxe 45 aparcamento disuasorio próximo

2.4.2.2.- RESIDENCIA DE MAIORES E CENTRO DE DÍA

A residencia de maiores de titularidade pública e Centro de Día están situados na Rúa Fonte de Brandes no número 17. Dispón de 18 prazas na residencia con horario 24 h. Ademais ofrece un servizo de centro de día para maiores de 30 prazas con transporte adaptado en horario de 8:30 a 19:30 horas. O acceso peonil realízase dende a Rúa Fonte de Brandes onde a beirarrúa ten unha pequena pendente para salvar a diferencia de nivel coa parte da rúa asfaltada Conta cun espazo de aparcadoiro na propia a Rúa Fonte de Brandes

Imaxe 46 Centro de día e residencia de maiores

Imaxe 47 Vial de acceso

2.4.2.3.- CENTRO DE SAÚDE DE TENORIO

Localizado na Rúa Barro con acceso pola EP-0406. Horario de 08:00-15:00 (luns- venres).Pertencen a este centro de saúde as parroquias que están na estrada de Ourense (Tenorio, Viascon, Santa María de Sacos, San Xurxo de Sacos) aínda que hai pacientes que van de outras parroquias porque piden o cambio de médico. Destacar que este centro conta cunha unidade de fisioterapia. A área sanitaria de Pontevedra é O Salnés, dispón na planta principal deste espazo de máis de cen metros cadrados, área de rehabilitación e tratamentos, ademais dun espazo de técnicas específicas e a propia consulta de fisioterapia.

Esta unidade presta cobertura a uns 15.000 habitantes do concello de Cerdedo-Cotobade, A Lama, Ponte Caldelas e Forcarei. Neste centro de saúde hai 7 persoas traballando e conta cun cupo de 1200 adultos e 500 nenos e nenas. Teñen unha media de 100 citas o dia e unhas 15 citas no servizo de fisioterapia.

Imaxe 48 Situación Centro de Saúde Tenorio

Imaxe 49 Zona de aparcamento

Imaxe 50 Centro de Saúde Tenorio

Imaxe 51 Centro de Saúde Tenorio

2.4.2.4.- CENTRO DE SAÚDE DE CARBALLEDO

Localizado no lugar de Chan rúa Igrexa. Accedese pola estrada PO-233. O acceso de peóns ata o centro de saúde realízase principalmente por beirarrúa onde a entrada principal, accedese a través de escaleiras. Zona de estacionamento de vehículos a poucos metros no aparcadoiro municipal. O centro de saúde conta con cinco persoas traballando (2 médicos, 2 enfermeiras e 1 PSX) ten un cupo de 1.800 persoas aproximadamente onde da servizo a veciños e veciñas de Aguasantas, Almofrei, Borela, Carballedo, parte de Corredoira, parte de San Xurxo, parte de Tenorio, Loureiro, Rebordelo, Valongo, e parte de Santa Maria de Sacos. Se atende a unha media de 150 citas diarias entre presenciais e telefónicas.

Imaxe 52 Situación Centro de Saúde Carballedo

Imaxe 53 Beirarrúa de Centro de Saúde Carballedo

Imaxe 54 Acceso a Centro de Saúde Carballedo

Imaxe 55 Vía de acceso a Centro de Saúde Carballedo

2.4.3.- CENTROS EDUCATIVOS

Un motivo importante dos desprazamentos ao núcleo urbano e dos que se realizan a nivel municipal é consecuencia dos centros educativos existentes. A mobilidade por motivo de estudo realízase a pé, en coche ou mediante servicio de autobús.

A inseguridade viaria pon en perigo a autonomía dos nenos, o cal motiva a unha maior utilización do vehículo privado para aqueles estudantes que viven a menos de dous quilómetros do centro educativo e non teñen dereito o transporte escolar.
O termo municipal de Cerdedo-Cotobade conta con varios centros educativos de infantil, primaria e secundaria no seu núcleo urbano:

2.4.3.1.- CEIP SAN XOÁN BAUTISTA

O colexio San Xoan Bautista sitúase Rúa das Longas, 23. Cerdedo – Cotobade.
O centro dispón de educación infantil e primaria con xornada De luns a venres de 10:00h a 16:30h.horas.
O cadro de persoal está formado por 16 persoas (8 no claustro,4 itinerantes, 1 persoal de cocina, 2 persoas de limpeza, 1 coidadora.
Agora mesmo no centro conta con 42 alumnos dos cales 18 viven a menos de 2 quilomentros do centro e tres por motivos persoais non van no transporte escolar.
Así mesmo, o servizo de transporte para as parroquias ten un horario de 10:00 e 16:20 que utilizan alumnos que residen nas parroquias de Borela (San Martiño), Cerdedo (San Xoán), Figueiroa (San Martiño), Pedre (Santo Estevo), Quireza (San Tomé), Tenorio (San Pedro) e Viascón (Santiago). Tamén contan cun alumno/a que reside no Casal que é transportado en taxi. Conta cun espazo delimitado de parada do transporte escolar na rúa das Lagoas, onde tamén paran vehículos privados.

O centro conta con un puntos de acceso, para peóns. Os accesos peonís realízanse través de rúa das Lagoas que conta con pasos de peóns diante e velocidade limitada a 20 km/h.

Imaxe 56 Contorna CEIP SAN XOÁN BAUTISTA

2.4.3.2.- ESCOLA INFANTIL A GALIÑA AZUL DE CERDEDO

O concello de Cerdedo-Cotobade conta con outra escola infantil da rede A Galiña Azul na rúa das Longas. Permítelle acadar unha oferta de ata 35 prazas (2 unidades) para nenos e nenas de 0-3 anos. O acceso peonil realízase dende a propia rúa. Conta cunha entrada accesible a través de dunha rampla. Os vehículos estacionan nas inmediacións.

Imaxe 57 e 58 Contorna Galiña Azul en Cerdedo

2.4.3.3.- CEIP DE TENORIO

O colexio CEIP de Tenorio atópase na parroquia de San Pedro de Tenorio, a carón da estrada nacional 541 que une Pontevedra e Ourense, a tan só 7 quilómetros da cidade de Pontevedra.

O centro dispón de educación infantil e primaria con xornada De luns a venres Horario de apertura e peche do centro: 09:15-17:00 horas. Excepcionalmente a hora de peche pode variar por variación na programación de actividades. Horario lectivo: 9:15-14:15 horas. Horario do comedor: 14:15 – 15:30 horas. Actividades extraescolares: 16:00-17:00 horas O cadro de persoal está formado por 17 mestras/es 3 persoal de cociña e conta con aproximadamente 153 alumnos (un ratio de aproximadamente 15 alumnos por aula).

O alumnado procede das parroquias do entorno do Centro Educativo, empregando a maioría deles o transporte escolar e o servizo de comedor que oferta o centro. O alumnado transportado procede das parroquias de Rebordelo (San Martiño), Sacos (Santa María), San Xurxo de Sacos (San Xurxo), Tenorio (San Pedro) e Viascón).

Conta cun espazo delimitado de parada do transporte escolar onde tamén aparcan vehículos particulares causando certos problemas Conta con 72 alumnos/as que non utilizan o transporte escolar por non ter dereito xa que viven a menos de dous quilómetros ou residir noutro concello. 10 alumnos/as nais traballan no comedor.

Hai unha senda peonil que conecta o centro educativo. O centro conta con dous punto de acceso, para peóns

Imaxe 59 e 60 contorna CEIP de Tenorio

Imaxe 61 e 62 contorna CEIP de Tenorio

A estrada N-541.esta anexa o centro polo que algúns estudantes teñen que cruzar o paso elevado que cruza esta nacional.

Imaxe 63 Paso elevado sobre N-541

2.4.3.4.- IES DE COTOBADE

O instituto de Ensino Superior IES de Cotobade con titularidade da Consellería de Educación e Ordenación Universitaria sitúase en Tenorio, no Concello de Cerdedo-Cotobade (Pontevedra), a10 km do centro da vila de Pontevedra.. A oferta educativa deste centro é de os catro cursos da Educación Secundaria Obrigatoria. O horario d é de 9:15 a 14:40 horas, de luns a venres. e ademais, os martes hai clase pola tarde, de 15:35 a 17:15. O cadro de persoal está formado por tres persoas no equipo directivo, 18 no claustro de profesores e profesoras, unha persoa na administración e outra en conserxaría.
Centro que actualmente conta con 126 alumnos e alumnas que distribúense en dous liñas de primeiro, segundo e terceiro da ESO e unha liña de cuarto da ESO.

Conta cunha entrada peonil e outro para a zona de estacionamento do persoal do centro. O centro conta tamén con outra zona de estacionamento fora. O acceso peonil para chegar o centro non conta con beirarrúas todo o traxecto.

Así mesmo, dos 126 alumnos do curso actual 87 é transportado os cales proceden das parroquias de: Aguasantas (Santa María), Almofrei (San Lourenzo), Borela (San Martiño), Carballedo (San Miguel), Caroi (Santiago), Corredoira (San Gregorio), Loureiro (Santiago), Rebordelo (San Martiño), Sacos (Santa María), San Xurxo de Sacos (San Xurxo), Tenorio (San Pedro), Tomonde (Santa María)., Valongo (Santo André) e Viascón (Santiago) e 39 non son transportados, os cales teñen a súa residencia fóra do concello ou viven a menos de 2 quilómetros de distancia do centro escolar.

Imaxe 64 e 65 Contorna IES de Cotobade

Imaxe 66 e 67 Contorna IES de Cotobade

2.4.3.5.- CEIP PLURILINGÜE DE CARBALLEDO

O Colexio Plurilingüe de Carballedo sitúase no barrio de A Cuqueira, no concello de Cerdedo - Cotobade, na parroquia de Carballedo.
O centro dispón de educación infantil e primaria con xornada De luns a venres de 9:50 a 14:50
O cadro de persoal está formado por 17 persoas en plantilla e conta con 71 alumnos.

Así mesmo, ten servizo de transporte para as parroquias ten un horario 8:15 e 16:30 e o utilizan entorno o 90% do alumnado os residentes nas parroquias de: Aguasantas (Santa María), Almofrei (San Lourenzo), Borela (San Martiño). Carballedo (San Miguel), Caroi (Santiago), Corredoira (San Gregorio), Figueiroa (San Martiño), Folgoso (Santa María), Loureiro (Santiago), Rebordelo (San Martiño), Tenorio (San Pedro), Valongo (Santo André). Hai 6 alumnos/as que non usan o transporte escolar por proximidade das súas casas co centro educativo.

O centro conta cun espazo delimitado de parada do transporte escolar, onde tamén circulan vehículos privados nas horas de entrada e saída provocando certo perigo tanto na baixada coma na subida o autobús dos nenos .

O centro conta con 2 puntos de acceso para entrada do alumnado e outro para vehículos ao dispor dunha zona de aparcadoiro para profesorado no seu interior. Os accesos peonís realízanse través de beirarrúas.

Imaxe 68 e 69 contorna CEIP de Carballedo

Imaxe 70 e 71 contorna CEIP de Carballedo

2.4.3.6.- A ESCOLA INFANTIL A GALIÑA AZUL DE TENORIO

Situada na Rúa Lérez s/n. A capacidade máxima do centro é de aproximadamente 75 prazas, asistindo actualmente a 54 que van dende bebés a nenos e nenas de ata 3 anos. Conta con 13 nenos/as de Tenorio, Monteporreiro 4 nenos/as, Padada de Tenorio, nenos/as, Verducido , Poio , Viascón , Xeve , Sta María de Sacos , Loureiro , Almofrei, Vilanova de Tenorio , San Pedro de Tenorio , Carballedo , Rebordelo , Pontevedra , Bora , Borela , Parada , Caroi , San Xurxo de Sacos , Barbeitos , Vilarchán (Cerdedo) 1

O persoal traballando é de 11 persoas.

O centro permanece aberto en horario de 7:30 a 16:30 horas e o acceso á mesma realízase a través da senda peonil que comunica o centro educativo.

51 nenos e nenas van en coche particular , dous van o centro en bicicleta e so unha vai na silla de paseo ata escola.

Imaxe 72 e 73 contorna Galiña Azul de Tenorio

2.4.4.- CENTROS CULTURAIS E DE LECER

2.4.4.1.- CENTRO CULTURAL DE CERDEDO

O Concello de Cerdedo-Cotobade dende o ano 2010 conta cun moderno Centro Cultural que consta de Auditorio, Museo/sala de exposicións, Biblioteca Municipal e Edificio Multisocial onde se desenvolven tanto actividades culturais organizadas polo propio Concello como por Asociacións ou agrupacións veciñais que o necesiten.

Este centro cultural situado na Rúa das Longas, 12 realizase unha programación e coordinación dunha variada axenda cultural ó longo do ano no Auditorio Municipal que conta cunha capacidade para 200 espectadores: Representacións teatrais, Proxección películas (infantil / adulto), Concertos, festivais musicais, Humor…Acceso peonil a través de beirarrúas. Pódese estacionar os vehículos o longo da rúa.

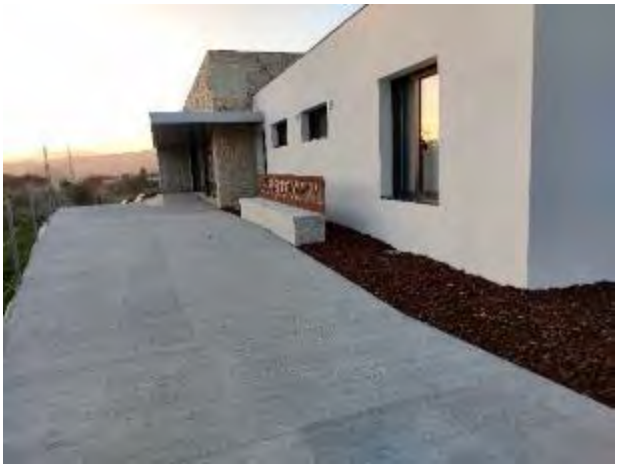
Imaxe 74 e 75 Centro Cultura de Cerdedo

2.4.4.2.- CENTRO SOCIO-CULTURAL DE TENORIO

O novo local social da parroquia de Tenorio., que se sitúa nunha parcela próxima ao centro de saúde e á estrada N-541, dispón dun salón de grandes dimensións con capacidade para 300 persoas que acolle os principais eventos da parroquia e tres aulas destinadas a actividades de formación e pequenas reunións.

Deste xeito, poderá ser empregada prioritariamente polos colectivos culturais Os Trazantes e Foula, pola asociación de xubilados e polos demais colectivos da parroquia, quedando ao dispor do resto de entidades do municipio no caso de que haxa ocos libres. Acceso peonil a través de beirarrúas. Pódese estacionar os vehículos o longo da rúa.

Imaxe 76 e 77 Centro Socio-Cultura de Tenorio



Imaxe 78 e 79 Centro Socio-Cultura de Tenorio

2.4.4.3.- BIBLIOTECA CERDEDO

Este equipamento localízase na Rúa das Longas, 12 no centro cultural de Cerdedo ,consta de Auditorio, Museo/sala de exposicións, Biblioteca Municipal e Edificio Multisocial.
O presta servicios de Información e consulta do fondo bibliográfico; Sala de lectura con conexión wifi; Préstamo domiciliario de ata 3 obras para lectura na casa cun prazo máximo de devolución de 15 días; Equipos multimedia con acceso a internet de forma gratuíta, que posibilita a realización de traballos, deberes,…
Espazo deseñado para os máis pequenos, un espazo lúdico de aprendizaxe e lectura para os nenos/as de menor idade. Ten un horario de atención ao público INVERNO (do 16 de setembro ata o 01 de xullo) Acceso peonil a través de beirarrúas. Pódese estacionar os vehículos o longo da rúa.

2.4.4.4.- BIBLIOTECA CARBALLEDO

Biblioteca localízase no mesmo edificio onde atopase o centro de saúde presta servicios de Información e consulta do fondo bibliográfico; Sala de lectura con conexión wifi; Préstamo domiciliario de ata 3 obras para lectura na casa cun prazo máximo de devolución de 15 días; Equipos multimedia con acceso a internet de forma gratuíta, que posibilita a realización de traballos, deberes,…Acceso peonil a través de beirarrúa. Zona de estacionamento de vehículos a poucos metros.
Espazo deseñado para os máis pequenos, un espazo lúdico de aprendizaxe e lectura para os nenos/as de menor idade. Ten un horario de atención ao público INVERNO (do 16 de setembro ata o 01 de xullo)

Imaxe 80 e 81 Biblioteca de Carballedo

2.4.4.5.- BIBLIOTECA TENORIO

Biblioteca localízase en Covas, 20 parroquia de Tenorio presta servicios de Información e consulta do fondo bibliográfico; Sala de lectura con conexión wifi; Préstamo domiciliario de ata 3 obras para lectura na casa cun prazo máximo de devolución de 15 días; Equipos multimedia con acceso a internet de forma gratuíta, que posibilita a realización de traballos, deberes,… Acceso peonil a través de beirarrúa.

Espazo deseñado para os máis pequenos, un espazo lúdico de aprendizaxe e lectura para os nenos/as de menor idade. Ten un horario de atención ao público INVERNO (do 16 de setembro ata o 01 de xullo).

Imaxe 82 Biblioteca de Tenorio

2.4.4.6.- ASOCIACIÓN DE GAITEIROS GALEGOS

Situada en Quintán, na parroquia de Viascón neste concello de Cerdedo-Cotobade.
Asociación sen ánimo de lucro de músicos tradicionais de Galicia, cuxa principal finalidade é o estudo, a defensa, o fomento e a divulgación da música e baile tradicional galego.

2.4.4.7.- BANDA DE MÚSICA DE CERDEDO

Atopase na rúa Longas(CENTRO CULTURAL DE CERDEDO) Na actualidade a Banda está formada por 40 músicos, entre alumnos e profesores da Escola de Música e está dirixida polo mestre galego, José Luis Loureiro Durán.

2.4.4.8.- BANDA DE MÚSICA UNIÓN MUSICAL DE TENORIO (ESCOLA DE MÚSICA)

O local da banda de música esta reformado e modernizado En Covas na parroquia de Tenorio. Está afastado do casco rural de Tenorio e non ten acceso peonil dende o casco por beirarrúas. Ten zona de aparcadoiro diante da escola.

Imaxe 83 e 84 ESCOLA DE MÚSICA

2.4.4.9.- FOULA DE COTOBADE

Situada no lugar Zamar, É un grupo de música tradicional con escola de baile, gaita e percusión, clases para distintos niveis e idades.

2.4.4.10 OS AFOUTES DO CANÓN DE PAU

Situada no lugar A Cuqueira, parroquia de Carballedo. É unha asociación cultural de música e baile tradicional. Escola de música tradicional, para distintos niveis e idades.

2.4.4.11.- PRAIA FLUVIAL CERDEDO

Praia fluvial situada nas proximidades do centro urbano de Cerdedo. Ademais da área de baño, formada por unha pequena presa no río Lérez, conta tamén cunha pequena piscina para nenos, área de céspede, duchas e unha cafetería que funciona no verán. Situada na Ruta de sendeirismo Cabenca -Cavados. Non ten ningunha marca vial ou beirarrúa para o acceso peonil.

Imaxe 85 e 86 ESCOLA DE MÚSICA

Imaxe 85 e 86 Praia Fluvial de Cerdedo

2.4.4.12.- PRAIA FLUVIAL A CHAN (CARBALLEDO)

Praia fluvial situada nas proximidades do centro rural de Carballedo. Ademais da área de baño, formada por unha pequena presa no río Almofrei Tamén conta, merendeiros, asadores, un pequeno paseo fluvial e varios muíños.

Aparcamento: non está marcado pero hai espazo para deixar vehículos.

Non ten ningunha marca vial ou beirarrúa para o acceso peonil.

Imaxe 87 e 88 Praia Fluvial de A Chan, Carballedo

Imaxe 89 e 90 Praia Fluvial de A Chan, Carballedo

Imaxe 91 e 92 Praia Fluvial de A Chan, Carballedo

2.4.4.13.- PRAIA FLUVIA POZO NEGRO

Área recreativa con praia fluvial situada no lugar de O Pozo Negro, na parroquia de Rebordelo. Formada polo río Almofrei ao seu paso por esta zona de Cotobade. Conta con zona de herba, área de baño, piscina para nenos e merendeiros. Nas inmediacións sitúanse unha senda que os percorre, denominado Roteiro dás Buratas. Conta cun área de estacionamento definida.

Non ten ningunha marca vial ou beirarrúa para o acceso peonil.

Imaxe 93 e 94 Praia Fluvial de O Pozo Negro

Imaxe 95 e 96 Praia Fluvial de O Pozo Negro

2.4.4.14.- PARQUE INFANTIL CERDEDO

O parque de Cerdedo, está situado á beira do colexio de educación infantil e primaria CEIP San Xoán Bautista e a Escola Infantil Galiña Azul de Cerdedo.na rúa das Longas. Ten zona de aparcadoiro pola rúa e a súa contorna dispón de acceso peonil a través de beirarrúas.

Imaxe 97 e 98 Contorna Parque infantil de Cerdedo

Imaxe 99 e 100 Contorna Parque infantil de Cerdedo

2.4.4.15.- PARQUE INFANTIL TENORIO

O parque de Tenorio, está situado á beira do Centro deportivo pavillón municipal de Tenorio. e a Escola Infantil Galiña Azul de Tenorio na rúa Lérez. Ten zona de aparcadoiro pola contorna dos centros educativos e o pavillón de deportes, ademais de acceso peonil a través da senda que comunica os centros educativos e o Centro deportivo pavillón municipal de Tenorio.

Imaxe 101 e 102 Contorna Parque infantil de Tenorio

Imaxe 101 e 102 Contorna Parque infantil de Tenorio

2.4.4.16.- PARQUE INFANTIL CARBALLEDO

O parque de Carballedo, está situado no lugar de Cuqueira, á beira do colexio de educación infantil e primaria (CEIP) de Carballedo. Ten unhas medidas de 14,25 por 8,5 metros. Non hai aparcamento propiamente dito pero si zona para o estacionamento dos vehículos, aínda que poderíase tamén estacionar na zona habilitada do pavillón de deportes que esta anexo o parque. O Acceso peonil é o que vai a escola (CEIP PLURILINGÜE DE CARBALLEDO).

Imaxe 103 e 104 Contorna Parque infantil de Carballedo

Imaxe 105 e 106 Contorna Parque infantil de Carballedo

2.4.5.- ZONAS COMERCIAIS E SERVIZOS

As zonas comerciais e servizos en Cerdedo-Cotobade sitúase maioritariamente en:

2.4.5.1.- ZONAS COMERCIAIS E SERVIZOS EN CERDEDO

Os establecementos comerciais de Cerdedo situase principalmente o longo do tramo da N-541(estrada Pontevedra-Ourense) que vai dende o cruce coa rúa das Lagoas ata a rúa da Estrada. Contan con acceso directo peonil dende a mesma rúa. Existe estacionamento na propia rúa e tamén conta cun aparcadoiro municipal.

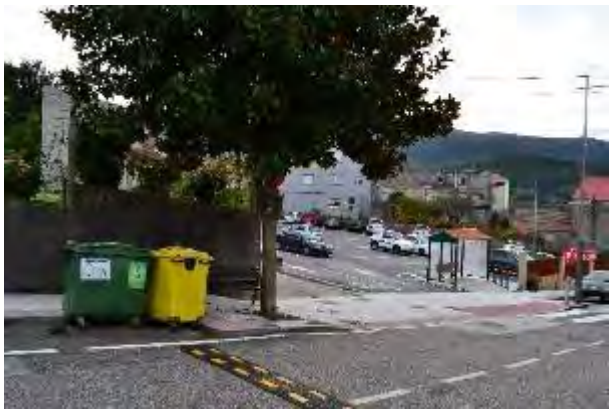
Destacan establecementos como a Farmacia, varias tendas de alimentación e roupa. O longo deste tramo tamén atópanse varios bares e restaurantes

Servizos de Hotel e Cafetería na rúa Ourense nº17.

Na rúa Ourense nº 59 localízase un comercio de alimentación.

Na rúa das Longas nº 55, existe unha edificación de tipoloxía nave industrial, que é de uso comercial.

Na rúa das Longas nº 1, existe unha edificación de planta baixa dedicada a servizos de restauración.



Imaxe 105 e 106 Zonas comerciais, Cerdedo

Imaxe 107 e 108 Zonas comerciais, Cerdedo

2.4.5.2.- ZONAS COMERCIAIS E SERVIZOS EN TENORIO

Os establecementos comerciais, de bares e restaurantes así como outros servizos de Tenorio sitúanse principalmente o longo do tramo da N-541 (estrada Pontevedra-Ourense) que vai dende a gasolineira ata o cruce coa estrada EP-0406.

Atópanse dúas panaderías con moita afluencia onde pódense acceder de forma peonil por beirarrúas ou en vehículo particular onde pódese estacionar o longo da rúa ou unha de elas ten aparcadoiro.

O Supermercado situado na N-541 non ten acceso peonil.

Neste núcleo rural atópanse bares e restaurantes (na rúa as covas núm. 43,na rúa as covas núm. 8) onde pódese acceder a eles por beirarrúas e teñen zonas designadas para o estacionamento dos vehículos particulares.

Imaxe 109 e 110 Zonas comerciais, Tenorio

Imaxe 109 e 110 Zonas comerciais, Tenorio

TIENDA DE MUEBLES

Nave dedicada a venta de mobles situada no lugar de A Torrevella.

FARMACIA

A Farmacia de Tenorio situada en Barro, 2 (N-541) moi preto de centro de saúde pero con difícil acceso peonil. Ten zona de aparcadoiro diante da mesma farmacia.

Imaxe 111 Zonas comerciais, Tenorio, Farmacia.

Existe unha casa rural mais illada dedicada a servizos de Turismo rural, no lugar de O Castro, preto da estrada EP-0406.

2.4.5.3.- ZONAS COMERCIAIS E SERVIZOS EN CARBALLEDO

Os establecementos comerciais de Carballedo situase principalmente no casco rural da parroquia no lugar de A Chan. Contan con accesos peonís por beirarrúas e estacionamentos para vehículos o longo do tramo da estrada PO- 233. Tamén conta cun aparcadoiro municipal.
Neste núcleo atópanse a farmacia, os bares e restaurantes (a Chan núm. 23, a Chan núm. 17, así como as tendas de alimentación(a Chan núm. 14, a Chan15 e a Chan 22 e panaderías).

Imaxe 112 e 113 Zonas comerciais, Carballedo

Imaxe 114 e 115 Zonas comerciais, Carballedo

Imaxe 116 e 117 Zonas comerciais, Carballedo

FARMACIA

A Farmacia situada en A Chan nº 21, en Carballedo esta a uns metros do cerca de centro de saúde. Ten zona de aparcadoiro diante da mesma farmacia.

Tamén dispón de zona de aparcamento no aparcadoiro municipal ou na estrada PO-233 dende onde se pode acceder por beirarrúas.

Imaxe 118 e 119 Zonas comerciais, Carballedo

2.4.6.- CENTROS DOTACIONAIS

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:

2.4.6.1.- CENTROS DOTACIONAIS EN CERDEDO

CUARTEL GARDA CIVIL

Situado na rúa as Longas, con zoa restinxida.

Imaxe 120 Garda Civil e Cerdedo

CEMITERIO DE CERDEDO.

Situado anexo a Igrexa de San Xoán de Cerdedo o acceso peonil e a través da Praza Fernando García Leiro e a Rúa Da Igrexa. A entrada o cemiterio se fai por unhas escaleiras. O estar no núcleo de Cerdedo poderase estacionar nas zonas habilitadas na beira da estrada nacional ou no aparcadoiro municipal.

Imaxe 121, 122, 123 e 124 Igrexa e ceminterio de Cerdedo

CASA CONSISTORIAL (DE CERDEDO)

O edificio do concello de Cerdedo localízase no centro do núcleo rural, na praza do concello núm. 1 onde o edificio conta cunha entrada accesible a través de dunha rampla lateral e unha escaleira frontal. O concello abre de luns a venres de 7:30 a 15:00 h e sábados de 10:00 a 13:00 horas.

O acceso de peóns ata a entrada principal realízase principalmente a través da praza do concello onde tamén pódense estacionar os vehículos. Tamén conta cun aparcadoiro municipal a uns metros.

Imaxe 125 e 126 Contorna e Casa cosistorial, Cerdedo

Imaxe 127 e 128 Contorna e Casa cosistorial, Cerdedo

OFICINAS BANCARIAS

As oficinas está situada na estrada de Pontevedra-Ourense na parroquia de Cerdedo e teñen horario de mañá, de 8:15 a 14:15 h. De luns a venres. Conta con acceso directo peonil dende a mesma rúa. Existe un estacionamento delimitado o longo da rúa.

Imaxe 129 e 130 Oficinas bancarias, Cerdedo

OFICINA CORREOS

Esta oficina está situada na estrada de Pontevedra-Ourense na parroquia de Cerdedo e ten horario de mañá, de 8:15 a 14:15 h. De luns a venres. Conta con acceso directo peonil dende a mesma rúa. Existe un estacionamento delimitado na súa fronte.

TANATORIO

Esta instalación está situado na Rúa Fonte de Brandes, 21. O acceso peonil realízase dende a propia Rúa Fonte de Brandes. Conta cunha entrada accesible a través de dunha rampla lateral. Conta cun espazo de aparcadoiro na propia a Rúa Fonte de Brandes

Imaxe 131 Tanatorio, Cerdedo

2.4.6.2.- CENTROS DOTACIONAIS EN TENORIO

CEMITERIO DE TENORIO

Na rúa Covas anexo o Mosteiro de San Pedro de Tenorio se accede a través da estrada EP-0406. O acceso peonil a través de beirarrúas con vehículo particular pódese estacionar no torreiro.

Imaxe 132 e 133 Contorna Cemiterio en Tenorio

FOTO 02

Imaxe 133 e 134 Contorna Cemiterio en Tenorio

CENTRO SOCIAL DE XUBILADOS DE TENORIO

Situado na estrada EP-0406, ten acceso peonil por beirarrúa. Zona con estacionamento para vehículos particulares o longo da rúa e dúas prazas para persoas con mobilidade reducida diante da porta. Conta tamén con parada de autobús onde se xuntan os vehículos particulares que levan ou van a recoller os estudantes do transporte escolar.

Imaxe 135 CENTRO SOCIAL DE XUBILADOS DE TENORIO

2.4.6.3.- CENTROS DOTACIONAIS EN CARBALLEDO

CASA CONSISTORIAL

O edificio do concello de Cotobade localízase no centro do núcleo rural, no lugar de chan na parroquia de Carballedo onde o edificio conta cunha entrada accesible a través de dunha rampla lateral e unha escaleira frontal. O concello abre de luns a venres de 7:30 a 15:00 h e sábados de 10:00 a 13:00 horas. O acceso de peóns ata o concello realízase principalmente por beirarrúa. Zona de estacionamento de vehículos a poucos metros no aparcadoiro municipal. Ou zona delimitada na estrada PO-233

Imaxe 136 e 137 Contorna e Casa cosistorial, Carballedo, Cotobade

Imaxe 138 e 139 Contorna e Casa cosistorial, Carballedo, Cotobade

CAIXEIRO OFICINA BANCARIA

Actualmente hai un servizo de caixeiro automático na rúa Chan de Parafita núm. 25, no lugar de A Chan. O acceso peonil é a través de beirarrúas e con limitación o tráfico a 20Km/hora

Imaxe 140 OFICINA BANCARIA

OFICINA CORREOS

Situado no casco rural de Carballedo con horario de mañá. Ten zona de aparcamento no aparcadoiro municipal ou na estrada PO-233

Imaxe 141 e 142 OFICINA CORREOS

2.4.7.- CENTROS DEPORTIVOS

2.4.7.1.- PAVILLÓN MUNICIPAL CERDEDO

O Pavillón municipal conta cunha pista polideportiva útil para unha gran cantidade de especialidades: bádminton, baloncesto, balonmán, fútbol sala, tenis e voleibol. Así coma un ximnasio con sala de fitness e musculatura.

As instalacións complétanse cos vestiarios e coas bancadas, cunha capacidade para 300 persoas. Accedese dende a Rúa Fonte de Brandes onde hai que baixar unhas escaleiras metálicas ou pola Rúa Longas, non hai acceso peonil por beirarrúas e a entrada principal é por medio de escaleiras e rampla.

Imaxe 143 e 144 PAVILLÓN MUNICIPAL CERDEDO E CONTORNA

FOTO 02

Imaxe 145 e 146 PAVILLÓN MUNICIPAL CERDEDO E CONTORNA

FOTO 04

2.4.7.2.- CENTRO DEPORTIVO PAVILLÓN MUNICIPAL DE TENORIO

Pavillón deportivo situado na rúa Lérez. Ten unha capacidade de 60 asentos.

Hai unha senda peonil que conecta todos os servizos dos centros educativos e deportivos; excepto co IES Cotobade, situados neste punto de ampla actividade social en Tenorio.

Imaxe 147 e 148 PAVILLÓN MUNICIPAL EN TENORIO E CONTORNA

Imaxe 149 e 150 PAVILLÓN MUNICIPAL EN TENORIO E CONTORNA

2.4.7.3.- PAVILLÓN MUNICIPAL DE CARBALLEDO

Pavillón deportivo situado en CarballedO. Ten capacidade para 100 asentos. Conta cunha pista multideporte o seu carón. Ten unha zona para estacionamento de vehículos.

Imaxe 151 e 152 PAVILLÓN MUNICIPAL EN CARBALLEDO E CONTORNA

Imaxe 153 e 154 PAVILLÓN MUNICIPAL EN CARBALLEDO E CONTORNA

2.4.7.4.- CAMPO DE FÚTBOL MUNICIPAL.

Campo de herba artificial situado en As Lagos en Rebordelo. Atopase fora do núcleo. Ten unha zona para estacionamento de vehículos.

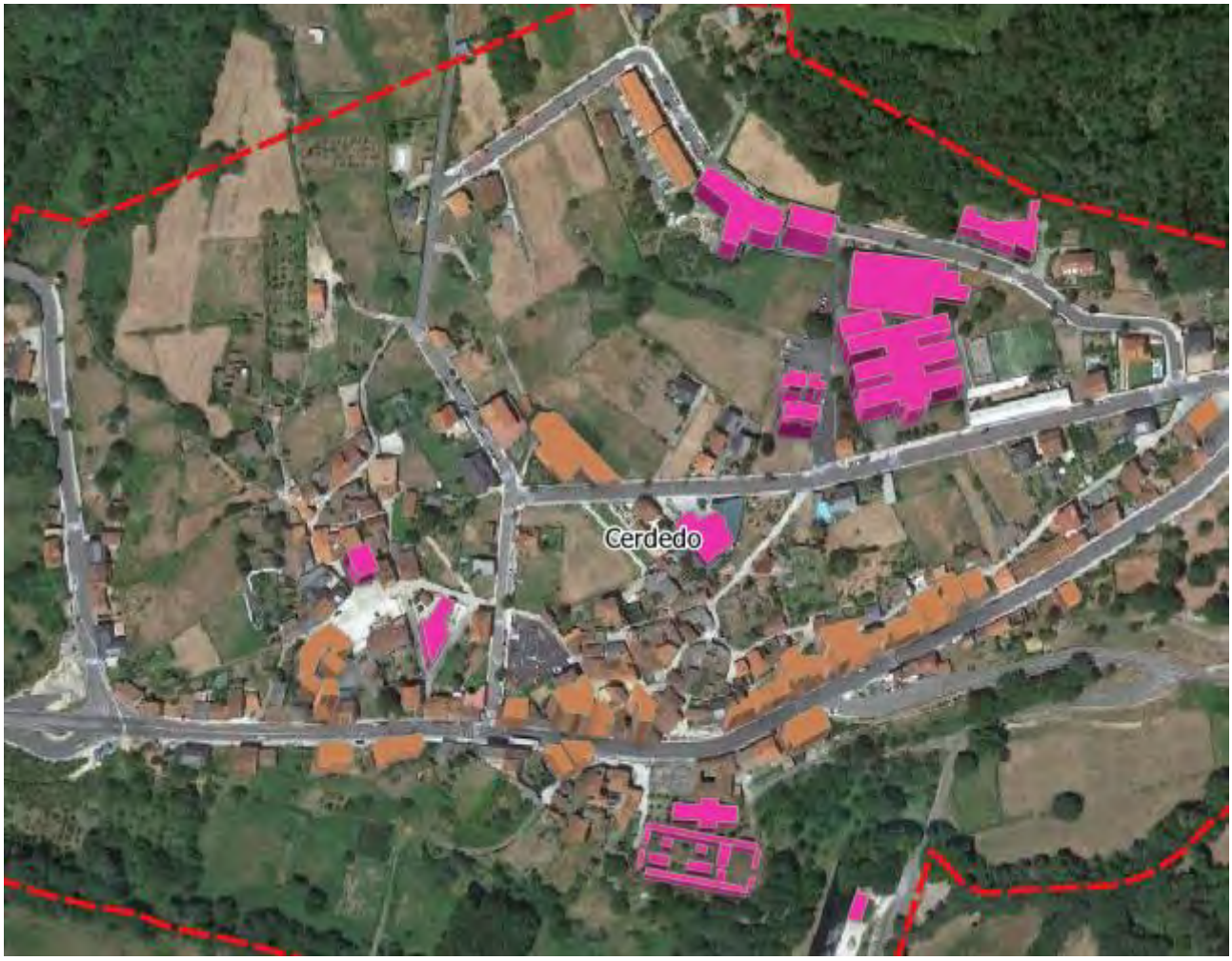
Campo de terra situado en Tenorio. Ten unha zona de estacionamento sen difinir.

Imaxe 155 e 156 Campo de herba artificial situado en As Lagos en Rebordelo

Imaxe 157 e 158 Campo de terra situado en Tenorio

Nas seguinte imaxes e táboas se recollen os centros atractores de cada ámbito de estudio.

Núcleo de Cerdedo:



CERDEDO	
CERDEDO	41
COMERCIAL	25
AGRICOLA CERDEDO	1
CARNICERIA	2
CORREOS	1
FARMACIA	1
HOTEL FORGA	1
OFICINA	3
OFICINA BANCARIA	2
PANADERIA	1
RESTAURANTE-BAR	5
S/U	6
SUPERMERCADO	1
XESTORIA	1
INDUSTRIAL	1
FABRICA COLCHONS	1
DOTACIONAL E SERVIZOS	15
CASA DO CONCELLO	1
CEIP San Xoan Bautista	1
CEMITERIO CARBALLEDO	1
CENTRO DE DIA	1
CENTRO DE SAÚDE	1
GALIÑA AZUL	1
GARDA CIVIL	3
IGREXA SAN XOÁN	1
PAVILLON	1
PISCINA FLUVIAL	1
RESIDENCIA GERIATRICA	1
S/U	1
TANATORIO	1
TOTAL	41

Núcleo de Tenorio:

TENORIO	
TENORIO	31
COMERCIAL	15
ALMACEN	2
CARNICERIA	1
CASA RURAL	1
FARMACIA	1
MAQUINARIA	1
MERCERIA	1
MOBLERÍA	1
PANADERIA	2
RESTAURANTE-BAR	3
SUPERMERCADO	1
TALLER	1
INDUSTRIAL	6
ALMACEN	4
CANTERIA	1

TENORIO	
TALLER	1
DOTACIONAL E SERVIZOS	10
CEIP de Tenorio	1
CEMITERIO CERDEDO	1
CENTRO SAUDE	1
CENTRO SOCIAL	2
ESCOLA DE MUSICA	1
GALIÑA AZUL	1
IES de Cotobade	1
IGREXA E MOSTEIRO	1
PAVILLON	1
TOTAL	31

Núcleo de Carballedo:

CARBALLEDO	
CARBALLEDO	20
COMERCIAL	13
ALMACEN	1
BAZAR	1
CORREOS	1

CARBALLEDO	
ESTANCO	1
FARMACIA	1
MERCERIA	1
OFICINA	1
OFICINA BANCARIA	1
PANADERIA	1
RESTAURANTE-BAR	3
SUPERMERCADO	1
DOTACIONAL E SERVIZOS	7
CAPELA SAN ROQUE	1
CASA DO CONCELLO	1
CEIP Plurilingüe de Carballedo	1
CEMITERIO TENORIO	1
CENTRO SAUDE	1
IGREXA SAN MIGUEL	1
PAVILLON	1
TOTAL	20

2.5.- ANÁLISE VIVENDAS

Os datos publicados no censo de poboación e vivendas do ano 2010 (INE), arroxa para ese ano un total de 1.273 vivendas para o concello de Cerdedo e 2.680 vivendas para o concello de Cotobade que se clasifican segundo o tipo de vivenda da seguinte maneira.

CERDEDO	Total	Viv. principais	Viv. secundarias	Viv. Baleiras
	1.273	836	86	351

Táboa : Clasificación das vivendas existentes no municipio de Cerdedo(Fonte: Datos INE)

COTOBADE	Total	Viv. principais	Viv. secundarias	Viv. Baleiras
	2.680	1.532	257	742

Táboa : Clasificación das vivendas existentes no municipio de Cotobade (Fonte: Datos INE)

	Total	Ruinoso	Malo	Deficiente	Bo
Antes de 1900	276	26	45	164	41
De 1900 a 1920	154	0	1	7	146
De 1921 a 1940	20	1	2	4	13
De 1941 a 1950	25	1	0	3	21

	Total	Ruinoso	Malo	Deficiente	Bo
De 1951 a 1960	84	1	0	4	79
De 1961 a 1970	47	0	1	2	44
De 1971 a 1980	112	1	4	4	103
De 1981 a 1990	79	0	1	1	77
De 1991 a 2001	52	0	0	3	49
De 2002 a 2011	257	0	1	5	251

Táboa: Clasificación das vivendas existentes no municipio de Cerdedo (Fonte: Datos INE)

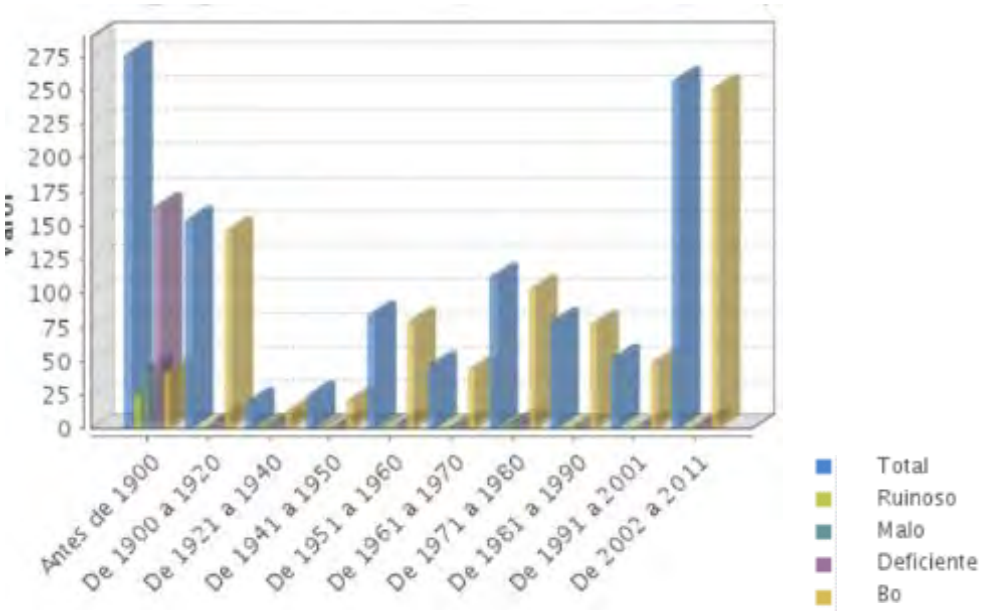


Figura Vivendas en función do ano de construción e do seu estado (Fonte: Datos INE)

	Total	Ruinoso	Malo	Deficiente	Bo
Antes de 1900	552	6	73	274	199
De 1900 a 1920	41	0	1	2	38
De 1921 a 1940	27	0	1	3	23
De 1941 a 1950	55	0	0	0	55
De 1951 a 1960	295	0	0	5	290
De 1961 a 1970	132	0	0	2	130
De 1971 a 1980	471	0	0	2	469
De 1981 a 1990	175	0	0	4	171
De 1991 a 2001	146	0	0	0	146
De 2002 a 2011	650	0	0	4	646

Táboa: Clasificación das vivendas existentes no municipio de Cotobade (Fonte: Datos INE)

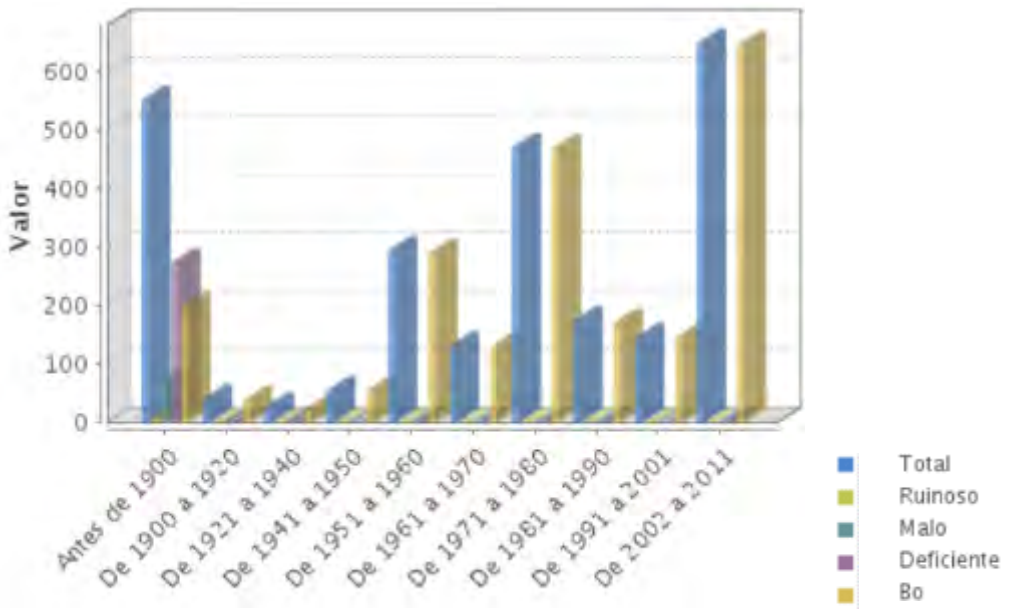


Figura Vivendas en función do ano de construción e do seu estado (Fonte: Datos INE)

Segundo os datos do 2º Trimestre do 2021 publicados polo Ministerio de Vivenda, o nº de transaccións inmobiliarias no municipio de Cerdedo-Cotobade ascende a un total de 10, o 233.33% mais que no 2 T de 2020, das cales 0 son transaccións de vivendas novas e 10 de segunda man.

O número total de Transaccións de vivenda ata o 2º Trimestre de 2021 foi de 16 un 77.78% mais que no mesmo período de 2020.

A través destes datos podemos observar que as vivendas do municipio de Cerdedo-Cotobade aumentaron nos últimos anos, as vivendas principais en bo estado que reforza o papel de Cerdedo-Cotobade como territorio alternativo fronte do mercado inmobiliario das grandes cidades como pode ser Pontevedra.

2.6.- ANÁLISE DO TRANSPORTE E A CIRCULACIÓN.

No termo municipal de Cerdedo-Cotobade, a existencia de núcleos principalmente de uso residencial, fai que exista unha maior dependencia dos medios de transporte a motor, cada día, para chegar a o lugar de traballo, a o centro de ensino, a o comercio, hospital, centro administrativo...etc., que na maioría dos casos atópase en outro núcleo ou nunha cidade próxima.
Os medios e sistemas de transporte máis utilizados no municipio son:

Vehículo privado motorizado

Son vehículos que funcionan con motor a combustión e con enerxía fósil de xeito maioritario. Na súa circulación comparten espazo con outros medios de transporte. Baixo esta denominación referímonos a automóbiles, motocicletas e ciclomotores.

Autobuses e microbuses

Son sistemas de transporte en superficie, baixo condución manual e en estrada. Utilizan motores de combustión e con enerxía fósil, maioritariamente gas oíl.

Existen diferentes tipos de vehículos- microbús, autobús pequeno, estándar e articulado- en función da capacidade e tamaño do vehículo. Non dispoñen dunha infraestrutura de soporte exclusiva se non que a comparten con outros medios de transporte. A maior tamaño, maior capacidade, maior consumo enerxético e menor manexabilidade.

Taxis

Aínda que os taxis non deixan de ser automóbiles, o seu diferente uso permite marcar diferenzas co vehículo privado. A súa accesibilidade para calquera persoa que queira utilizalo converte ao taxi nunha alternativa ao automóbil privado no interior do Municipio, onde poden resultar unha boa opción en determinados traxectos mal comunicados por transporte público ou para viaxes que requiran dunha maior velocidade ou aproximación. Outro sistema que da bos resultados polas elevadas taxas de ocupación alcanzadas é o taxi colectivo: varios usuarios que comparten o mesmo vehículo en traxectos comúns.

2.6.1.- TRANSPORTE PÚBLICO. AUTOBÚS

Os autobuses de uso público conectan os núcleos de poboación de Cerdedo-Cotobade.

LIÑA V-0533 Autobús de García Castro

Ruta:

PONTEVEDRA (ESTACION DE BUSES E TRAFICO DETRAS DO HOSPITAL)- VILANOVA - CRUCE DE ALMOFREY - A XESTEIRA - CRUCE DE BORELO - PAZOS - LAGOAS - CARBALLEDO.

ENLACE LIÑA 1: CARBALLEDO - LOUREIRO - FAMELGA - BALONGO - AUGAS SANTAS

ENLACE LIÑA 2: CARBALLEDO - PARAÑOS - TRABAZO - CORREDOIRA - CAROI

Horario

Luns a Venres:

AUGAS SANTAS-PONTEVEDRA: 7:20 - 8:20 ; 15:00 - 16:00

CAROI-PONTEVEDRA: 7:20 - 8:20

PONTEVEDRA-AUGAS SANTAS: 13:00-14:00 ;19:00-20:00

PONTEVEDRA-CAROI: 19:00-20:00

Sábados: 8:00

Domingo: Sen servicio

LIÑA XG-623 Autobuses de MONBUS

Ruta Pontevedra-Ourense:

Estación Intermodal - Autobuses - Saídas (Ourense), Estrada N-120 (Untes, 54), Cruce De Barbantes (Punxín), Estrada Xeral (Punxín), O Viñao (Punxín), Listanco (Maside), Praza Maior (Maside), Rúa Conde Vallellano, 42 - Dacón (Maside), Estación De Autobuses (O Carballiño), Almuzara (Boborás), Brués (Boborás), Nogueira (Boborás), Fonte Moreiras (Boborás), Paraño (O Irixo), As Antas (Beariz), A Ermida (Beariz), Soutelo De Montes, **Folgoso, Cerdedo - Cotobade, Pedre, Dorna, San Xurxo, Viascón, O Río Tenorio,** Ponte Bora, Rúa 12 De Novembro, Pontevedra (Estación De Autobuses).

Horario

Luns a Venres: 12:15-17:20

Sábado e Domingo: Sen servizo

LIÑA XG81748/49 Autobuses de MONBUS

Ruta Vigo-Pontevedra-Lalin:

Vigo (E.A.) - Saídas, Areal, 50 - Antigo Reitorado (Vigo), Pontevedra (E.A.) - Saídas, Eduardo Pondal - Vialia (Pontevedra), Rúa Eduardo Pondal - Frente 66 (Pontevedra), Doce de Novembro, Fronte 27 (Pontevedra), Avenida Lugo - Rotonda Montecelo (Pontevedra), Carabelos (Pontevedra), As Pontes - Bora (Pontevedra)**, Tenorio (Cerdedo-Cotobade), San Xurxo (Cerdedo-Cotobade), Dorna (Cerdedo-Cotobade), Estrada de Ourense, 42 (Cerdedo-Cotobade), Folgoso (Cerdedo-Cotobade),** Soutelo de Montes (Forcarei), Vilar (Forcarei), Cachafeiro (Forcarei), Acibeiro (Forcarei), Noveliza (Forcarei), Refoxos de Abaixo (Silleda), Riobó (Silleda), Empalme de Laro (Silleda), Portodabade (Silleda), Alfonsín (Lalín), Xar (Lalín), Soutolongo (Lalín), Botos (Lalín), Estación de Autobuses (Lalín).

Horario

Luns a Venres: 9:45

Sábado e Domingo: Sen servizo

(Datos facilitados polas compañías)

2.6. 1.1.- TRANSPORTE ESCOLAR

O 52% do alumnado do concello de Cerdedo-Cotobade e transportado o seus respectivos Centros polos autobuses escolares

CENTRO EDUCATIVO	ALUMNOS CENTRO	ALUM. TRANSPORTADOS	% TRNSPORT.
CEIP de Tenorio	153	79	52%
CEIP Plurilingüe de Carballedo	71	66	93%
CEIP San Xoán Bautista (Cerdedo)	42	20	48%
E.I. Galiña Azul de Tenorio	54	0	0%
E.I. Galiña Azul de Cerdedo	35	0	0%
IES de Tenorio	126	87	69%
TOTAL	**481**	**252**	**52%**

Táboa: Alumnado de cada centro e alumnado usuario do transporte escolar no municipio de Cerdedo-Cotobade (Fonte: Datos Elaboración propia).

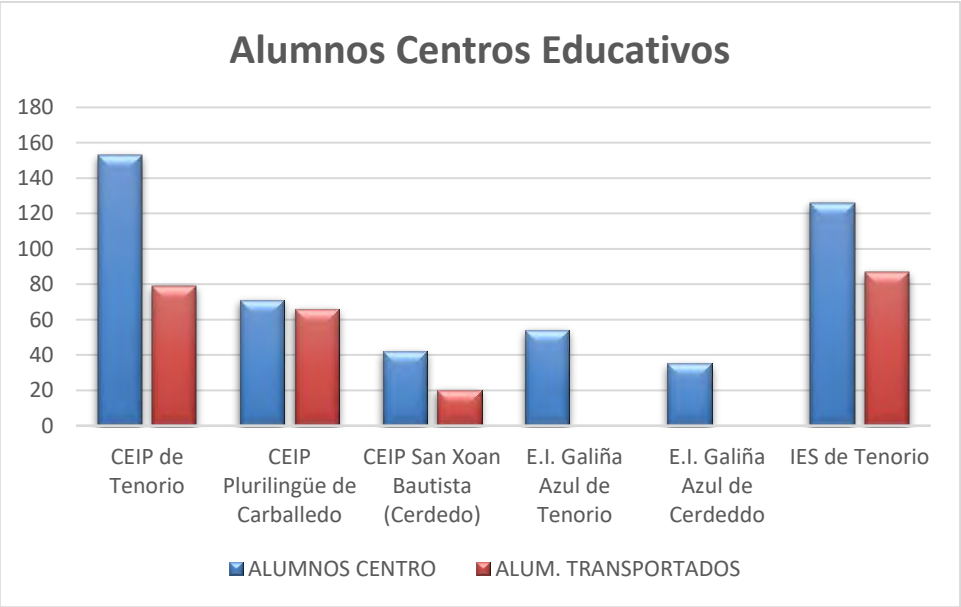


Figura Alumnado de cada centro e alumnado usuario do transporte escolar no municipio de Cerdedo-Cotobade (Fonte: Datos Elaboración propia).

O alumnado transportado polos autobuses escolares distribúese por todas as parroquias do Concello de Cerdedo-Cotobade, dos 306 alumnos e alumnas transportados a maioría dos estudantes localízanse na parroquia de Tenorio.

ALUMNOS TRNSPORT.A CENTROS EDU.	
Parroquia	**A. Transporta**
Aguasantas (Santa María)	9
Almofrei (San Lourenzo)	12
Borela (San Martiño)	13
Carballedo (San Miguel)	20
Caroi (Santiago)	10
Cerdedo (San Xoán)	3
Corredoira (San Gregorio)	6
Figueiroa (San Martiño)	6
Folgoso (Santa María)	1
Fora do Concello	13
Loureiro (Santiago)	7
Pedre (Santo Estevo)	1
Quireza (San Tomé)	8
Rebordelo (San Martiño)	17
Sacos (Santa María)	6
San Xurxo de Sacos (San Xurxo)	35
Tenorio (San Pedro)	93
Tomonde (Santa María)	1
Valongo (Santo André)	9
Viascón (Santiago)	36
TOTAL	**306**

Táboa: Parroquias procedencia do alumnado transportado os Centros educativos. Cerdedo-Cotobade (Fonte: Datos Elaboración propia).

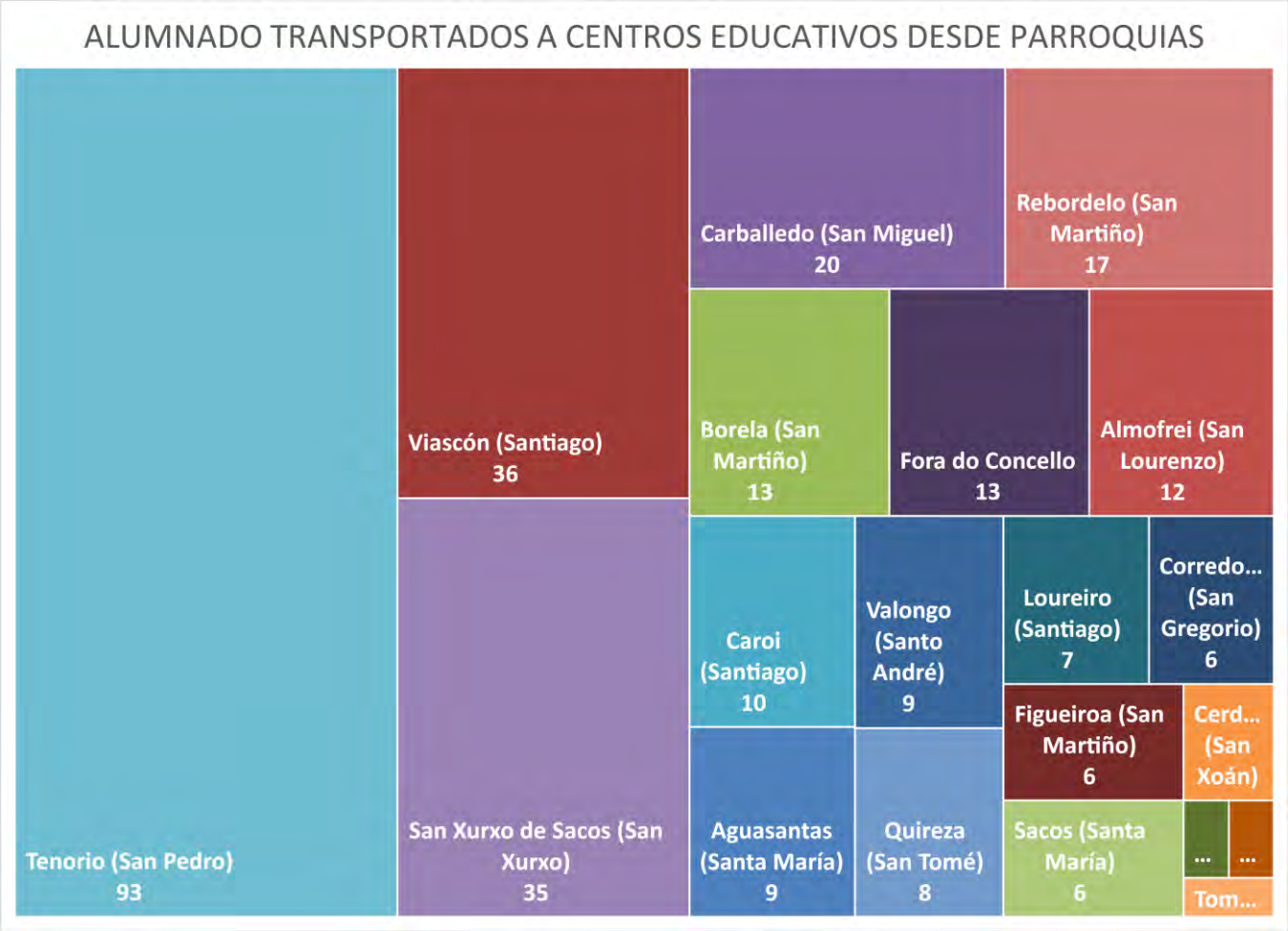


Figura Parroquias procedencia do alumnado transportado os Centros educativos. Cerdedo-Cotobade (Fonte: Datos Elaboración propia).

No seguinte mapa se mostra a distribución polo territorio de Cerdedo-Cotobade do transporte escolar. Onde podemos observar que a parroquia os mais se usa o transporte escolar en Tenorio, debido a que a súa maior distribución poboacional.

Mapa: Parroquias procedencia do alumnado transportado os Centros educativos. Cerdedo-Cotobade (Fonte: Datos Elaboración propia).

Se analizamos cada centro educativo podemos ver a procedencia dos estudantes segundo a parroquia da que parten no transporte escolar.

CEIP SAN XOAN BAUTISTA (CERDEDO).

Neste centro son transportados 20 alumnos dos cales a maior parte do alumnado que é usuario do transporte escolar procede da parroquia de Quireza o que sería un 35% do total.

CEIP San Xoán Bautista (Cerdedo)	
Parroquia	**A. Transporte**
Borela (San Martiño)	2
Cerdedo (San Xoán)	3
Figueiroa (San Martiño)	3
Pedre (Santo Estevo)	1
Quireza (San Tomé)	7
Tenorio (San Pedro)	2
Viascón (Santiago)	2
TOTAL	**20**

Táboa: Parroquia procedencia do alumnado transportado do CEIP San Xoán Bautista. Cerdedo-Cotobade (Fonte: Datos Elaboración propia).

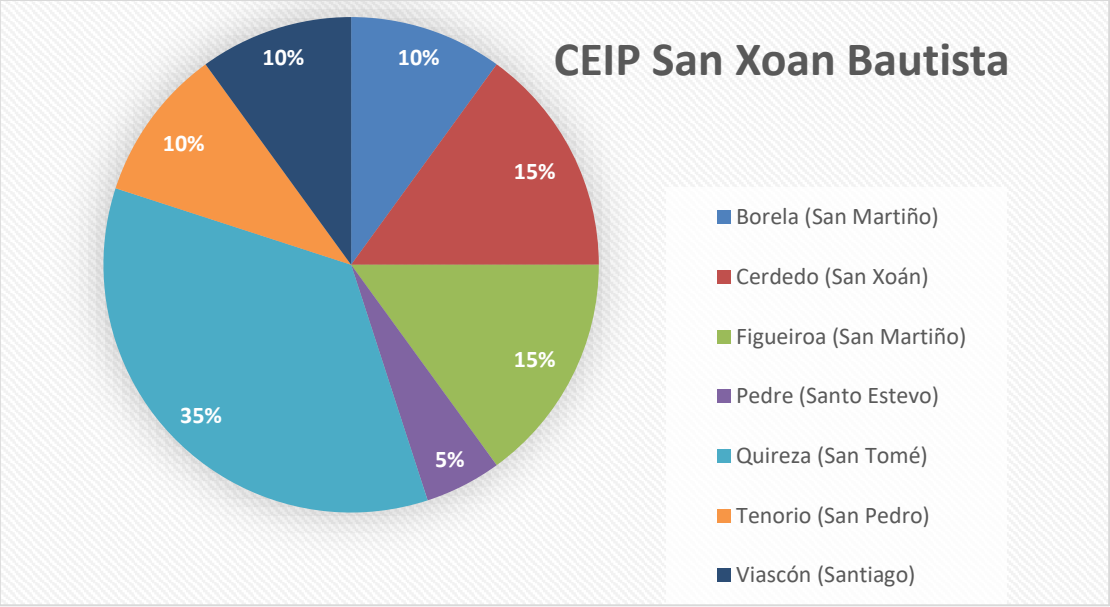


Figura Parroquia procedencia do alumnado transportado do CEIP San Xoán Bautista. Cerdedo-Cotobade (Fonte: Datos Elaboración propia).

CEIP DE TENORIO

Neste centro son transportados 79 alumnos dos cales a maior parte do alumnado que é usuario do transporte escolar procede da parroquia de Tenorio un 37%, da parroquia de San Xurxo de Sacos (San Xurxo) e da de Rebordelo cun 23% do total.

CEIP de Tenorio	
Parroquia	**A. Transporte**
Rebordelo (San Martiño)	9
Sacos (Santa María)	2
San Xurxo de Sacos (San Xurxo)	21
Tenorio (San Pedro)	29
Viascón (Santiago)	18
TOTAL	**79**

Táboa: Parroquia procedencia do alumnado transportado do CEIP Tenorio. Cerdedo-Cotobade (Fonte: Datos Elaboración propia).

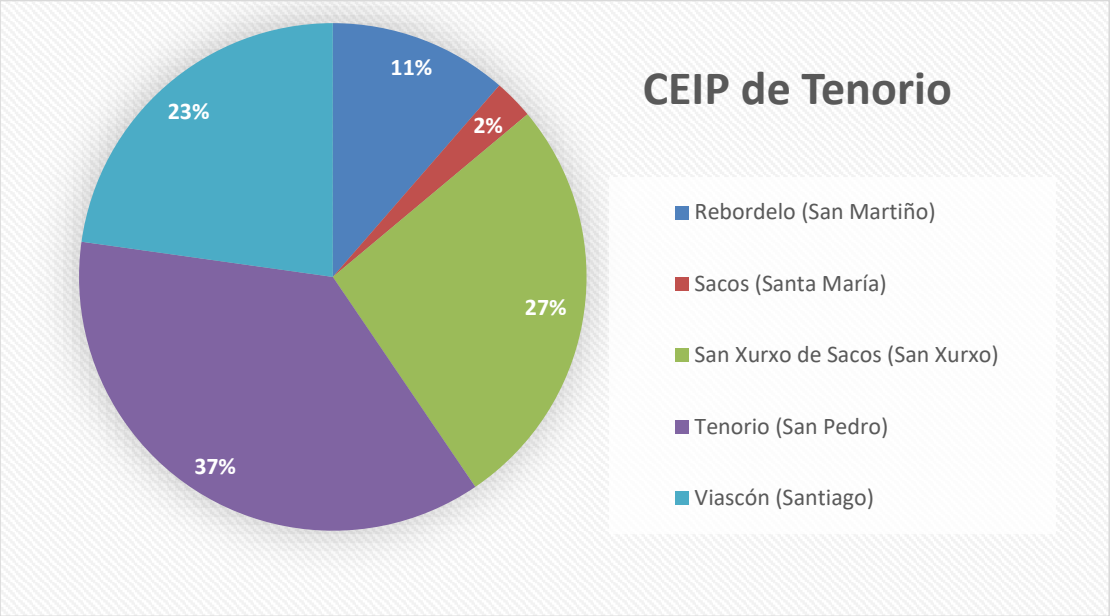


Figura Parroquia procedencia do alumnado transportado do CEIP Tenorio. Cerdedo-Cotobade (Fonte: Datos Elaboración propia).

IES TENORIO

Neste centro son transportados 87 alumnos dos cales a maior parte do alumnado que é usuario do transporte escolar procede da parroquia de Tenorio un 29%, da parroquia de Viascón cun 16% e San Xurxo de Sacos (San Xurxo) cun 13% do total.

IES de Tenorio	
Parroquia	**A. Transporte**
Aguasantas (Santa María)	1
Almofrei (San Lourenzo)	7
Borela (San Martiño)	3
Carballedo (San Miguel)	9

IES de Tenorio	
Caroi (Santiago)	5
Corredoira (San Gregorio)	1
Loureiro (Santiago)	3
Rebordelo (San Martiño)	1
Sacos (Santa María)	3
San Xurxo de Sacos (San Xurxo)	11
Tenorio (San Pedro)	25
Tomonde (Santa María)	1
Valongo (Santo André)	3
Viascón (Santiago)	14
TOTAL	**87**

Figura Parroquia procedencia do alumnado transportado do IES Tenorio. Cerdedo-Cotobade (Fonte: Datos Elaboración propia).

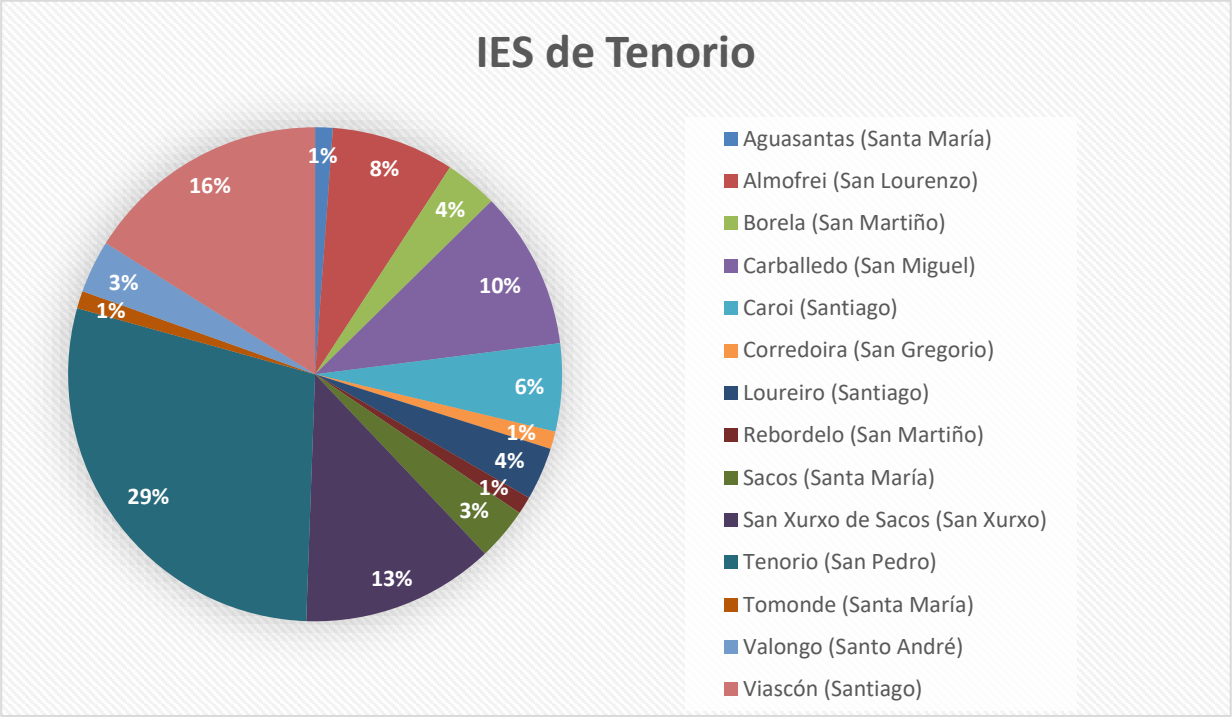


Figura Parroquia procedencia do alumnado transportado do IES Tenorio. Cerdedo-Cotobade (Fonte: Datos Elaboración propia).

CEIP PLURILINGÜE DE CARBALLEDO

Neste centro son transportados 66 alumnos dos cales a maior parte do alumnado que é usuario do transporte escolar procede da parroquia de Tenorio un 21%, do total aínda que o resto de alumnado esta bastante distribuído polas diferentes parroquias do Concello.

CEIP Plurilingüe de Carballedo	
Parroquia	**A. Transporta**
Aguasantas (Santa María)	8
Almofrei (San Lourenzo)	3
Borela (San Martiño)	5
Carballedo (San Miguel)	8
Caroi (Santiago)	4
Corredoira (San Gregorio)	5
Figueiroa (San Martiño)	2
Folgoso (Santa María)	1
Loureiro (Santiago)	4
Rebordelo (San Martiño)	6
Tenorio (San Pedro)	14
Valongo (Santo André)	6
TOTAL	**66**

Tabla Parroquia procedencia do alumnado transportado do CEIP Plurilingüe de Carballedo. Cerdedo-Cotobade (Fonte: Datos Elaboración propia).

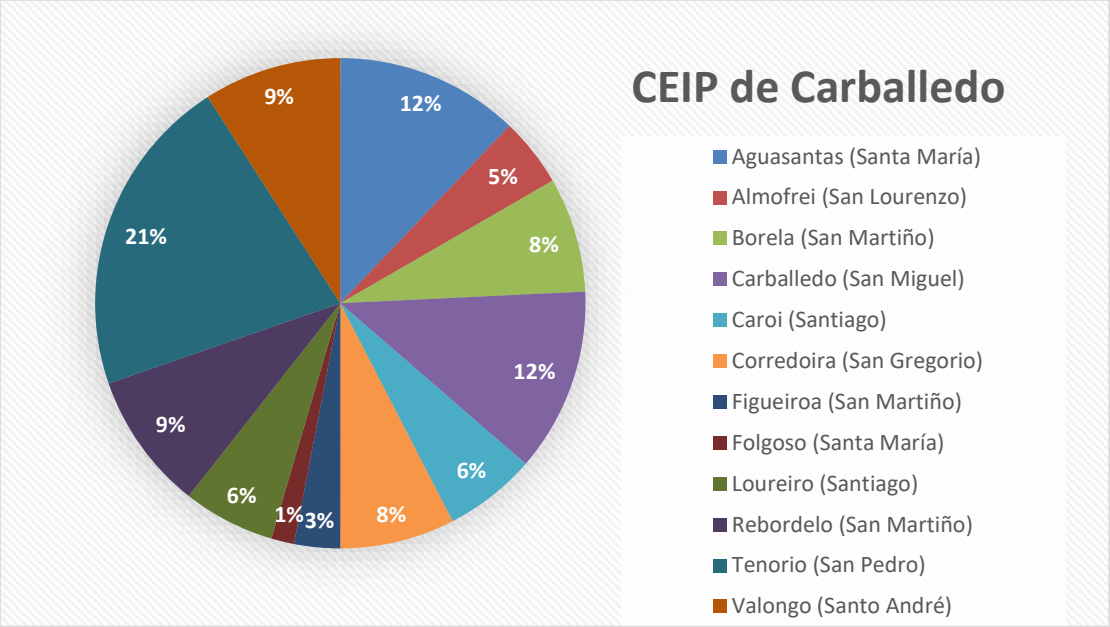


Figura Parroquia procedencia do alumnado transportado do CEIP Plurilingüe de Carballedo. Cerdedo-Cotobade (Fonte: Datos Elaboración propia).

2.6.2.- TRANSPORTE PÚBLICO. TAXI

Parada Taxis de Cerdedo
Rúa de Ourense, s/n Cerdedo-Cotobade
Teléfono: 986753150

Lugar Beceiro, 1 - Loureiro - 36855 Cerdedo-Cotobade
Teléfono: 627510444

Lugar A Costiña, 1 - Viascón - 36121 Cerdedo-Cotobade
Teléfono: 688 319 131

Parada Taxis de Cotobade Taxi Nº2 (Carballedo)
Chan, s/n - CARBALLEDO - 36856 Cerdedo-Cotobade
Teléfono: 665 22 01 56
Servizo de Taxi 24 horas.
Dispoñen de 4 prazas.
Rangos de idade dos usuarios: maiores e escolares.

O Taxi serve, sobre todo para conectar os núcleos máis alonxados das vías principais e os propios núcleos con as cidades próximas.
Realizan todo tipo de traslados, transporte escolar, desprazamentos a estacións, Hospitais, Aeroportos, en calquera tipo de eventos.
Os principais Traxectos son:

- Cerdedo-Cotobade (dende os núcleos de poboación do Concello ata o Centro de Saúde de Carballedo e o de Cerdedo), Pontecaldelas (Comercio e Banco), Pontevedra (Hospital Montecelo), Vigo, Santiago (Aeroportos)
- Transporte escolar e combinado con o Autobús público do CEIP plurilingüe de Carballedo e do IES de Cotobade dende Caroi e Corredoira, Loureiro, Rebordelo e Pozo Negro.
- Transporte de escolares e combinando co Autobús público ao CEIP de Tenorio ao CEIP plurilingüe de Carballedo dende Tenorio, Rebordelo e Vilanova.

2.6.3.- TRANSPORTE PRIVADO

O termino municipal de Cerdedo-Cotobade conta cun parque móbil de 3836 vehículos dos cales mais do 75% son turismos

	Total	Turismos	Camións e furgonetas	Autobuses	Motos	Tractores industriais	Outros
2019	3836	2892	458	18	330	8	130

Taboa . Parque móbil Concello de Cerdedo-Cotobade (Datos IGE)

Nos últimos anos mantense o número de matriculación de vehículos aumentando no número de matriculación de motocicletas.

	Camións e furgonetas	Auto-buses	Turis-mos	Motoci-cletas	Tractores industriais	Ciclomo-tores	Remolques e semirremol.	Outros
2017	5	1	45	4	1	0	1	0
2018	6	0	60	6	0	2	0	2
2019	5	0	75	12	1	1	0	1
2020	3	0	60	7	0	0	1	2

Táboa Número de vehículos matriculados nos últimos anos no Concello de Cerdedo-Cotobade (Datos IGE)

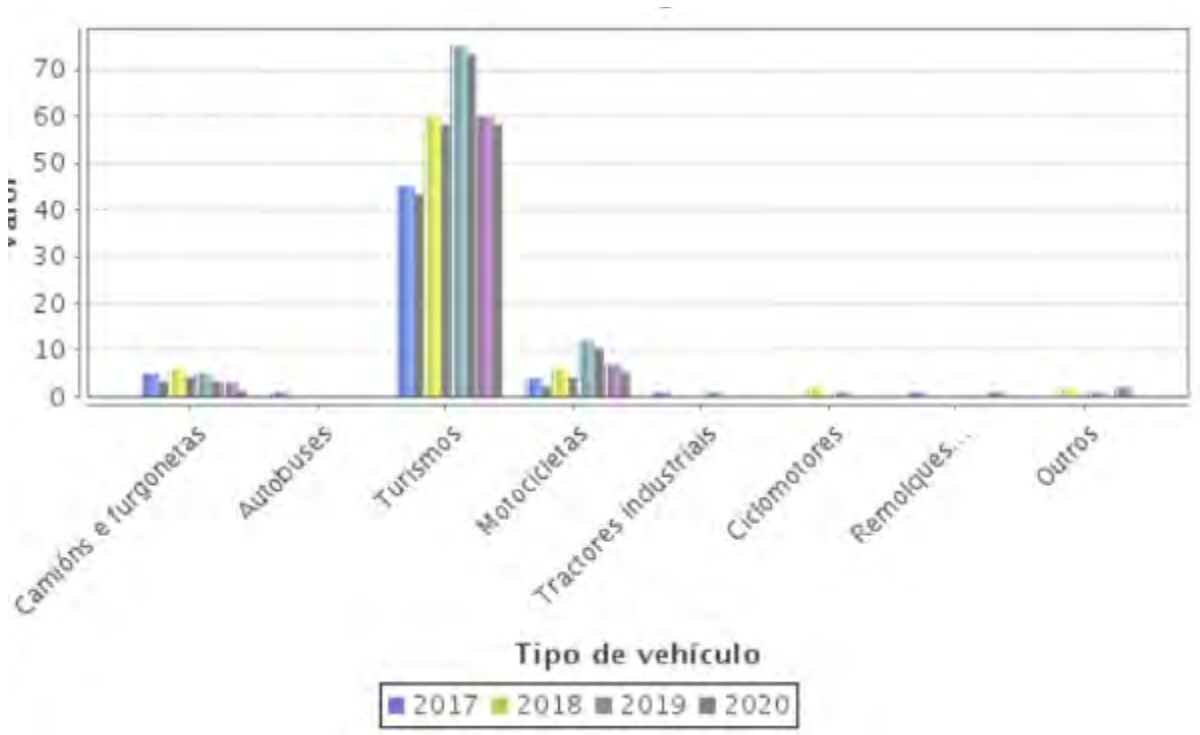


Figura Número de vehículos matriculados nos últimos anos no Concello de Cerdedo-Cotobade (Datos IGE)

O núcleo urbano de Cerdedo e os núcleos rurais de Tenorio e Carballedo son os principais areas tractorias da mobilidade do municipio de Cerdedo-Cotobade. En estas áreas concéntranse a maior parte dos desprazamentos.

2.6.4.- ESTACIONALIDADE

En base aos datos establecidos no IGE, a poboación de nacionalidade española residente no estranxeiro nacida no municipio de Cerdedo-Cotobade no ano 2020 é de 3.392 persoas.
Segundo a mesma fonte a evolución da emigración, desde o 2017 ata o 2020 é a seguinte:

	Total	Emigración interna	Emigración externa	A outra CCAA	Ó estranxeiro
2017	234	192	42	26	16
2018	246	192	54	39	15
2019	267	189	78	48	30
2020	176	144	32	24	8

Figura Evolución da emigración Concello de Cerdedo-Cotobade (Datos INE)

A poboación máxima estacional ten o seu pico no verán, coincidindo coa época de vacacións da poboación que reside fóra do municipio. O incremento da poboación neste período estímase nun 30% sobre a poboación total do municipio, supón un incremento importante que implica maiores desprazamentos dos diferentes modos de mobilidade e un importante incremento do aforo dos principais centros tractor destes desprazamentos, os núcleos de Cerdedo, Tenorio e Carballedo.

2.6.5.- APARCADOIROS

Os aparcadoiros do municipio son superficies que están regulados a maior parte de eles.
Un no núcleo urbano de Cerdedo permite 87 prazas de aparcamento en batería das cales 2 son para persoas con mobilidade reducida. Tamén consta de 233 prazas de estacionamento en líena das cales 2 son para persoas de mobilidade reducida.

Imaxe. Situación das prazas de aparcadoiro do núcleo urbano de Cerdedo

No núcleo rural de Tenorio permite 82 prazas en batería das cales 1 son para persoas con mobilidade reducida. Tamén consta de 204 prazas de estacionamento en líena ningunha para persoas de mobilidade reducida.

Imaxe. Situación das prazas de aparcadoiro do núcleo rural de Tenorio

Outro no núcleo rural de Carballedo permite 87 prazas de aparcamento en batería das cales 5 son para persoas con mobilidade reducida. Tamén consta de 58 prazas de estacionamento en líena ningunha para persoas de mobilidade reducida.

Imaxe. Situación das prazas de aparcadoiro do núcleo rural de Carballedo

ZONA	APARC. LIÑA		APARC. BATERIA		TOTAL	
	APARC.	ADAPTADO	APARC.	ADAPTADO	APARC.	%
CARBALLEDO	58		87	5	150	19.71%
CERDEDO	233	2	87	2	324	42.58%
TENORIO	204		82	1	287	37.71%
TOTAL	**495**	**2**	**256**	**8**	**761**	100.00%

Figura Prazas de aparacdoiro Concello de Cerdedo-Cotobade elaboración propia

2.7.- 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.

2.7.1.- CALIDADE DO AIRE

Para realizar a análise da calidade do aire en Cerdedo-Cotobade tomouse como referencia a estación da Rede da Xunta de Galicia situada na contorna de Campolongo, entre a rúa Iglesias Vilarelle e a Avenida Fernández Ladreda. Está equipada con diferentes analizadores e dispón dun panel de información dos datos horarios a tempo real. As coordenadas da estación son: Latitude: 42.425934; Lonxitude: -8.6439933.

Imaxe Situación da estación de calidade do aire de Pontevedra Campolongo (Datos: Web de Meteogalicia)

Os parámetros que poden medirse nesta estación son:

- SO2, Dióxido de xofre (Fluorescencia ultravioleta)
- NO, Monóxido de nitróxeno (Quimioluminiscencia)
- NO2, Dióxido de nitróxeno (Quimioluminiscencia)
- NOx, Óxidos de nitróxeno totais (como NO2) (Quimioluminiscencia)
- O3, Ozono (Absorción ultravioleta)

BEN, Benceno (Cromatografía de gases)

TOL, Tolueno (Cromatografía de gases)

M-XI, Metaxileno (Cromatografía de gases)

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 sinalará en cada caso en que zona quedaría englobado o concello de Cerdedo-Cotobade.

- 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 2020 (período 01/01/2020 a 31/12/2020).

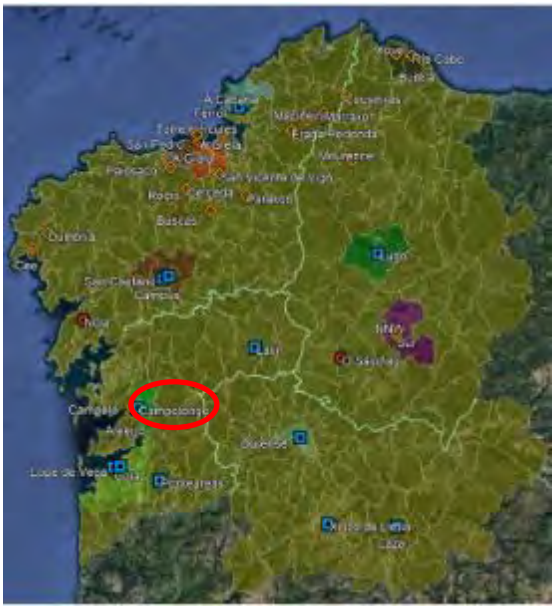
Dióxido de xofre (SO_2)

O SO2 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 (SO3) ou partículas (PM2,5). Os produtos de oxidación deste composto xunto cos procedentes das emisións de NOx e NH3 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 SO2: 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
ES1227	Área Metropolitana de Santiago	Campus, San Caetano
ES1204	Lugo	Lugo Frigoy
ES1205	Ourense	Ourense-Górmez Franqueira
ES1206	Pontevedra	Campolongo, Areeiro
ES1221	Área Metropolitana de Vigo	Lugo de Vigo, Coia, Estación 2 Oeste, Estación 1 Este
ES1215	A Mariña	Burela, Xove, Río Coba
ES1217	Arteixo	Perillera, Palavisos, Centro Cívico
ES1218	Rural	NNW, Sur
ES1220	SO_2 Rural	San Vicente de Vigo, Cee, Cerceda, Rodia, Dumbría, Laxe, Louseiras, Buscás, Xove, O Saviñao, Ferreiros, Campelo, Fraga Redonda, Magdalena, Mesiñeiro, Marracón, Vilaguedín, Mourouxo, Pontecesas, Lalín e Xirao de Lima

Imaxe Delimitación zonas e estacións de medida NO_2 (Consellería de Medio Ambiente)

SO_2	VALOR	PERÍODO
Valor límite horario	350 µg/m3 que non poderá superarse en máis de 24 ocasións por ano civil	1 Hora
Valor límite diario	125 µg/m3 que non poderá superarse en máis de 3 ocasións por ano civi	24 Horas
Limiar de alerta	500 µg/m3 durante 3 horas consecutivas en área representativa de 100 km2 ou zona ou aglomeración enteira	3 Horas
Limiar de atención	400 µg/m3 (80% do limiar de alerta)	3 Horas

Táboa Valores límite Óxido de Xofre (Fonte: Meteogalicia)

No caso de Cerdedo-Cotobade tómanse os datos da estación de Pontevedra-Campolongo (informe acumulado ano 2020).

Pontevedra - Campolongo

	Técnica	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
SO2	Fluorescencia ultravioleta	Superacións de 350 ug/m³ nunha hora	0	24	Non
SO2	Fluorescencia ultravioleta	Superacións de 125 ug/m³ nun día	0	3	Non
SO2	Fluorescencia ultravioleta	Nº de veces que se superou limiar de alerta 500 ug/m³ por 3 horas consecutivas	0	1	Non
SO2	Fluorescencia ultravioleta	Media en ug/m³	1.2	--	--
SO2	Fluorescencia ultravioleta	Porcentaxe de Datos Horarios	94.51	86	Non

Táboa Resumo dos datos de SO2 rexistrados 2020 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2020)

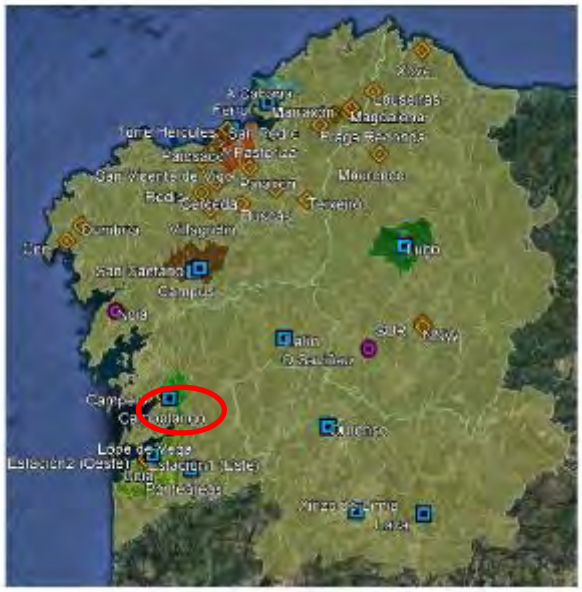
Dióxido de Nitróxeno (NO_2) e Óxidos de Nitróxeno (NOx)

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 Malata
ES1220	Área Metropolitana de Santiago	Campus, San Caetano
ES1204	Lugo	Lugo-Frigoy
ES1205	Ourense	Ourense-Górmiz, Transporte
ES1206	Pontevedra	Campolongo
ES1221	Área Metropolitana de Vigo	Lope de Vega, Coia, Estación 2 Oeste, Estación 1 Este
ES1227	NO2 CO Rural	Teleiro, San Vicente de Vigo, Pastoriza, Centro Cívico, Coa, Cerceda, Dumbría, Paiosaro, Tara, Lousames, Paradela, Campelo, Fraga Redonda, Magdalena, Medíñeira, Morraxón, Sur, NMM, Villagudín, Mourence, Xove, Rodis, Guecas, Nova, O Saviñao, Pontecaldelas, Xinzo de Limia o Lalín.

Imaxe Delimitación zonas e estacións de medida NO_2 (Consellería de Medio Ambiente)

Os valores límite para a protección da saúde son:

NO_2	VALOR	PERÍODO
Valor límite horario	200 µg/m3 de NO_2 que non poderán superarse en máis de 18 ocasións por ano civil	1 Hora
Valor límite anual	40 µg/m3 de NO_2	1 ano civil
Limiar de alerta	400 µg/m3 durante 3 horas consecutivas en área representativa de 100 km2 ou zona ou aglomeración enteira	3 Horas
Limiar de atención	320 µg/m3 (80% do limiar de alerta)	3 Horas

Táboa Valores límite Óxidos de Nitróxeno (Fonte: Meteogalicia)

No caso de Cerdedo-Cotobade tómanse os datos da estación de Pontevedra-Campolongo (informe acumulado ano 2020).

Pontevedra - Campolongo

	Técnica	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
NOX	Quimioluminiscencia	Media en ug/m³	25	--	--
NOX	Quimioluminiscencia	Porcentaxe de Datos Horarios	98.19	86	Non

Táboa Resumo dos datos de NO_x rexistrados 2020 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2020

Pontevedra - Campolongo

	Técnica	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
NO	Quimioluminiscencia	Media en ug/m³	6.4	--	--
NO	Quimioluminiscencia	Porcentaxe de Datos Horarios	98.19	86	Non

Táboa Resumo dos datos de NO rexistrados 2020 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2020

Pontevedra - Campolongo

	Técnica	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
NO2	Quimioluminiscencia	Superacións de 200 ug/m³ nunha hora	0	18	Non
NO2	Quimioluminiscencia	Media en ug/m³	15	40	Non
NO2	Quimioluminiscencia	Número de Alertas de 400 ug/m³ 3 horas consecutivas	0	0	Non
NO2	Quimioluminiscencia	Porcentaxe de Datos Horarios	98.19	86	Non

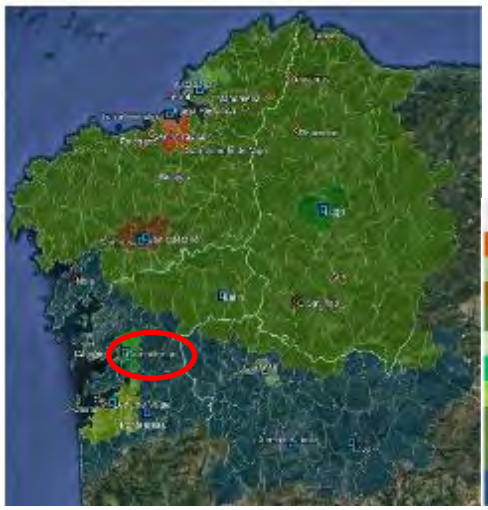
Táboa Resumo dos datos de NO2 rexistrados 2020 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2020)

- Ozono (O3)

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. Para o seguimento dos valores deste contaminante, as estación de control de Pontevedra-Campolongo está equipada con analizadores segundo a técnica de medición de referencia por “Absorción Ultravioleta”.

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 norte prematura.

Contaminante O3: Delimitación de zonas e estacións de medida



ZONA	NOME	ESTACIÓNS
ES1210	Área Metropolitana de A Coruña	Torre de Hércules
ES1224	Área Metropolitana de Ferrol	Ferrol, A Lobera
ES1220	Área Metropolitana de Santiago	Campus, San Caetano
ES1204	Lugo	Lugo-Lugui
ES1205	Ourense	Ourense-Gómez Franqueira
ES1200	Pontevedra	Campolongo
ES1221	Área Metropolitana de Vigo	Vigo de Vega, Coia, Estación, Teresa
ES1222	NORTE	San Vicente de Vigo, Centro Cívico, Peinador, Teixeiras, Bouzas, Traga Beiranda, Magdalena, Sur, Monte-Alto, Xirai, O Seixiño, Lalín
ES1223	SUR	Tui, Campelo, Pontevedra, Noia, Xirón de Lérida

Imaxe Delimitación zonas e estacións de medida Ozono, zona Pontevedra (Consellería de Medio Ambiente)

Os valores límite para a protección da saúde son

O_3	VALOR	PERÍODO
Valor obxectivo	120 µg/m3 que non deberán superarse en máis de 25 días por cada ano civil de media nun período de 3 anos	Máxima diaria das medias móbiles octohorarias
Valor obxectivo a longo prazo	120 µg/m_3	Máxima diaria das medias móbiles octohorarias nun 1 ano civil
Limiar de alerta	240 µg/m3	Promedio horario durante 3 h consecutivas

Táboa Valores límite Ozono (Fonte: Meteogalicia)

No caso de Cerdedo-Cotobade tómanse os datos da estación de Pontevedra-Campolongo (informe acumulado ano 2020).

Pontevedra - Campolongo

	Técnica	Dato Analizado	Nº	V.Ref	Incumpre
O3	Absorción ultravioleta	Superacións de 120 ug/m³ Octohorario	0	25	Non
O3	Absorción ultravioleta	Información Superación de 180 ug/m³ nunha hora	0	1	Non
O3	Absorción ultravioleta	Alerta de Superación de 240 ug/m³ nunha hora	0	1	Non
O3	Absorción ultravioleta	Media en ug/m³	35	--	--
O3	Absorción ultravioleta	Porcentaxe de Datos Horarios	98.18	86	Non

Táboa Resumo dos datos de O_3 rexistrados 2020 (Fonte: Informe Calidade do Aire de Galicia acumulado 2020)

Tendo en conta, que nas estacións de calidade do aire de referencia non se incumpriron os valores

máximos de ningún dos parámetros, considérase a calidade do aire.

2.7.2.- 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 os valores permitidos de ruído e vibracións 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)

(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 aplicables ao resto de áreas acústicas lindeiras con eles.

Nota: Os obxectivos de calidade aplicables ás áreas acústicas están referenciados a unha altura de 4 m.»

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.
A fase I (2008) inclúe os eixos viarios de máis de 6.000.000 de vehículos/ano.
A fase II (2013) inclúe a actualización de todos os mapas da fase I ademais dos eixos viarios de máis de 3.000.000 vehículos/ano.
A fase III (2017)
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:
- Lden = nivel sonoro día-tarde-noite
- Ld = nivel sonoro equivalente del período día
- Le = nivel sonoro equivalente del período tarde
- Ln = 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 Cerdedo-Cotobade non está incluído nas fases I nin II nin III respecto a grandes eixos viarios.

2.8.- ANÁLISE DA SEGURANZA VIARIA

Os accidentes son un dos máis dramáticos impactos do transporte, con visibles consecuencias para a sociedade.
Debido ás distintas características estruturais, de funcionamento e circulación en cada medio de transporte, existe unha gran variabilidade en canto ás repercusións, danos ocasionados e responsabilidade dos accidentes, así como na posibilidade de sufrilos e no tipo e cantidade de vítimas que ocasionan. Por iso o problema da sinistralidade non debe analizarse de forma xenérica, senón diferenciando entre os diferentes medios ou formas de mobilidade.
Os medios que comparten unha mesma estrutura de soporte: a calzada.
A interacción entre diferentes medios de transporte nun mesmo espazo autobuses, coches, furgonetas, motocicletas, peóns, ciclistas con diferenzas substanciais entre os xeitos de condución e a fisionomía

dos vehículos empregados e o seu estado; con velocidades de circulación moi variables, algunhas elevadas; e onde interveñen unha gran cantidade de condutores con autonomía total sobre a circulación dos seus vehículos e o acatamento das normas, supón unha marxe persoal demasiada ampla, onde a mínima distracción, imprudencia, erro ou anomalía pode ocasionar un accidente. O risco intrínseco deste tipo de circulación pódese tentar minimizar adoptando regras ou normas que organicen o tráfico e estruturando o viario. Pero ao depender a decisión última de actuación das persoas que conducen e as súas percepcións condicionadas por infinidade de factores (soño, estado anímico, distraccións...) é unha cuestión de tempo e intensidade de tráfico que un accidente, por mera probabilidade, termínese producindo. Son estes medios de transporte os que lanzan a práctica totalidade de vítimas debidas ao transporte urbano, e sobre os que hai que reflexionar. Aínda que adoita englobarse a todos estes accidentes baixo o concepto de accidentes de tráfico, é importante diferenciar entre os medios que polo seu peso ou velocidade de circulación teñen un gran potencial de accidentalidade non só para os seus ocupantes senón tamén para os outros usuarios da vía pública e os que unicamente poden ser vítimas en caso de accidente pero non supoñen risco para o resto de persoas.

Os coches, motos e autobuses forman parte do primeiro grupo, e os non motorizados do segundo. Para comparar entre estes medios de transporte, convén primeiro aclarar os conceptos de perigo e risco. Perigo defínese como “Lugar, paso, obstáculo ou situación en que aumenta a inminencia do dano” e risco como “Continxencia ou proximidade dun dano”. Se interpretamos o tráfico como un sistema formado por diferentes medios de transporte, o “perigo”, “o risco”, e “o dano”, deben ser enfocados colectivamente e non sesgadamente, e máis cando o obxectivo é a procura de melloras integrais. Asumido o dano como concepto colectivo os medios de transporte máis perigosos serán os que incrementan o dano global do tráfico, é dicir, non só o que poden ocasionar aos seus ocupantes senón tamén ao resto de medios e persoas cos que comparten o espazo por onde circulan. Doutra banda, é claro que a fraxilidade do corpo humano fronte a colisións con obxectos dunha maior dureza é a base do dano corporal nun accidente de transporte. Segundo esta consideración, os medios máis perigosos serán aqueles que circulen a unha maior velocidade que incrementa a enerxía da colisión e que maior masa despracen. En canto ao risco poderemos dicir que todos os medios de transporte teñen risco, xa sexa de carácter intrínseco ou pola interacción con outros medios nun espazo compartido.
Entramos agora a valorar o perigo dos medios dentro do tráfico de núcleo urbano. Medios de transporte non motorizados: constitúenos os peóns e ciclistas, e son con diferencia as formas de transporte menos perigosas. Os peóns son os menos perigosos polo que resulta evidente: nin a súa velocidade nin a súa constitución poden representar perigo algún para outros usuarios ou medios de transporte; e por isto mesmo son os que máis sofren a accidentalidade orixinada por outros medios. Constitúen entre o 10 e o 15% de falecidos cada ano en accidentes de tráfico, e a metade deles prodúcense en vía urbana.

A porcentaxe de peóns falecidos atópase nos últimos anos entre o 19% do total de vítimas mortais en accidentes de tráfico.
Entre 2018 e 2020 unha media de 342 peóns faleceron en accidentes de tráfico.

Os ciclistas sí poden xerar certo perigo pola velocidade e o impacto de materiais duros da bicicleta cara aos peóns, pero de cando en cando van ocasionar accidentes graves ou mortais. Ademais, a súa velocidade normalmente moderada e o seu gran grao de maniobrabilidade diminúen moito a probabilidade de accidentes. O maior risco asúmeno cara a sí mesmos, en caso de caída ou impacto contra un obxecto a altas velocidades, pero sobre todo por atropelo dos outros medios de maior masa e velocidade, responsables nos últimos 3 anos dunha media de 67 mortos por accidentes de bicicleta. Un 75% das mortes prodúcense en vías interurbanas.
Motos:
Consideraremos tanto ciclomotores como motocicletas. É o seguinte modo en canto a grao de perigo. Presentan o mesmo perigo que as bicicletas pero moito máis incrementado, na mesma proporción que o fan a súa velocidade de circulación e masa do vehículo. Representan un perigo para os peóns e os ciclistas aos que en xeral poden ocasionar feridas leves, salvo que o impacto sexa a velocidades elevadas, ocasionando entón lesións graves e mesmo a morte.
Os condutores de moto están expostos ao mesmo risco en caso de colisión con peóns ou ciclistas, pero están expostos a un risco maior por posibles colisións con coches e autobuses –este tipo de accidente constitúe o 67% do total sufrido polas motos–. Os accidentes de moto son máis frecuentes en zona urbana, onde se producen o 76%. Convén resaltar tamén como son maioritarios entre a poboación nova: o 36% dos mortos por ciclomotor tiñan entre os 15 e os 20 anos, e o 45% dos mortos en motocicleta entre 25 e 34 anos. Nos últimos 3 anos morreron unha media de 411 motoristas.

Autobuses:
Presentan unha das taxas de accidentalidade mais baixas. O principal motivo do seu menor perigo constitúeo o feito de ser conducidos por condutores profesionais que teñen gran experiencia na condución, coñecen os traxectos e respectan máis as normas de circulación. Por último convén lembrar que por cada condutor de autobús poderían ser transportadas 70 persoas que, coas taxas de ocupación actuais, equivalen a 60 coches en circulación, é dicir a 60 condutores. Non fai falta explicar o incremento de risco que supoñen estes 60 condutores fronte a un só, que ademais é un profesional. Aínda así, o autobús sí que resulta un medio perigoso para o resto de usuarios ou medios de transporte debido ao seu gran peso e ás altas velocidades: dos falecidos por accidente de autobús un 20% son ocupantes deste tipo de vehículo. Nos últimos 3 anos morreron por accidente de autobús unha media de 6 persoas.
Automóbiles:

Constitúen con diferenza o medio de transporte máis perigoso: as súas velocidades medias poden ser elevadas; teñen unha masa de 1 a 2 toneladas por vehículo; hai gran cantidade de coches en circulación, etc. Todos estes factores supoñen un risco para os propios condutores e pasaxeiros e, sobre todo, para o resto de medios de transporte – exceptuando o autobús– e para os peóns. Os coches presentan o maior número de accidentes con vítimas de todos os medios: víronse implicados no 80% dos accidentes de circulación con vítimas durante 2005. Pero a pesar diso a porcentaxe de mortos e feridos ocupantes de turismos foi respectivamente do 54 e 56% do total, moi por baixo do 80% comentado máis arriba. Iso demostra o risco de accidente cara a outros usuarios, cuxo porcentaxe de sinistros por colisión xa foron comentadas nos seus apartados respectivos. Segundo datos da DGT En 2018, 754 persoas entre condutores e pasaxeiros, perderon a vida nun accidente de automóbil.

2.8.1.- ACCIDENTABILIDADE EN CERDEDO-COTOBADE (DXT)

Segundo a Xefatura Provincial de Tráfico, o rexistro de accidentes de tráfico con e sen vítimas e a accidentalidade nas estradas que discorren por o Concello de Cerdedo-Cotobade, referido a o período comprendido dende o 01/01/2016 e ata o 31/10/2021, é o que se especifica a seguir:

PERÍODO	TOTAL	ACIDENTES		ACIDENTES	MORTOS	FERIDOS	FERIDOS
ACIDENTES	ACIDENTES	Con Vítimas	Danos Materiais	MORTAIS		GRAV.	LEVES
2016	52	13	39	1	2	1	15
2017	48	8	40	1	1	3	7
2018	57	14	43	0	0	0	26
2019	65	15	50	2	2	2	23
2020	43	12	31	1	1	0	14
2021(hasta31/10/2021)*	44	12	32	1	1	1	12
Totais	**309**	**74**	**235**	**6**	**7**	**7**	**97**

**Os datos referidos a o ano 2021 teñen carácter provisional mentres non se peche dito exercicio.*

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 Cerdedo-Cotobade.

3.1.- IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS TERRITORIAIS

Para o análise da mobilidade territorial é necesario ter en conta marco legal de aplicación referente á normativa de accesibilidade, a cal, está composto por unha normativa de ámbito autonómico e outra estatal.

3.1.1.- NÚCLEO URBANO E NÚCLEOS RURAIS

Os núcleos urbano e rurais do municipio, presentan practicamente a mesma configuración territorial, un vial principal que os atravesa a partir do cal xorde o resto de viais do núcleo, algúns dos viais interiores dos núcleo, son moi estreitos e con zonas de pendente superior ao 8% polo que presentan un claro problema en materia de accesibilidade. Debido ao angosto destes viais, non hai espazo para a configuración de beirarrúas, sendo por tanto atopámonos itinerarios de tipo mixto para vehículos e peóns e de dobre dirección de circulación de vehículos.
O vial principal que atravesa os núcleos urbano e rurais adoita dividir a estes en dous partes claramente diferenciadas, polo que se producen desprazamentos peonís de certa intensidade entre ambas as áreas do núcleo.

3.1.1.1.- NÚCLEO URBANO DE CERDEDO

Parte das infraestruturas para o tránsito peonil non presenta as condicións adecuadas para a circulación de peóns pola presenza de problemas de conectividade, accesibilidade ou sección insuficiente.

Entorno núcleo:

A continuación recóllense algunhas imaxes de diferentes rúas do núcleo onde o estacionamento de vehículos ocupando parte das beirarrúas ou nas intersección, o que dificulta o paso en algunhas zonas Como son a Praza do Concello e a contorna da Praza Fernando García Leiro, son o centro neurálxico da parroquia, nesta praza atópanse edificios públicos e privados, trátase dunha zona de alta concorrencia tanto peonil como de circulación e estacionamento de vehículos.

As rúas 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.

Neste núcleo detectamos esta problemática tamén por exemplo:

Entorno escolas e pavillón

Paseo fluvial

Tamén existen tramos de rúas onde os anchos da beirarrúas son insuficientes como por exemplo na rúa Estrada.

Nalgún casos resolución de desniveis non son os máis adecuados para favorecer o tránsito peonil (pendentes moi pronunciadas, transición de niveis sen ramplas, escaleiras urbanas que xeran obstáculos para algunhas persoas, falta de varandas, etc.).

Escaleiras contorna pavillón e centro de dia e o acceso o cemiterio

A sinalización, do casco histórico é insuficiente onde os vehículos atópanse rúas estreitas onde os vehículos poden ter dificultades e aumenta a inseguridade peonil.

A falta de iluminación en certas zonas provoca inseguridade circulatoria peonil como pode ser na contorna da calzada romana.

3.1.1.2.- NÚCLEO DE TENORIO

Parte das infraestruturas para o tránsito peonil non presenta as condicións adecuadas para a circulación de peóns pola presenza de problemas de colectividade, accesibilidade ou sección insuficiente.

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.

Como pode ser a falta de beirarrúas para a continuidade da circulación peonil e a comunicación co IES Cotobade co pavillón de deportes e os outros centros educativos.

Tamén o acceso a Escola de música ou o campo de fútbol onde non hai beirarrúas nin sinalización dunha senda peonil.

Ademais detéctase unha descontinuidade urbana noutros puntos como son na Nacional 541 o seu paso por Tenorio.

Na zona de viviendas da contorna do Lérez, os camiños son moi estruitos, o que dificul o acceso peonil asi como a seguridade viaria, o circular os vehiculos en ambos sentidos.

Nalgúns casos a tipoloxía dos pavimentos, o seu mal estado ou a resolución de desniveis non son os máis adecuados para favorecer o tránsito peonil (solados esvaradíos, irregularidades nos pavimentos, pendentes moi pronunciadas, , etc.).

Os pasos habilitados para persoas con mobilidade reducida no cruce de calzadas, non compren coa normativa de mobilidade .

Estacionamento de vehículos ocupando parte das beirarrúas ou na paradas de autobús o que dificulta o paso en algunhas zonas. Aumentando a inseguridade peonil como é contorna do Centro de maiores.

3.1.1.3.- NÚCLEO DE CARBALLEDO (A CHAN)

O estacionamento de vehículos atopámolo ocupando parte das beirarrúas ou estacionados en zonas non delimitadas, o que dificulta o paso en algunhas zonas.
Por exemplo na Chan en zonas onde se comparte plataforma vehículos e peóns.

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.
Por exemplo sería a zona CEIP Carballedo, Pavillón deportivo, cancha multideporte e parque infantil.

O CEIP de Carballedo ten mala comunicación peonil co núcleo rural xa que non chegan ni as beirarrúas nin ten una senda peonil marcada polo camiño que acceden a pe os escolares.

O igual que ocorre se se quere ir o cemiterio.

Outro exemplo sería o acceso a praia fluvial de A Chan. Non ten ningunha marca o beirarrúa para o acceso peonil.

Algunhas zonas de diferentes rúas onde os anchos das beirarrúas son insuficientes e mobiliario urbano que dificulta o seu transito.

Hai pasos no cruce de calzadas que non están ben habilitados para persoas con mobilidade reducida.

3.1.2.- ITINERARIOS DE COMUNICACIÓN ENTRE NÚCLEOS

Parte das infraestruturas para o tránsito peonil non presenta as condicións adecuadas para a circulación de peóns pola presenza de problemas de conectividade, accesibilidade ou sección insuficiente dos viais que comunican entre parroquias. Isto propicia o uso de vehículos motorizados.

As principais deficiencias observadas detállanse a continuación:

- Falta de comunicación peonil entre as parroquias de Tenorio e Covelo
- Estrada PO-233 que comunica ca estrada EP-0405.
- A comunicación peonil ca parroquia de Almofrei.

3.1.3.- CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS TERRITORIAIS

En Cerdedo-Cotobade , a maior parte dos desprazamentos que se realizan son a pé son por xestións cotiáns, polo que as zonas dos centros don núcleos de Cerdedo, Tenorio e Carballedo son as que concentran un maior tránsito peonil no concello.

Tras a análise da oferta e da demanda do núcleo urbano de Cerdedo-Cotobade, pódese concluír que se atopa nunha situación de desequilibrio respecto ao uso do vehículo privado, resultando un espazo no que o peón está subordinado ao automóbil.

Os núcleos presenta unha rede incompleta, que amosa algunhas dificultades para camiñar de xeito cómodo e seguro, con problemas de accesibilidade debido principalmente falta de continuidade de algunhas beirarrúas existentes, anchura das beirarrúas falta de pasos de peóns e a ocupación de vehículos estacionados que comparten a plataforma co peón.

De todos xeitos Cerdedo-Cotobade presenta unhas condicións de sección urbana favorables para establecer 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 de Cerdedo-Cotobade s os principais retos a levar a cabo neste ámbito son:

- Fomentar os desprazamentos a pé fronte aos modos motorizados, dando prioridade o peón fronte o vehículo privado, nas adecuadas condicións de seguridade.
- Recuperar espazo público de estancia e movemento peonil e no casco histórico no caso de Cerdedo, coa sinalización e a prohibición da circulación de vehículos salvo os residentes e carga e descarga para o peón que inviten á permanencia.
- Adecuar as infraestruturas peonís, ampliando as zonas destinadas ao tránsito peonil e garantindo a accesibilidade aos colectivos máis vulnerables.

Mellora da seguridade dos peóns no tramo no que o vial principal atravesa o núcleo mediante:

- Instalación de redutores da velocidade.
- Execución de beirarrúas a ambos os dous lados dos viais que se poidan.
- Execución de pasos de peóns accesibles.
- Estudo da circulación dos vehículos co obxecto de establecer sentidos únicos de dirección.
- Deseñar itinerarios mixtos para vehículos e peóns con prioridade para os peóns e as bicicletas.

3.2.- PROBLEMAS E RETOS SOCIO-ECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS

3.2.1. TENDENCIA DO CRECEMENTO POBOACIONAL

Tal e como se analizou anteriormente a tendencia na evolución da poboación do termo municipal de Cerdedo-Cotobade nos últimos anos foi decrecente, cunha perda de habitantes dende o ano 2017 de 410 habitantes (6,71%).

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
-	-	-	-	-	-	6.107	5.815	5.699	5.697

Táboa EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN Fonte INE

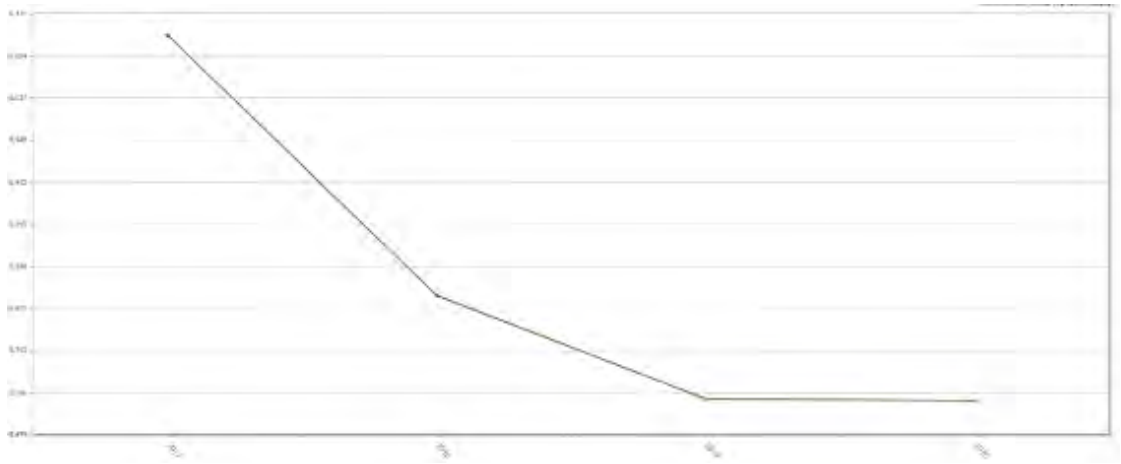


Figura Evolución da poboación no Concello de Cerdedo-Cotobade (Datos INE)

Tamén si analizamos a poboación dos tres núcleos nese mesmo intervalo produciuse tamén un descenso na poboación

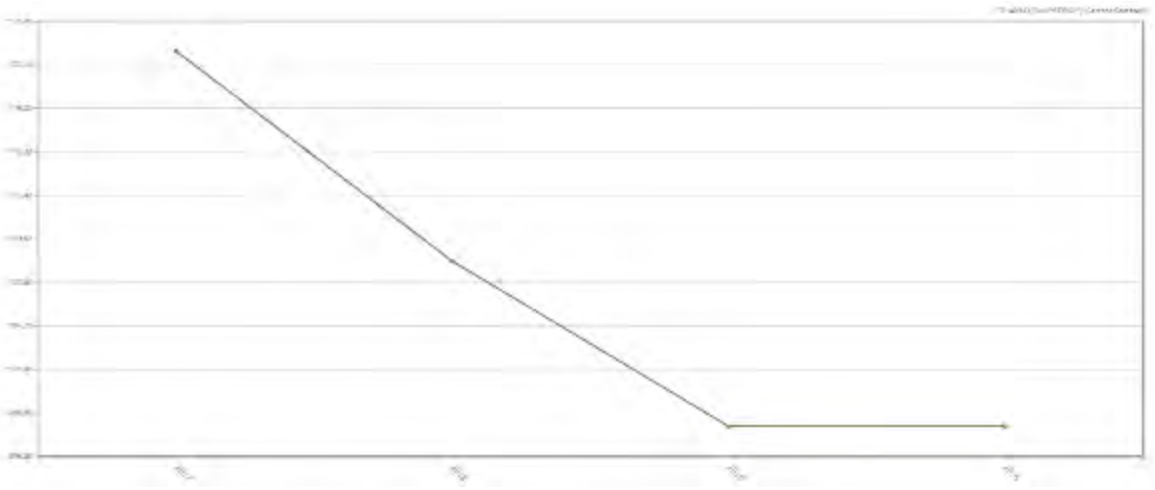


Figura Evolución da poboación en Tenorio no Concello de Cerdedo-Cotobade (Datos INE)

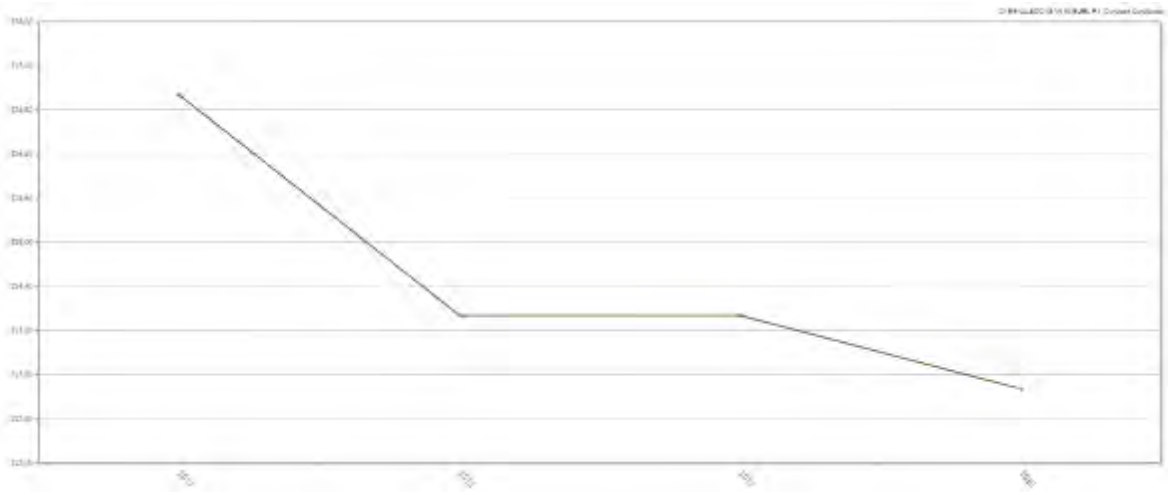


Figura Evolución da poboación en Carballedo no Concello de Cerdedo-Cotobade (Datos INE)

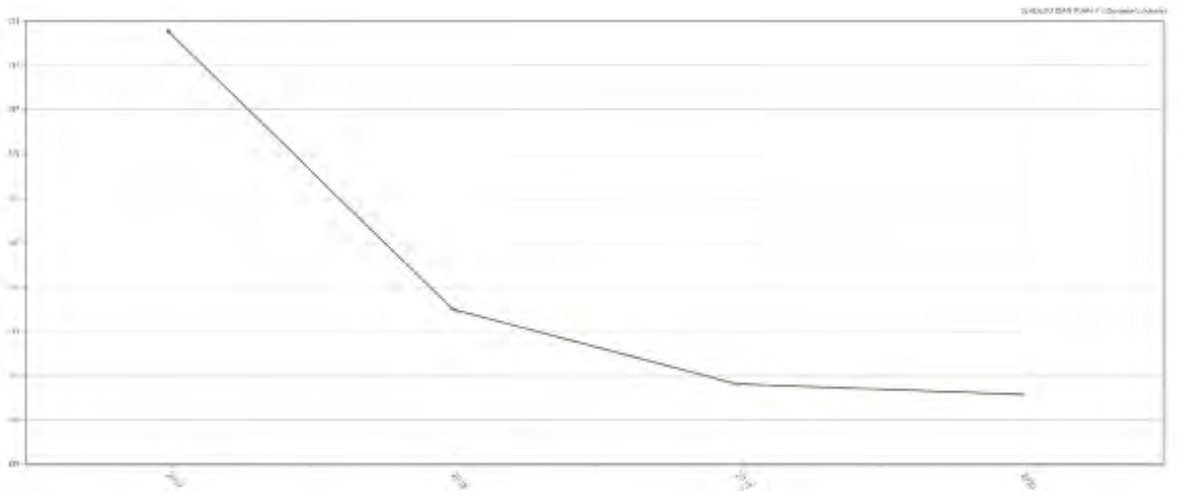


Figura Evolución da poboación en Cerdedo no Concello de Cerdedo-Cotobade (Datos INE)

Dende o ano 2017 e ata a actualidade estase a producir unha perda paulatina de poboación no total do municipio, mentres que no caso especial dos tres núcleos a pesar de rexistrar unha perda no número de habitantes os últimos anos no 2019 o descenso foi algo menor, incluso en Tenorio mantívose igual a poboación.

3.2.2. DISTRIBUCIÓN DA POBOACIÓN POR PARROQUIAS

Se analizamos a distribución da poboación no municipio de Cerdedo-Cotobade, case o 19,27% do total dos habitantes concéntrase na parroquia de Tenorio, o 10,98% na parroquia de Cerdedo mentres que e na parroquia de Carballedo e o 5,6% no resto de parroquias a poboación distribúese da seguinte forma:

	Ano 2020
Parroquias	Poboación total
AGUASANTAS (SANTA MARÍA P.)	278
ALMOFREI (SAN LORENZO P.)	268
BORELA (SAN MARTIÑO P.)	369
CARBALLEDO (SAN MIGUEL P.)	**323**
CAROI (SANTIAGO A.)	115
CASTRO (SANTA BAIA P.)	110
CERDEDO (SAN XOÁN P.)	**586**
CORREDOIRA (SAN GREGORIO P.)	114
FIGUEROA (SAN MARTIÑO P.)	131
FOLGOSO (SANTA MARÍA P.)	111
LOUREIRO (SANTIAGO P.)	152
PARADA (SAN PEDRO P.)	28
PEDRE (SAN ESTEBO P.)	128
QUIREZA (SANTO TOMÉ P.)	318
REBORDELO (SAN MARTIÑO P.)	124
SACOS (SAN XURXO P.)	499
SACOS (SANTA MARÍA P.)	227
TENORIO (SAN PEDRO P.)	**1098**
TOMONDE (SANTA MARIÑA P.)	126
VALONGO (SAN ANDRÉS P.)	108
VIASCÓN (SANTIAGO P.)	484

Táboa Distribución da poboación por parroquias (Fonte: INE)

Se analizamos a distribución da poboación por parroquias distribúese da seguinte maneira:

	Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	EVOLUCIÓN POBLACIÓN
Parroquias	Poboación total	Poboación total	Poboación total	Poboación total	
AGUASANTAS (SANTA MARÍA P.)	276	276	278	278	+2
ALMOFREI (SAN LORENZO P.)	257	250	246	268	+11
BORELA (SAN MARTIÑO P.)	382	373	370	369	-13
CARBALLEDO (SAN MIGUEL P.)	327	324	324	323	-4
CAROI (SANTIAGO A.)	122	116	109	115	-7
CASTRO (SANTA BAIA P.)	134	126	125	110	-34
CERDEDO (SAN XOÁN P.)	727	619	590	586	-141
CORREDOIRA (SAN GREGORIO P.)	121	109	108	114	-7
FIGUEROA (SAN MARTIÑO P.)	177	139	134	131	-46
FOLGOSO (SANTA MARÍA P.)	156	138	112	111	-45
LOUREIRO (SANTIAGO P.)	161	152	154	152	-9
PARADA (SAN PEDRO P.)	39	34	30	28	-11
PEDRE (SAN ESTEBO P.)	157	151	140	128	-29

	Ano 2017	Ano 2018	Ano 2019	Ano 2020	EVOLUCIÓN POBLACIÓN
QUIREZA (SANTO TOMÉ P.)	357	334	320	318	-39
REBORDELO (SAN MARTIÑO P.)	131	133	132	124	-7
SACOS (SAN XURXO P.)	503	504	499	499	-4
SACOS (SANTA MARÍA P.)	236	224	219	227	-9
TENORIO (SAN PEDRO P.)	1123	1109	1098	1098	-25
TOMONDE (SANTA MARIÑA P.)	155	136	129	126	-29
VALONGO (SAN ANDRÉS P.)	116	118	113	108	-18
VIASCÓN (SANTIAGO P.)	450	450	469	484	+34

Táboa Evolución da poboación por parroquias (Fonte: INE)

No caso do municipio de Cerdedo-Cotobade as parroquias que presentan unha perda de poboación media anual maior son Cerdedo, Figueroa e Folgoso parroquias situadas o norte do termo municipal próximas a Forcarei e as máis afastadas da capital , mentres que as parroquias que presentan unha taxa de crecemento media anual maior son Almofrei e Viascon parroquias moi próximas a cidade de Pontevedra.

3.2.3.- DISTRIBUCIÓN DA POBOACIÓN POR IDADES

En xeral, o concello de Cerdedo-Cotobade ao igual co resto da comunidade está sufrindo un proceso de transición ao envellecemento da poboación nos últimos anos. A maior parte da poboación concéntrase entre os 30 e 59 anos, o que supón o 47% do total da poboación, mentres que o número de habitantes de menos de 14 anos é do 15,29%.

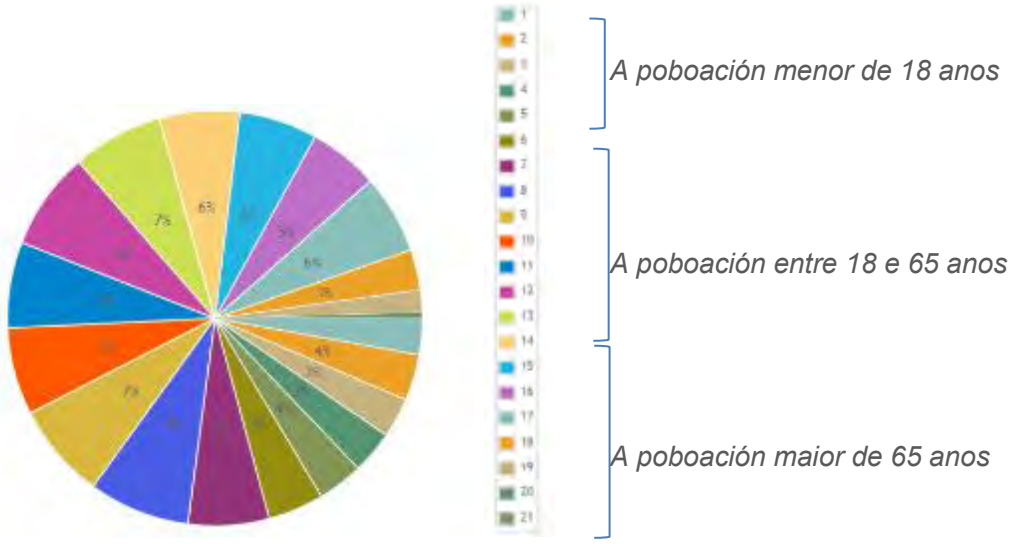


Figura Distribución da poboación do concello de Cerdedo-Cotobade por grupos de idade (Fonte: INE)

A poboación menor de 18 anos en Cerdedo-Cotobade é de 621 (320 H, 301 M), o 10,9%. A poboación entre 18 e 65 anos en Cerdedo-Cotobade é de 3.243 (1.692 H, 1.551 M), o 56,9%. A poboación maior de 65 anos en Cerdedo-Cotobade é de 1.833 (759 H, 1.074 M), o 32,2%.

Se tomamos como referencia o índice que resulta de dividir a poboación de máis de 60 anos entre os menores de 20 obtemos unha cifra de 4,79, o que pon de manifesto o proceso de envellecemento que está a acontecer no municipio (a partir de 0,50 considérase que a poboación está envellecida).

O índice de reemprazamento que resulta de dividir os efectivos demográficos de 20 a 39 anos entre os de 40 a 59 anos é de 0,62 o que pon de manifesto a problemática no reemprazamento das xeracións activas nos vindeiros anos. 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.

As pirámides de poboación no municipio de Cerdedo-Cotobade mostran un proceso de envellecemento da poboación entre os anos 2010 (o concello aínda por separado) 2017 e 2020 tal e como se aprecia ao observar a base das pirámides, aínda que se ensancha na súa parte media e superior, o que supón un aumento progresivo da poboación de mais idade na súa base vaise mantendo mais estable nos últimos anos.

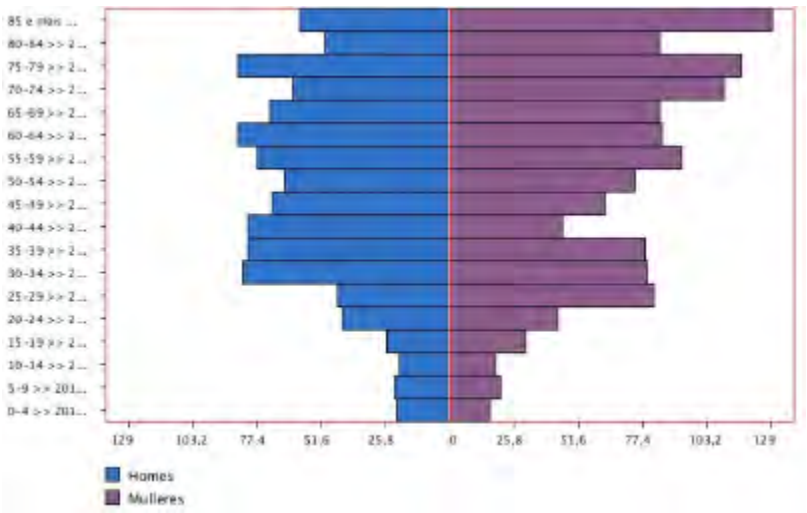


Figura Pirámide poboacional de Cerdedo 2010 (Fonte: IGE)

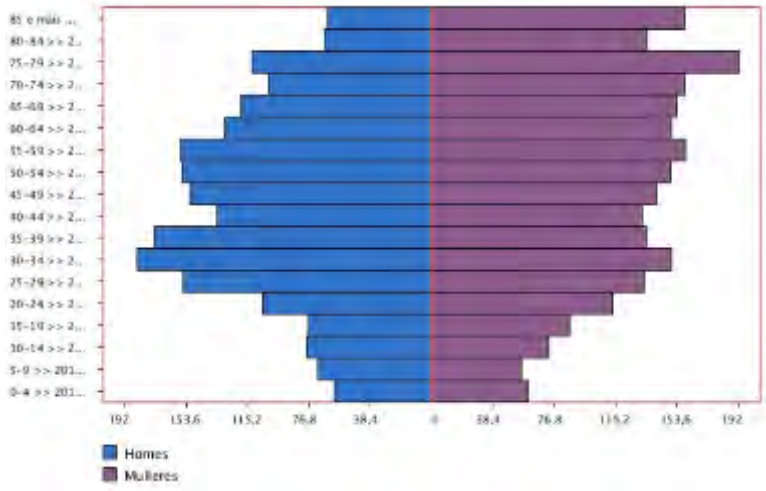


Figura Pirámide poboacional de Cotobade 2010 (Fonte: IGE)

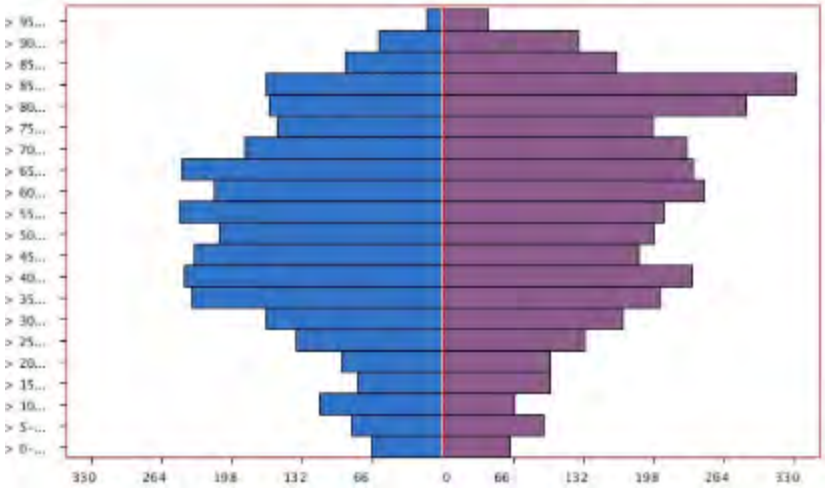


Figura Pirámide poboacional de Cerdedo-Cotobade 2017 (Fonte: IGE)

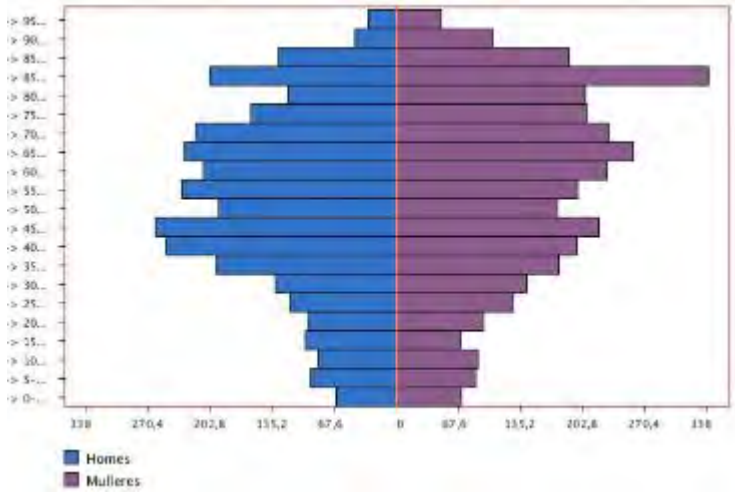


Figura Pirámide poboacional de Cerdedo-Cotobade 2020 (Fonte: IGE)

3.2.3.1.- POBOACION POR PARROQUIAS E IDADES

Se observamos os rangos de idades por parroquias atopamos que a poboación mais nova esta nas parroquias Tenorio e Almofrei, as dúas a poucos quilómetros de Pontevedra o que indica a tendencia de crecemento do termino municipal.

PARROQUIA	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80-89	90-99	100-109
Aguasanta)	15	11	19	39	36	29	51	43	28	7	0
Almofrei	24	26	25	26	47	39	36	20	22	3	0
Borela	28	27	22	49	64	45	65	38	24	7	0
Carballedo	9	21	22	39	52	44	56	36	31	13	0
Caroi	10	5	10	9	15	8	20	16	16	6	0
Castro	3	3	5	7	18	14	20	19	18	2	1
Cerdedo)	35	30	50	60	93	74	91	87	50	10	6
Corredoira)	3	2	8	9	12	16	25	16	18	4	1
Figueiroa)	7	2	8	18	20	8	23	36	6	2	1
Folgoso	2	6	7	5	15	18	15	19	19	4	1
Loureiro	5	8	11	16	19	33	26	12	18	4	0
Parada	0	1	0	1	0	2	4	6	5	6	3
Pedre	3	9	4	11	17	24	23	16	18	3	0
Quireza	18	17	24	34	41	33	44	55	36	14	2
Rebordelo	7	5	9	15	22	9	36	10	6	4	1
Sacos (San Xurxo)	21	27	38	51	66	81	84	57	58	15	1
Sacos (Santa María)	13	9	20	25	34	25	36	42	21	2	0
Tenorio	91	78	89	131	170	164	145	129	82	19	0
Tomonde	2	9	4	7	16	17	21	23	22	5	0
Valongo	3	5	10	7	15	12	11	23	8	13	1
Viascón	45	50	39	53	98	73	40	51	25	10	0
TOTAL	344	351	424	612	870	768	872	754	531	153	18

Táboa Habitantes de Cerdedo-Cotobade segundo rango idade por parroquias (Fonte: INE)

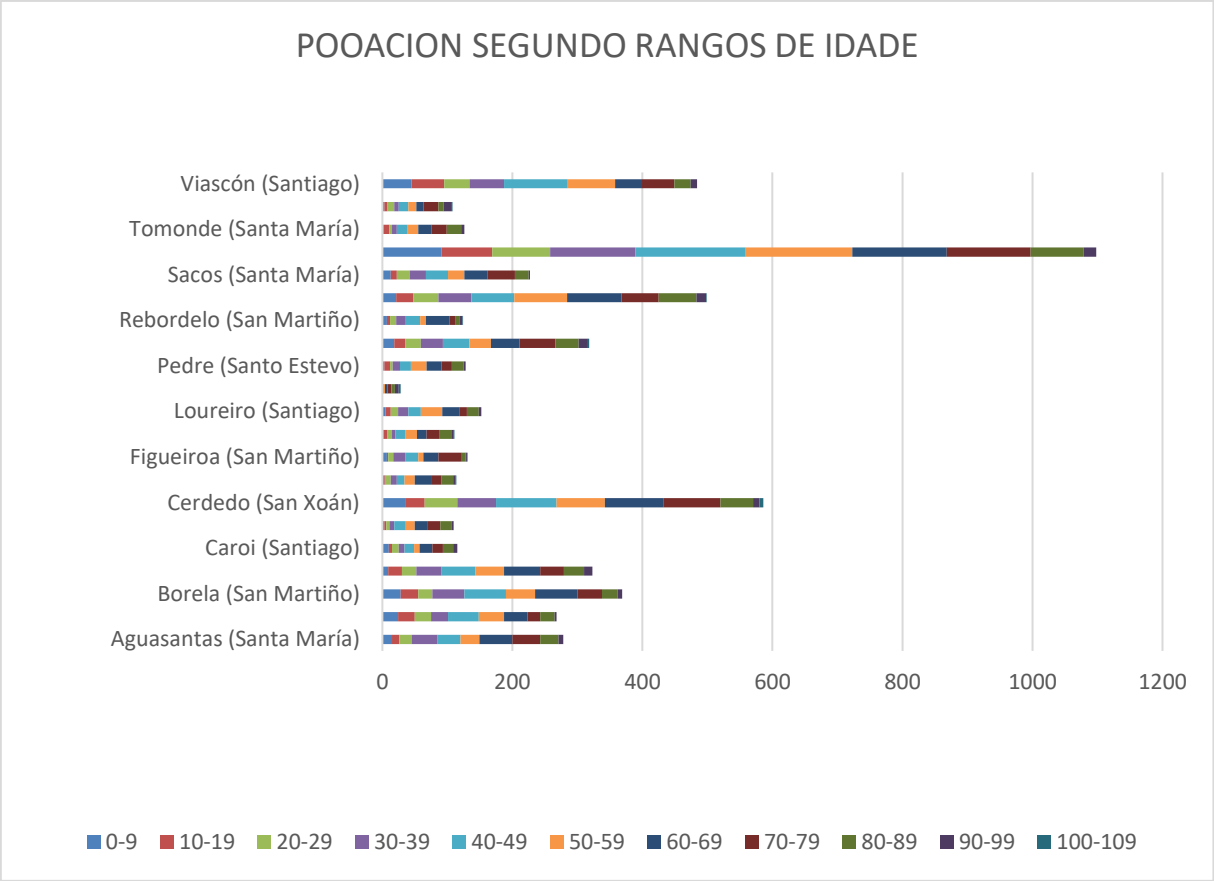


Figura Habitantes de Cerdedo-Cotobade segundo rango idade por parroquias (Fonte: Elaboración propia)

Pola contra vese un envellecemento na poboación das parroquias que están mais o norte.

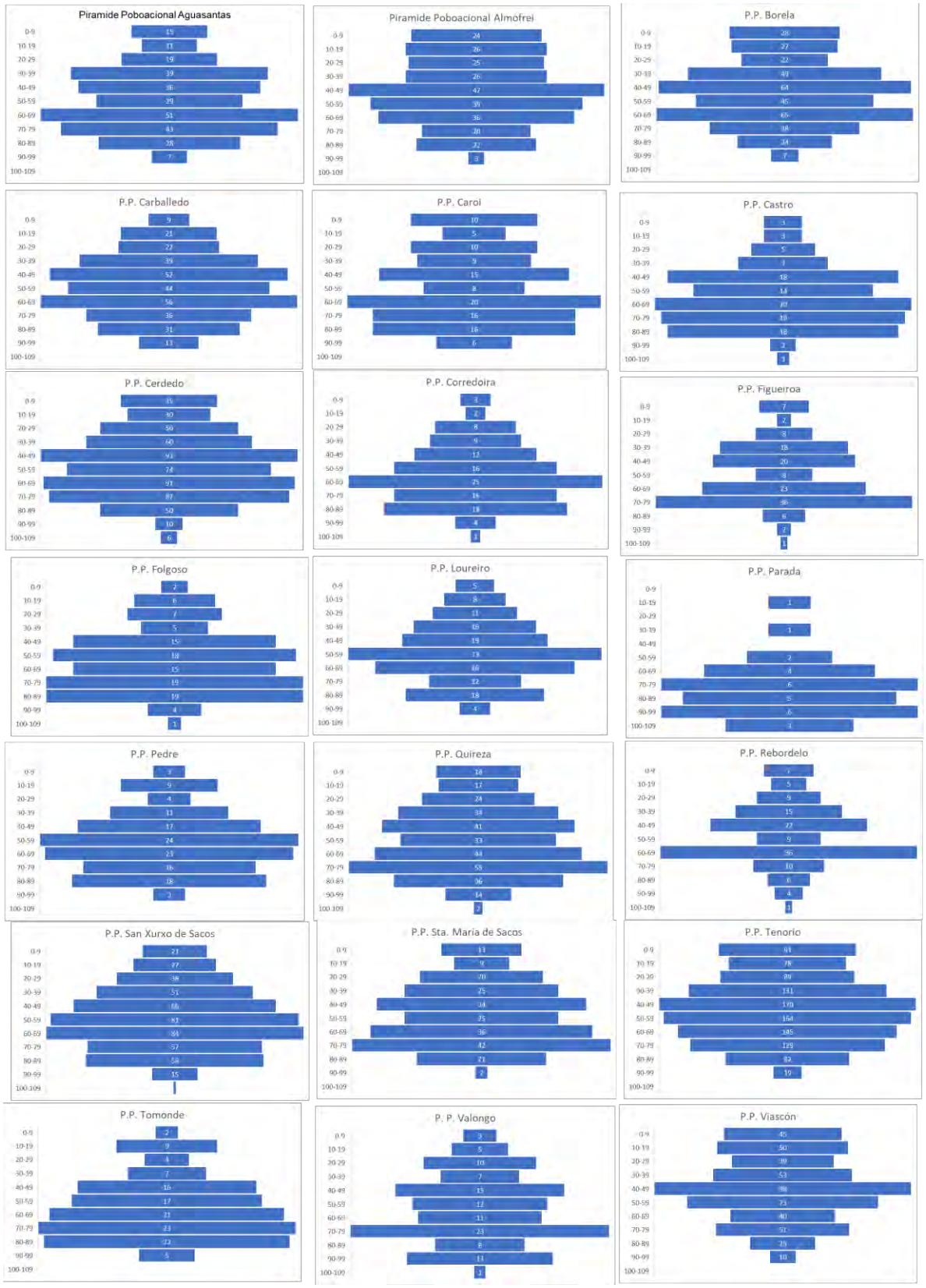


Figura Habitantes de Cerdedo-Cotobade segundo rango idade por parroquias (Fonte: Elaboración propia)

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 Cerdedo-Cotobade ten un índice de envellecemento do 280% (ano 2020), moi superior ao da comunidade galega 156,37% e ao nacional do 120,46%.

A taxa bruta de natalidade (número de nacementos cada mil habitantes) de Cerdedo-Cotobade segundo os últimos datos aportados polo IGE, foi de 6,41‰, lixeiramente por riba da media autonómica que está no 5,82‰ e por baixo da nacional do 7,15‰.

Polo tanto, a pesar de existir unha tendencia cara o envellecemento da poboación, no caso de Cerdedo-Cotobade non se está producindo de forma tan acusada coma no resto da comunidade galega xa que o índice de natalidade indica que pódese reverter a tendencia.

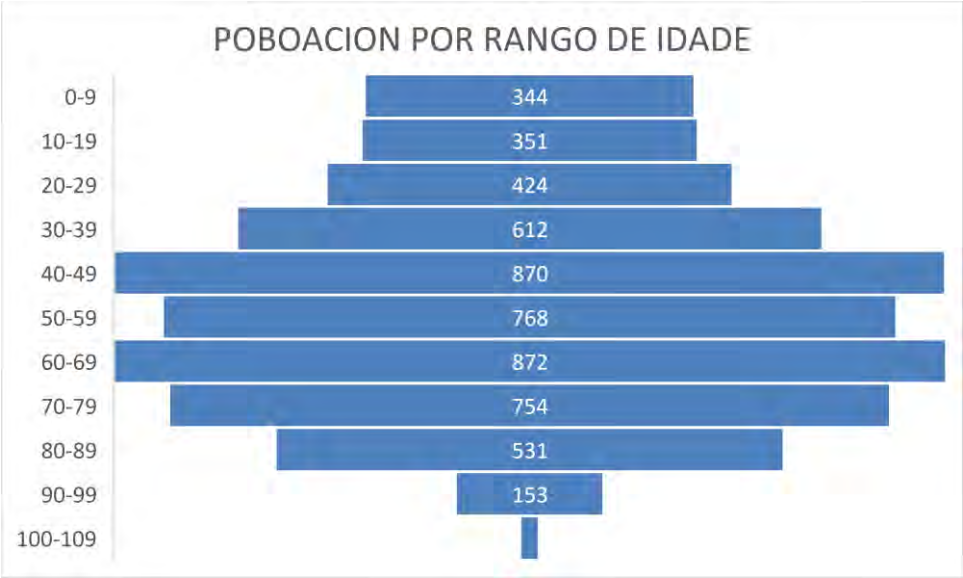


Figura Habitantes de Cerdedo-Cotobade segundo rango idade (Fonte: Elaboración propia)

3.2.5.- MOVEMENTOS DE POBOACIÓN

Segundo os datos publicados polo IGE procedentes do padrón municipal de 2020 o 55,39% (3.156) dos habitantes empadroados no municipio naceron no mesmo, o 31,12% (1.773) dende outros

concellos da provincia de Pontevedra, o 3,01% (172) dende outras provincias da comunidade galega o 4,23% (241) dende outras comunidades autónomas e o 6,23% (355) proceden doutros países.

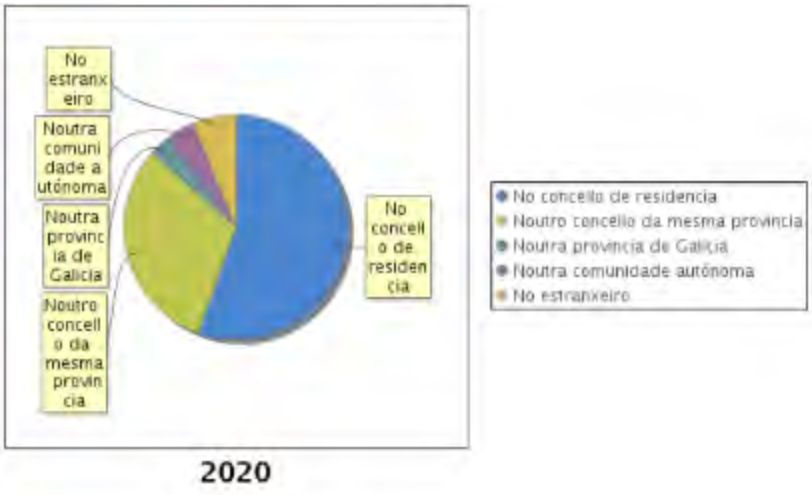


Figura Habitantes de Cerdedo-Cotobade segundo lugar de nacemento (Fonte: IGE)

3.2.6.- ECONOMÍA E EMPREGO

Segundo os datos publicados polo SEPE o número de parados en Cerdedo-Cotobade nos últimos anos distribúese por sexo, idade e sector da seguinte forma:

	MUNICIPIOS	TOTAL	SEXO Y EDAD						SECTORES				
			HOMBRES			MUJERES			AGRI-CULTURA	INDUS-TRIA	CONS-TRUCCIÓN	SERVICIOS	SIN EMPLEO ANTERIOR
ANO			<25	25 - 44	>=45	<25	25 - 44	>=45					
Dec 2017	CERDEDO	81	1	19	21		20	20	2	8	17	51	3
	COTOBADE	315	17	51	92	5	68	82	4	28	47	205	31
DEC 2018	CERDEDO	71	1	12	15	1	18	24	1	8	8	50	4
	COTOBADE	259	6	47	73	5	59	69	9	30	27	172	21
DEC 2019	CERDEDO	67	1	11	24		13	18	2	4	6	53	2
	COTOBADE	265	3	45	75	4	65	73	9	27	25	184	20
DEC 2020	CERDEDO	69	1	7	27	1	13	20	3	6	7	49	4
	COTOBADE	286	4	42	69	6	81	84	13	33	21	200	19
OUT 2021	CERDEDO	57		12	18	1	11	15	3	3	8	39	4
	COTOBADE	230	3	33	60	3	65	66	9	25	17	164	15

Táboa Paro por idades, sexo e sector (Fonte: SEPE)

A tendencia nos últimos anos é a inestabilidade no número de parados.

En xeral o paro é superior entre as mulleres e en idades >45 anos, o cal ten unha relación directa coa evolución da poboación nos últimos anos tal e como se reflexa nas pirámides poboacionais anteriores.

Por sectores vemos que no sector servicios é onde se rexistra un maior numero de parados con 203 persoas, seguido da industria 28 persoas, construción 25 persoas, e persoas sen emprego anterior 19 persoas e por ultimo da agricultura con 11 persoas.

Respecto ao número de afiliados á seguridade social recóllense a continuación os últimos datos publicados pola Seguridade Social:

ANO	MUNICIPIO	Rex. Xeral(1)	R. G.- S.E.Agrario	R. G.- S.E.Fogar(2)	R. E. MAR	R. E. T. Autónomos	TOTAL
DEC 2017	CERDEDO	105	<5	<5	0	89	202
	COTOBADE	361	5	22	<5	264	653
DEC 2018	CERDEDO	111	<5	<5	0	80	198
	COTOBADE	399	5	23	<5	254	682
Dec 2019	CERDEDO	107	<5	<5	0	78	>185
	COTOBADE	357	5	24	0	261	647
DEC 2020	CERDEDO	117	5	5	0	72	199
	COTOBADE	412	8	25	0	264	709
OUT 2021	CERDEDO	169	<5	<5	0	79	>=249
	COTOBADE	438	9	27	0	260	734

Táboa. 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 máis do 61% do total seguido do réxime de autónomos que supón mais do 34% do total.

3.2.7.- MOBILIDADE E CENTROS ATRACTORES

Das enquisas e reunións realizadas, extráense datos sobre a mobilidade de cada sector da poboación en relación os desprazamentos cotiáns os núcleos.

Figura Núcleos atractores da poboación (Fonte: Enquisa PMUS de Cerdedo-Cotobade)

Os principais centros atractores (comercio, centros de traballo, comerciais, actividade administrativa, etc).

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

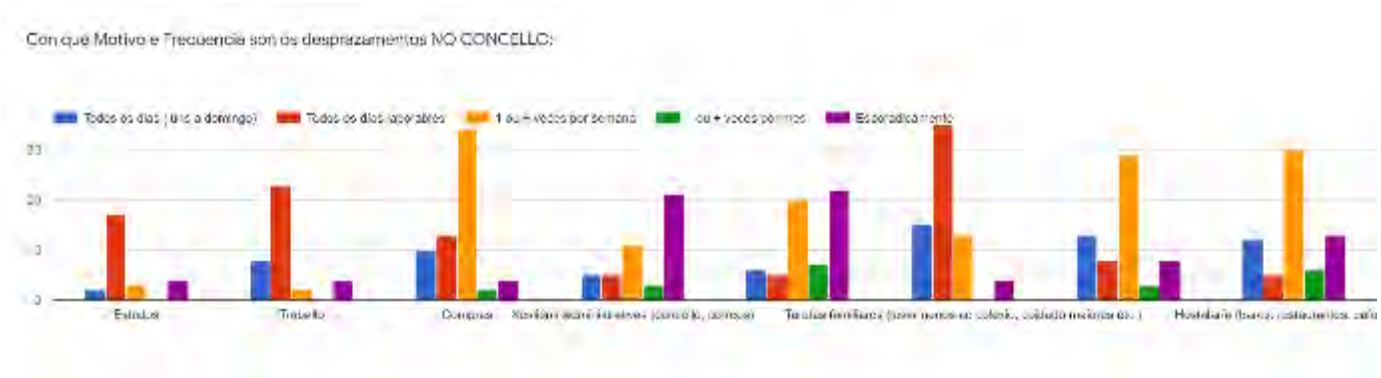


Figura Centros atractores da poboación (Fonte: Enquisa PMUS de Cerdedo-Cotobade)

Con respecto o mobilidade a outros concellos é Pontevedra o principal núcleo atractor.

Figura Núcleos atractores da poboación fora do municipio (Fonte: Enquisa PMUS de Cerdedo-Cotobade).

3.2.8. CONCLUSIÓNS E IDENTIFICACIÓN DE RETOS SOCIOECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS.

O termo municipal de Cerdedo-Cotobade conta cunha poboación total de 5. 697 habitantes, segundo os datos publicados polo IGE e correspondentes ao ano 2020, concentrándose a maioría da poboación nas parroquias mais próximas a cidade de Pontevedra. Esta tendencia ven marcada polo despoboamento do rural en favor do núcleo urbano que neste concello pola proximidade a poboación desprazase cara a Pontevedra .

En xeral, a tendencia na evolución da poboación do termo municipal nos últimos cinco anos foi decrecente, cunha perda dende o ano 2017 de 410 habitantes (6,71%).

A problemática existente no municipio de Cerdedo-Cotobade, ao igual que na maioría dos concellos galegos, é a existencia dunha poboación cada vez máis envellecida que compromete o futuro do concello O envellecemento poboacional, provoca que en moitas zonas tanto do ámbito rural como urbano, se incremente o número de persoas de idade avanzada dependentes, que unido a gran dispersión da poboación provoca illamento e dificultades de acceso aos servizos sociais en xeral. Este contexto vese agravado pola falta dun transporte público que conecte os distintos núcleos de poboación dispersos no territorio co núcleo urbano.

Isto provoca un aumento dos desprazamentos en trasporte privado, coa repercusión ambiental que supón e, por outro, un aumento da inseguridade nos desprazamentos realizados.

Respecto aos aspectos socioeconómicos, segundo os últimos datos do paro publicados, o número de parados increméntase entre os grupos de maior idade (≥45 anos), o cal ten unha relación directa coa evolución da poboación nos últimos anos e con aquelas persoas que perderon o seu emprego durante a crise económica.

Os **principais retos** a conseguir son:

- Estabilidade para os cidadáns, que permita fixar poboación no concello e reverter a actual

tendencia.

- 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 Pontevedra, boa conexión coas principais cidades da Provincia, un amplo patrimonio cultural e natural, e a diversificación do seu sector económico.

3.3.- PROBLEMAS E RETOS MOBILIDADE

Despois do estudio da poboación de Cerdedo-Cotobade, 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.

Os núcleos principais concentran equipamentos, servizos, centros de emprego e ensino así como lugares de ocio, de aí que unha porcentaxe dos movementos no propio concello teñen como destino principal os núcleos Cerdedo, Tenorio e Carballedo.

A repartición modal dos desprazamentos producidos son Intramunicipais (desprazamentos cuxo orixe e destino atópanse no mesmo municipio) e Intermunicipais (desprazamentos cuxo orixe ou destino atópanse fóra do municipio) pódese ver na seguinte táboa:

Para este Plan utilizáronse as propias enquisas realizadas durante a redacción do mesmo, 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 Cerdedo-Cotobade e tendenciais.

3.3.1.- TRANSPORTE PÚBLICO.

Para ir a o colexio, os fillos de 22,6% dos enquisados van en autobús, 1 en taxi e 1 en vehículo privado e autobús (mixto).

Para desprazamentos de proximidade, dentro do Concello, ningún dos enquisados utiliza o transporte público.

Nas enquisas as respostas a por qué non utiliza máis o transporte público responderon, que os horarios ou frecuencias non son compatibles con a súa actividade ou que non hai (81,6%), as longas distancia ás paradas (15,1%) entre outras respostas como: o custo do servizo (1,1%), non o necesita (1,1%), por comodidade (1,1%).

3.3.2 TRANSPORTE PRIVADO E CIRCULACIÓN.

A maioría dos enquisados utilizan o vehículo privado por ausencia de un servizo de transporte público con horarios flexibles e paradas a pouca distancia das súas vivendas ou lugares de destino.

O vehículo privado utilízase por comodidade, por climatoloxía, por flexibilidade horaria, por capacidade para desprazar a varias persoas que van a o mesmo sitio, porque consideran que é máis económico, porque teñen idade ou discapacidades que lles dificultan o uso de calquera outro transporte.
Os desprazamentos máis habituais en vehículo privado prodúcense por traballo e estudos, sendo estes desprazamentos os que producen os principais problemas de circulación por a concentración de vehículos en horas punta á entrada e saída dos centros de ensino.

Para ir a o colexio, os fillos do 45,1% dos enquisados van en vehículo privado, e os de un deles combina vehículo privado con ir a pé.
A frecuencia destes desprazamentos de proximidade por traballo é : todos os días laborables para o 23% dos enquisados.
O 71% dos enquisados fai uso do transporte privado para desprazamentos de proximidade, dentro do concello de Cerdedo-cotobade e de xeito habitual.
Os desprazamentos que se realizan dentro do concello, de xeito habitual son a:
41% dos enquisados a o Núcleo de Tenorio, 33% a o Núcleo de Cerdedo, o 14% a o núcleo de Carballedo.
Transporte privado por motivos xestións persoais, coidado de maiores ou nenos:
O 35% dos enquisados fan desprazamentos dentro do concello por estes motivos todos os días.
Transporte privado por motivos de compras:
O 34% dos enquisados realizan desprazamentos de proximidade por compras, dentro do concello unha ou máis veces por semana.

Transporte privado por motivos de estudos:
Por motivo de estudos, o 17% se desprazan todos os días.

Transporte privado por motivos sanitarios:
O 22% dos enquisados esporadicamente fan desprazamentos dentro do concello para acudir a o centro de saúde ou á farmacia, o 20% desprázanse unha ou máis veces por semana, o 7% unha ou máis veces no mes, o 6% todo os días da semana, e un 5% os días laborables.

Transporte privado por motivos recreativos, ocio ou deportivo:

O 29% desprázase unha ou máis veces por semana.

Os desprazamentos que se realizan fóra do concello son principalmente a:
Pontevedra (80%), A Estrada (11%), Vigo (4%), Forcarei (2%), Campo Lameiro (1%), Pontecaldelas (1%), Ourense (1%), A Lama (1%)

Aparcadoiros:
A maioría dos enquisados consideran fácil aparcar no núcleo de Cerdedo de Tenorio e de Carballedo.

3.4.- PROBLEMAS E RETOS ENERXIA 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 2020, 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 Cerdedo-Cotobade.
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; non téndose 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/M3
Gasolina	0,7694
Gas oil (diésel)	0,8585
Biometanol	0,3740
BioMTBE	0,6250
Bioetanol	0,5074
BioETBE	0,6423
Biodiésel	0,7894
Aceite vexetal	0,8290

BioDME	0,4529
Biohidrógeno	0,0003

Táboa Orde ITC/2877/2008, de 9 de outubro, 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/100km	KEP/100km
Turismo gasolina (*)	8,5	6,5
Turismo diésel (*)	6,5	5,6
Motocicleta gasolina (*)	5,5	4,2
Autobús diésel de 39 a 55 prazas (*)	30	25,8
Autobús diésel de ata 25 prazas (*)	20	17,2

Fonte Elaboración propia. (*) Gasto enerxético específicos asociados a medios de transporte (l/100km)

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, de entre 39 e 55 prazas e 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, mentres que os minibuses de até 25 prazas, consumen 17,2 KEP aos 100 km.

O gasto enerxético actual, unicamente analízanse as viaxes xeradas ou atraídas por Cerdedo-Cotobade sen ter en conta as diferentes viaxes de paso. Desta maneira analízase exclusivamente a mobilidade municipal, imputándose tanto en gasto enerxético como en emisións só aqueles desprazamentos producidos no propio municipio e non fóra del.

O vehículo privado é o xerador principal das emisións contaminantes no municipio de Cerdedo-Cotobade É o modo de transporte que máis contamina a atmosfera en termos de dióxido de carbono (CO2), monóxido de carbono (CO), dióxido de xofre (SO2), óxidos de nitróxeno (NOX), ozono e partículas en suspensión (PM10).

O vehículo privado é o causante do 95% das emisións producidas polos desprazamentos motorizados no municipio.

3.4.2.- CONCLUSIÓNS E RETOS ENERXIA E MEDIO AMBIENTE

O municipio de Cerdedo-Cotobade, 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 Cerdedo-Cotobade non existe unha estación automática para o control da calidade do aire e equipada con analizadores da calidade do aire, unha estación meteorolóxica e un panel cos datos en tempo real pero tomamos como referencia a mais próxima que é a que se atopa de Campolongo-Pontevedra.

En base ao análise de datos realizado, pódese concluír que o estado xeral da calidade do aire no municipio de Cerdedo-Cotobade é bo.

As emisións xeradas polo transporte en Cerdedo-Cotobade son provocadas principalmente polo vehículo privado, que é o modo de transporte que máis contamina a atmosfera, en termos de calquera dos gases analizados: dióxido de carbono (CO_2), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx), metano (CH4) e partículas en suspensión (PM_{10}).

O Escenario tendencial respecto ao escenario actual supón manter a distribución modal actual, o que se traduce en que o uso do vehículo privado experimentará un crecemento da participación no reparto modal con importantes consecuencias sobre o consumo enerxético.

Este feito repercutirá negativamente sobre o medio ambiente (gasto enerxético, emisións de contaminantes, contaminación acústica...) e na concepción da rúa como medio para o desenvolvemento da sociabilidade (a rúa cada vez será máis do vehículo e menos do veciño/peón).

Polo tanto, o **principal reto** a levar a cabo neste campo é:

Reducir a tendencia á contaminación do aire orixinada polos actuais medios de transporte, mediante a redución o disuasión do uso do vehículo privado incentivando outros medios de transporte ou ben a adquisición de vehículos máis limpos.

3.5.- PROBLEMAS E RETOS SEGURIDADE VIARIA

Nos principais núcleos de Cerdedo-Cotobade, as vías principais teñen, polo xeral beirarrúas a ámbolos lados, polas que os peóns poden circular con seguridade.

A única excepción é a Nacional-541 a o seu paso por Tenorio e algúns tramos da PO-232 no seu paso por Carballedo.

Salvo os núcleos principais do Concello: Cerdedo, Tenorio e Carballedo, practicamente todo o conxunto da rede viaria que percorre o territorio de Cerdedo-Cotobade carece da beiravía de dimensións adecuadas para a circulación de peóns e ciclistas.

Todos os núcleos de poboación do concello presentan unha configuración viaria similar con unha vía principal que travesa lonxitudinalmente o núcleo e o divide en dúas partes diferenciadas, e a partir desta vía xorden ramais de vías máis estreitas caro o interior do núcleo a ambas as dúas marxes da vía principal. Os peóns que se desprazan dunha marxe a outra deberían facelo en condicións apropiadas de seguridade.

Os dados de accidentes de tráfico dos últimos anos amosan que dun total de 309 accidentes ocorridos entre 2016 e 2021 no concello de Cerdedo-Cotobade, 74 accidentes foron atropelos, con un resultado xeral de 7 vítimas mortais, 7 feridos graves e 97 feridos leves.
A maioría de accidentes ocorren por choques fronte laterais entre vehículos e un 25% deles son atropelos.

En Tenorio, un punto de atropelos recoñecido é o km 85 da Nacional-541 e a vía onde está o Centro de Saúde. Os peóns saen do Centro de Saúde e cruzan a estrada para ir á farmacia. A distancia do cruce á pasarela existente para poder cruzar con seguridade é tan grande que deciden cruzar a Nacional, poñéndose en risco.
A maioría das vías son de baixa concentración de accidentes debido aos baixos aforos que presentan, concentrándose os accidentes nas vías de máis aforo, que son as vías principais.

É preciso indicar varios puntos conflitivos dende o punto de vista da seguridade cidadán.

Núcleo urbano de Cerdedo.

- Punto de intersección da Nacional 541 e rúa das Longas. Sería necesario reducir a velocidade de entrada no núcleo de Cerdedo con unha rotonda ou un elemento de redución de velocidade tipo badén, semáforo en ámbar e pasos de peóns.

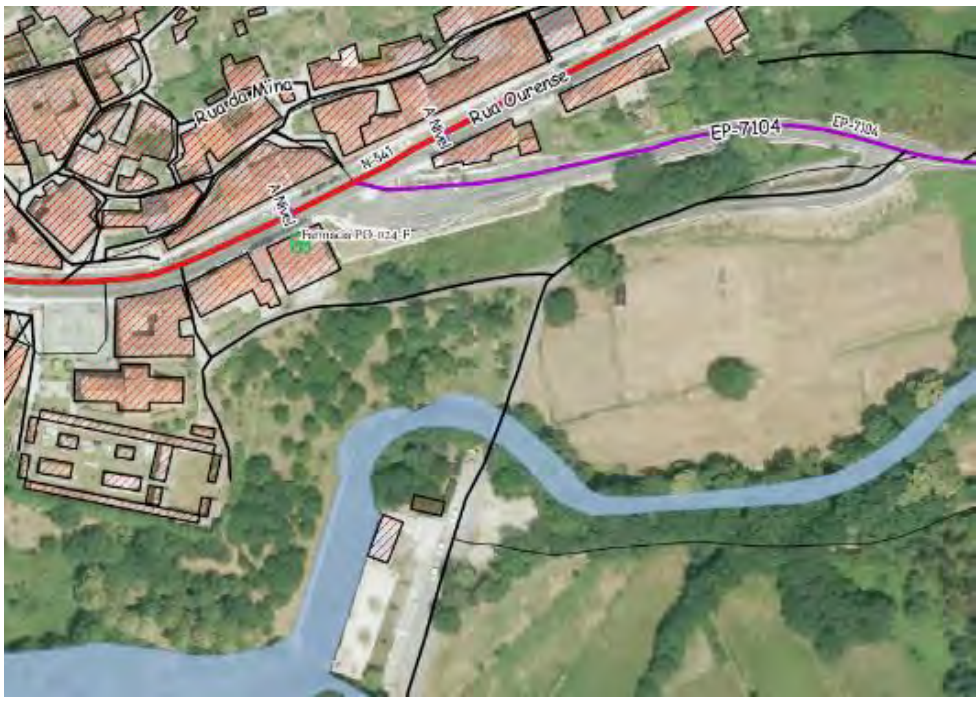
-Tramo da N-541 no seu paso por Cerdedo. Os pasos de peóns están demasiado distanciados.

- Na contorna escolar de Cerdedo, os accesos laterais que non son pola rúa Das Longas non teñen beirarrúas e comparten plataforma os peóns e os vehículos privados. Necesidade de delimitar o espazo dos peóns e continuidade das beirarrúas.

- En Cerdedo na rúa dos Muíños non continúan as beirarrúas alo menos dende rúa da constitución a Fonte de Brandes.

- En Cerdedo, Na Nacional 541 fronte á Igrexa, dáse a necesidade de conectar con paso de peóns a vía que conecta o aparcadoiro xeral con a Igrexa e o Cemiterio.

- En Cerdedo, a PO-2204 precisa de beirarrúas alo menos para chegar á praia fluvial. Outra opción é sinalizar ben e acondicionar a senda peonil e o tramo da PO-2204 para chegar ó río con seguridade.



Núcleo rural de Tenorio:

No cruce da Nacional 541 con a estrada EP-0406, é importante evitar que os peóns accedan á Nacional-541 dende o Centro de saúde de non ser posible un paso de peóns frente á farmacia, para acceder dende o Centro de Saúde.

Na contorna dos centros educativos de Tenorio, é importante xerar e delimitar o espazo dos peóns e diferencialo do espazo para autobuses e vehículos privados. Delimitar a zona de vehículos dos puntos onde se concentran os peóns e buscar un percorrido continuo circular para que se acceda por a estrada Nacional se de a volta por unha vía circular aproveitando a senda que vai dar á depuradora saíndo por a rúa Lérez, evitando embotellamentos no punto de acceso a os centros de ensino.

Tamén é importante protexer os peóns que baixan do autobús na Nacional 451, xerando beirarrúas e pasos de peóns amplos por os que circular.

Fronte o acceso a escola de música como noutros cruces, é preciso a instalación de medidas, tipo espellos para que exista máis visibilidade dos vehículos e os peóns que circulan polas vías, ademais de buscar solucións para o estreitamento da vía fronte a cemiterio.

No cruce da subida ou baixada ao cemiterio e o campo de fútbol, hai unha curva moi cerrada para incorporarse á vía EP-0406 donde sería preciso instalar espellos para ter máis visibilidade.

Núcleo rural Carballedo:

En A Chan, Carballedo, neste cruce na contorna da casa consistorial, é necesario a inclusión de pasos de peóns e continuidade de beirarrúas, así como continuar coa humanización das vías para mellorar a mobilidade dos peóns.

Será preciso delimitar, na zona onde se concentran os servizos o espazo para o acceso exclusivo de peóns e carga e descarga debido a inseguridade dos peóns por compartir plataforma con vehículos privados.

As beirarrúas de PO-233 non teñen continuidade nos encontros coa plataforma empedrada do casco antigo, non están no mesmo nivel. Necesidade de continuidade da plataforma peonil.

Na contorna dos centros educativos de Carballedo, os peóns comparten plataforma co vehículo privado. É necesario delimitar o espazo para o peón.

Otra medida a adoptar é o acceso peonil dende a Capela de San Roque ata o Cemiterio, sa que existe perigo para os peóns, sobre todo en procesións e actos culturais.

3.6.- ANALISE DAFO

A integración de todas as análises sectoriais xunto co resultado da participación cidadá dá lugar ao establecemento do diagnóstico da situación actual e problemática de mobilidade detectadas.

Trátase de establecer as condicións de partida que permiten caracterizar os escenarios futuros, unha vez sexan definidas as accións e medidas que propón o PMUS, tras integrar as medidas no sistema de transporte xunto coa mobilidade futura prevista.

3.6.1.- MOBILIDADE PEONIL

En canto á mobilidade peonil no Concello de Cerdedo-Cotobade, observáronse dous comportamentos diferenciados: na zona do núcleo urbano de Cerdedo, existe un maior potencial para os desprazamentos a pé debido á súa configuración urbana, fronte ao resto do municipio, cunha configuración máis dispersa e rural, no que tería un uso máis lúdico e ocasional. Tamén podemos destacar a zona de Tenorio actualmente renovada, onde os desprazamentos a pé aumentan.

Parte das infraestruturas para o tránsito peonil non presenta as condicións adecuadas para a circulación de peóns pola presenza de problemas de conectividade, accesibilidade ou sección insuficiente. Ademais, estas infraestruturas non conectan co resto do municipio, propiciando o uso de vehículos motorizados.

A partir da análise de mobilidade peonil pódense destacar as debilidades e fortalezas do actual sistema de comunicación na zona:

3.6.1.1.- DEBILIDADES

- Beirarrúas estreitas ou inexistentes.
- Obstáculos en beirarrúas: farois, arbustos, colectores, etc.
- Descontinuidade ou falta de conexión.
- Vías peonís que non cumpran os requisitos de accesibilidade universal.
- Baixo número de pasos de peóns.
- Existencia de camiños peonís con moita pendente e esvaradíos.
- Problemas orográficos que dificultan a mobilidade, sobre todo a persoas maiores e PMR.

3.6.1.2.- FORTALEZAS

+ Crecente sensibilidade da poboación e as administracións co medio ambiente e a mobilidade peonil.
+ Bo índice de camiñabilidade en practicamente todo o municipio.
+ Crecente grao de intervención de mellora na infraestrutura (creación de pasos de peóns elevados, ampliacións de beirarrúas, pavimentacións)

3.6.2.- MOBILIDADE CICLISTA

O emprego de medios non motorizados debe ser unha peza clave nunha política de mobilidade sustentable pola compoñente que teñen de aforro enerxético, protección do medio ambiente e as vantaxes sobre a saúde dos cidadáns. A pesar diso, o uso da bicicleta en no Concello de Cerdedo Cotobade é exclusivamente por lecer e/ou deporte debido á incompatibilidade de modos cos motivos das viaxes cotiás.

O principal motivo para non usar a bicicleta é a sensación de inseguridade, incrementada pola necesidade de compartir a calzada cos vehículos motorizados. Con todo, a sección das vías complica a introdución do carril bici na zona. Outro dos factores é a distancia, cuxa percepción se ve ampliada debido á extensión do municipio e a descentralización das actividades.

A partir dos aspectos tratados anteriormente na análise, as principais debilidades e fortalezas sobre o uso da bicicleta son:

3.6.2.1.- DEBILIDADES

- Ausencia de zonas específicas para o uso das bicicletas.
- Dificultades para crear un carril-bici debido ás características das vías.
- Percepción de inseguridade ao circular pola calzada.
- Hexemonía do tráfico motorizado no municipio.
- Elevada dispersión da poboación e grandes distancias entre núcleos principais.
- Pendentes dos camiños de comunicación entre núcleos.

3.6.2.2.- FORTALEZAS

+ Concienciación política e social a favor da bicicleta.

3.6.3.- TRANSPORTE PÚBLICO

A mobilidade do Concello de Cerdedo-Cotobade está directamente ligada a Pontevedra. Segundo os datos analizados, a parroquia de Tenorio ten moi boa conectividade con Pontevedra.

A participación do transporte público na mobilidade e na distribución modal das viaxes en medios motorizados en Cerdedo-Cotobade é baixa. Como se comentou na análise, a cobertura de paradas céntrase principalmente nos eixes das estradas de comunicación principal, deixando sen servizo núcleos afastados das vías. Ademais, a frecuencia do servizo é baixa, sendo o intervalo superior a dúas horas.

A partir da análise de liñas de autobús que conforman o transporte público pódense destacar os seguintes puntos fortes e débiles no diagnóstico:

3.6.3.1.- DEBILIDADES

- Deficiencias nalgunhas paradas: falta accesibilidade, inseguridade, etc
- Ausencia de liñas que conecten as parroquias provocando a división do municipio.
- Os tempos de viaxe en transporte público en moitos traxectos non son competitivos fronte ao vehículo privado.
- Desequilibrio de liñas entre os distintos núcleos de poboación do municipio.

3.6.3.2.- FORTALEZAS

+ Información dos percorridos e as paradas de certas concesionarias.
+ Bo número de paradas repartidas polo municipio.

3.6.4.- TRÁFICO E CIRCULACIÓN VIARIA

O sistema viario do Concello de Cerdedo-Cotobade está constituído por unha rede viaria composta polas estradas nacionais e autonómicas que aseguran a conexión entre os municipios lindeiros. Ademais, componse por vías municipais que, á parte de asegurar a conexión dos núcleos do municipio, distribúen o tráfico polo viario local.

As maiores intensidades de tráfico en Cerdedo Cotobade rexístranse nos eixos da N-541 e da PO-233, presentando uns bos parámetros en canto á calidade de circulación, así como niveis aceptables de servizo na rede viaria.

En xeral, as principais debilidades e fortalezas que presenta:

3.6.4.1.- DEBILIDADES

- Existencia un grans eixo viario que producen efecto barreira e o illamento dalgunhas zonas do municipio, como é o caso de Tenorio.

3.6.4.2.- FORTALEZAS

+ A rede viaria posúe bos niveis de servizo.
+ Existencia de zonas de acougado de tráfico.
+ Non existen episodios de conxestión.

3.6.5.- ESTACIONAMENTO

O sistema de estacionamento no Concello de Cerdedo-Cotobade non representa unha problemática.

A práctica totalidade dos aparcadoiros atópanse situados en superficie na vía pública sen ningún tipo de regulación. En xeral, obtéñense elevadas ocupacións das prazas dispoñibles en zonas de concentración comercial, administrativa e de lecer.

As principais debilidades e fortalezas do aparcadoiro que se han son as seguintes:

3.6.5.1.- DEBILIDADES

- Estacionamento en zonas no reguladas.

3.6.5.2.- FORTALEZAS

+ Boa distribución de prazas para PMR polo municipio.
+ Elevada oferta de prazas de aparcadoiro.

3.6.6.- SEGURIDADE VIARIA

O número de accidentes no Concello de Cerdedo Cotobade é baixo. A análise levou a cabo que os tipos de accidentes máis frecuentes son entre turismos e con feridos leves, producíndose a maioría deles nas vías interurbanas.

En canto á localización dos accidentes, non se dispón dos datos necesarios, polo que non podemos chegar a coñecer os factores e motivos exactos que inflúen na accidentabilidade e que permitirían articular as medidas para expor unha solución á problemática.

As principais debilidades e fortalezas que se observaron a partir da información da que se dispón en relación aos problemas de seguridade viaria en Cerdedo Cotobade son:

3.6.6.1.- DEBILIDADES

- Número baixo de pasos de peóns na N-541, provocando que os peóns crucen a estrada poñendo a súa vida en perigo.

- A desvantaxe na que se atopan os peóns e a ciclistas fronte ao tráfico motorizado.

3.6.6.2.- FORTALEZAS

+ Baixo número de accidentes nos últimos anos.
+ Adopción de estratexias orientadas a incrementar o uso dos modos non mecanizados.
+ Existencia de zonas desacougado de tráfico.

3.6.7.- ASPECTOS MEDIOAMBIENTAIS E ENERXÉTICOS

Contaminación atmosférica

O Concello de Cerdedo - Cotobade, 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 Concello de Cerdedo-Cotobade non existe ningunha estación automática para o control da calidade do aire, sendo a máis próxima a de Campolongo en Pontevedra.

En base á análise de datos realizado, compróbase que non se supera o valor obxectivo para a protección da saúde humana en ningunha das estacións de Galicia, nin como media do tres últimos anos. Pódese concluír que o estado xeral da calidade do aire no municipio de Cerdedo Cotobade pódese cualificar como moi bo.

As principais debilidades e fortalezas da contaminación atmosférica en Cerdedo Cotobade relacionadas coa mobilidade e a circulación de vehículos son as seguintes:

3.6.7.1.- DEBILIDADES CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA.

- As emisións xeradas polo transporte en Cerdedo-Cotobade, son provocadas principalmente polo vehículo privado.
- vehículo privado é o modo de transporte que máis contamina á atmosfera, en termos de calquera dos gases analizados: dióxido de carbono (CO2), monóxido de carbono (CO), dióxido de xofre (SO2), óxidos de nitróxeno (NONx), ozono e partículas en suspensión (PM10).
- uso de vehículos motorizados privados é o principal punto débil en relación coa contaminación atmosférica.

3.6.7.2.- FORTALEZAS CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA.

+ En Cerdedo-Cotobade non se superan os límites de contaminación atmosférica establecidos na lexislación vixente.
+ Existe en Cerdedo-Cotobade un gran potencial de recuperación neste campo, da redución da contaminación do aire, e unha oportunidade de mellora mediante a redución ou disuasión do uso do vehículo privado e a incentivación doutros medios de transporte.

Contaminación acústica.

O Concello de Cerdedo Cotobade no ten Ordenanzas específicas en materia de ruídos.

O principal foco de ruído, que afecta a unha maior porcentaxe de poboación, é o tráfico rodado. Neste sentido, os puntos máis afectados, con niveis de ruído máis altos, son as confluencias ás principais vías de infraestruturas viarias, como a N-541.

Polo que se refire á actividade industrial, non xeran nas zonas máis expostas niveis acústicos por encima de 60 dB(A) no período nocturno; a súa afección por tanto, non é significativa.

A modo de resumo, as principais debilidades e fortalezas da contaminación acústica en Cerdedo Cotobade son:

3.6.7.3.- DEBILIDADES CONTAMINACIÓN ACÚSTICA.

- principal foco de ruído, que afecta a unha maior porcentaxe da poboación, é o tráfico rodado das estradas.

3.6.7.4.- FORTALEZAS CONTAMINACIÓN ACÚSTICA.

+ Debido a que a principal afección está provocada polo tráfico viario, unha adecuada xestión da mobilidade incidiría de forma significativa na mellora da calidade acústica do municipio.
+ Unha xestión adecuada da mobilidade podería diminuír a poboación exposta ao ruído ambiental.
+ Maior concienciación cidadá nos últimos anos cara á problemática ambiental e os efectos adversos que a contaminación acústica ocasiona.

4.- FASE III. DEFINICIÓN DAS LIÑAS ESTRATÉXICAS

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 de Cerdedo – Cotobade e concretamente nos seus principais núcleos urbanos. No marco xeneral da planificación do sistema de mobilidade defínese a meta a acadar como :
"Acadar un modelo de asentamento no que os cidadáns realicen os seus desprazamentos de xeito sustentable e seguro".

4.1.- OBXECTIVOS XERAIS

Así, o plan ten coma **obxectivos xerais** os seguintes:

- Fomento das viaxes non motorizadas fronte ás realizadas en automóbil cun compromiso de sustentabilidade social e económica do sistema.
- Acadar unha distribución equitativa do espazo público e mellorar a convivencia entre todos os modos de transporte recuperando o protagonismo da poboación 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.
- Fomentar os medios de transporte de menor custo social, económico, ambiental e enerxético; tanto para persoas como para mercadorías, así como o uso de transpórtelos público e colectivo e outros modos non motorizados.
- Promover a diminución do consumo de enerxía e a mellora da eficiencia enerxética, para o que se terán en conta políticas de xestión da demanda.
- Introdución de medidas de xestión da mobilidade para promover un modelo de planificación e xestión integral da mobilidade que promocione o uso preferente dos modos sustentables e un uso eficiente do automóbil.

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 plan. Particularizando para o municipio de Cerdedo-Cotobade concrétanse os seguintes obxectivos xerais:

- Contribuír a unha maior calidade de vida dos cidadáns, perseguindo:
• Redución da necesidade de desprazarse, dos tempos de viaxe e recuperación do espazo público.

• Fomentar unha mobilidade individual máis responsable e sustentable

• Perseguir a igualdade de accesibilidade a servizos, usos urbanos e equipamentos para todos os colectivos usuarios do transporte.

• Alcanzar unha maior seguridade viaria, reducindo os accidentes urbanos, así como o número de falecidos e feridos.

- Contribuír á redución do impacto ambiental do transporte:

• Alcanzar unha redución na emisión de CO_2 polo sistema de mobilidade.

• Diminuír a emisión de gases contaminantes derivados da mobilidade urbana.

• Reducir o nivel de ruído no viario urbano.

• Redistribuír o espazo público de maneira que se favoreza ao transporte público, ao peón e ao ciclista, reducindo o espazo viario actualmente dedicado ao automóbil.

• Promover a eliminación de barreiras infraestruturais, facendo viable o tránsito peonil e ciclista a través das mesmas.

- Conseguir un mellor balance enerxético:

• Conseguir unha redución do consumo enerxético baseado en combustibles fósiles.

• Incidir nunha conduta eficiente da mobilidade, conseguindo que unha parte da poboación cambie os seus hábitos de mobilidade no horizonte do plan.

• Contribuír a promover un plan urbanístico sustentable:

• Promover un urbanismo equilibrado que non estimule o uso do automóbil, afastándose da especialización de usos e permitindo o desenvolvemento de usos diversos no mesmo espazo.

• Promover solucións urbanísticas que faciliten o uso do transporte público (densidade e continuidade urbana).

• Establecer normas de urbanización que favorezan a mobilidade non motorizada.

• Garantir niveis adecuados de accesibilidade e servizo de transporte público nos novos desenvolvementos.

4.2.- OBXECTIVOS ESPECÍFICOS

Os obxectivos xerais previamente detallados tradúcense nos seguintes **obxectivos específicos para o PMUS de Cerdedo-Cotobade:**

- Fomentar os modos de transporte non motorizados:

• Creación dunha rede peonil que facilite a realización dunha maior cantidade de desprazamentos a pé en mellores condicións de seguridade e accesibilidade.

• Aumentar o atractivo do espazo peonil.

• Desenvolver novos espazos para o uso da bicicleta.

- Fomentar o uso transporte público:

A estratexia xeral a adoptar para a redución do uso do vehículo privado será identificar e ofrecer alternativas máis sustentables aos cidadáns, así como realizar un seguimento das mesmas para avaliar os seus resultados.

As áreas de intervención que seguen esta política son:

• Buscar novas fórmulas de conexión entre o medio rural e o casco urbano, sobre todo para aquelas persoas con maiores dificultades.

• Mellora sistema de explotación do transporte colectivo (horarios e frecuencias).

- Conseguir un uso máis racional do espazo público urbano:

O espazo público urbano é escaso e susceptible dun maior goce polos cidadáns. Tradicionalmente, a ocupación do espazo viario polo automóbil foi dominante sobre outros usos de transporte ou equipamento.

A recuperación do espazo urbano pasa necesariamente pola redución do espazo dedicado ao automóbil e mellorar as condicións ambientais do espazo público.

En consecuencia, obxectivos serán:

• Reducir o ruído e a contaminación provenientes do tráfico no espazo público.

• Gañar en saúde e habitabilidade, recuperando a cidade para os seus habitantes.

• Ampliar a autonomía dos nenos, persoas con discapacidade e persoas maiores no uso do espazo público.

• Aumentar o atractivo do espazo público para os modos non motorizados, ampliando ao seu favor a repartición da superficie viaria.

• Reducir a sinistralidade no ámbito municipal.

As áreas de intervención desta política son, principalmente:

• Actuacións para a recuperación do espazo público para o cidadán non motorizado.

• Estratexia de aparcadoiro.

• Promoción de vehículos limpos.

- Incidir sobre a conduta de mobilidade dos cidadáns:

A denominada “xestión da mobilidade” incide sobre paquetes de medidas que teñen por obxecto modificar as pautas ou condutas de mobilidade de colectivos específicos. Estas medidas, que veñen sendo aplicadas de maneira sistemática noutros países europeos, baséanse na análise, información, comunicación-participación e proba de cambios de mobilidade en colectivos de traballadores, escolares e os seus familiares, novos, etc.

Unha parte importante da xestión da mobilidade diríxese a grupos con claras limitacións de mobilidade: maiores e persoas con mobilidade reducida. Ambos os grupos son obxecto de accións dentro das actuacións de promoción dos modos non motorizados, seguridade e eliminación de barreiras.

Entre os obxectivos perseguidos, podemos apuntar os seguintes:

• Modificar a cultura da mobilidade para dar máis relevancia aos modos máis sustentables e equilibrar a mobilidade con outras necesidades sociais.

• Facilitar o acceso autónomo dos nenos e mozos aos seus centros educativos.

Así mesmo, toda política que busca modificar os hábitos dos cidadáns debe basearse en plans de formación, comunicación e divulgación.

Seguindo estes criterios, as áreas derivadas desta política son:

• Medidas de xestión da mobilidade sobre colectivos específicos

• Plans de formación e educación

• Comunicación e divulgación.

- Integración e coordinación entre as políticas de mobilidade e urbanísticas:

Incorporación de aspectos relacionados coa mobilidade sostible na planificación urbanística en xeral, e que os sucesivos Plans de Ordenación (PXOM) teñan un enfoque claro co obxectivo de incrementar a mobilidade sustentable e acadar a accesibilidade universal, tanto no ámbito privado coma nos espazos públicos e medios de transporte.

Introdución de políticas urbanísticas unidas á redución da necesidade de realización de desprazamentos motorizados facilitando o uso de modos máis sostibles, como o transporte público e o desprazamento a pé e en bicicleta, fomentando a cohesión social, a mestura de usos, a redución das necesidades de desprazamentos e as súas lonxitudes.

Os principais eixos vertebradores serán, de acordo aos obxectivos temáticos do Programa Operativo de Crecemento Sostible da Unión Europea, os seguintes:

- ⇨ Medidas de fomento e mellora dos desprazamentos en modos non motorizados.
- ⇨ Medidas de reordenación e mellora do transporte público.
- ⇨ Medidas de mellora da xestión dos aparcadoiros.
- ⇨ Medidas de desconxestión viaria.
- ⇨ Medidas de distribución e control de accesos.
- ⇨ Medidas para o futuro desenvolvemento do viario.
- ⇨ Medidas de seguridade viaria.
- ⇨ Medidas de carácter medioambiental.
- ⇨ Medidas de fomento e regulación en centros atractores de actividade.
- ⇨ Medidas de outras actividades de mobilidade.

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

As actuacións concretas propostas no ***Plan de Mobilidade Urbana Sustentable de Cerdedo-Cotobade*** van dirixidas ao cumprimento dunha serie de obxectivos. Por outra banda, todas aquelas actuacións que van encamiñadas a cumprir os mesmos obxectivos agrúpanse nun plan sectorial.

A seguinte táboa mostra os plans sectoriais que se incluíron no PMUS de Teo así como as medidas propostas para cada un deles:

ORDEN	COD	MEDIDA
1	**P01M01**	MELLORA DA SINALIZACIÓN E ADECUACIÓN Á XERARQUIZACIÓN VIARIA EN CERDEDO
2	**P01M02**	REORDENACIÓN DO CASCO HISTORICO CERDEDO
3	**P01M03**	REORDENACIÓN TRAFICO VIAIS INTERIORES TENORIO
4	**P01M04**	REORDENACIÓN TRAFICO VIAIS INTERIORES CARBALLEDO
5	**P01M05**	MELLORA CONTORNA IGREXA TENORIO
6	**P01M06**	ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO URBANO DE CERDEDO
7	**P01M07**	ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO RURAL DE TENORIO
8	**P01M08**	ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO RURAL DE CARBALLEDO
9	**P01M09**	MELLORA CONTORNA PASARELA CENTROS ESCOLARES
10	**P01M10**	MELLORA ESTRADA DE CERDEDO A CAROI
11	**P02M01**	MELLORA ILUMINACIÓN PONTE ROMANA CERDEDO
12	**P02M02**	SENDA PEONIL ATA A PRAIA FLUVIAL EN CERDEDO
13	**P02M03**	CAMIÑO PEONIL A PRAIA FLUVIAL CERDEDO
14	**P02M04**	CONTINUACIÓN SENDA PEONIL RUA CONSTITUCIÓN CERDEDO
15	**P02M05**	HUMANIZACIÓN CONTORNA PAVILLÓN E GALIÑA AZUL CERDEDO
16	**P02M06**	SENDA RÚA MUIÑOS CERDEDO
17	**P02M07**	SENDA DENDE RÚA OURENSE A CASA CONSISTORIAL CERDEDO
18	**P02M08**	MELLORA ACCESIBILIDADE CEMENTERIO CERDEDO
19	**P02M09**	SENDA DENDE CAVELOS A TENORIO
20	**P02M10**	SENDAS PEONÍS N-541 EN TENORIO
21	**P02M11**	CONTINUACIÓN SENDAS PEONÍS TRAVESIA DE TENORIO
22	**P01M12**	SENDAS PEONÍS CENTROS ESCOLARES TENORIO
23	**P01M13**	SENDA PEONIL ZONA ESCOLA MÚSICA DE TENORIO
24	**P01M14**	SENDA PEONIL ATA CAMPO DE FUTBOL TENORIO
25	**P01M15**	SENDA PEONIL PRAIA FLUVIAL EN CARBALLEDO
26	**P01M16**	SENDA PEONIL CONTORNA CENTRO ESCOLAR CARBALLEDO
27	**P01M17**	MELLORA CONTORNA PISTA DEPORTIVA E PARQUE INFANTIL CARBALLEDO
28	**P01M18**	SENDA PEONIL A CENTRO ESCOLAR CARBALLEDO
29	**P01M19**	SENDAS PEONÍS CARBALLEDO
30	**P01M20**	SENDA ALMOFREI

ORDEN	COD	MEDIDA
31	**P01M21**	SENDA DE BORELA A GRAÑA
32	**P01M22**	HUMANIZACIÓN VIASCÓN
33	**P03M01**	REDE DE ITINERARIOS CICLISTAS PRELIMINAR
34	**P03M02**	REDE DE APARCADOIROS DE BICICLETAS
35	**P04M01**	APARCADOIRO EN CENTRO CULTURAL TENORIO.
36	**P04M02**	APARCADOIRO PRAIA FLUVIAL CARBALLEDO.
37	**P04M03**	REVISIÓN DA DOTACIÓN DE PRAZAS PMR
38	**P05M01**	PLAN DE SEGURIDADE VIARIA LOCAL
39	**P05M02**	REDUCIÓN DA VELOCIDADE EN VÍAS
40	**P06M01**	IMPULSAR O USO DO VEHÍCULO ELÉCTRICO: INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ELECTRICA DE VEHICULOS
41	**P07M01**	ORDENANZA MUNICIPAL DE MOBILIDADE
42	**P07M02**	REVISIÓN DA PXOM CON CRITERIOS DE MOBILIDADE XERADA E MOBILIDADE SUSTENTABLE

Para a planificación da mobilidade en Cerdedo-Cotobade é necesario o establecemento dun marco temporal o suficientemente amplo que permita asumir retos e obxectivos ambiciosos en materia de sustentabilidade ambiental, recuperación do espazo público e repartición modal encamiñados sempre á mellora das condicións de mobilidade da poboación.

A partir dos resultados da fase de diagnóstico establécese a tendencia evolutiva da mobilidade no ámbito de estudo e estableceranse escenarios, en cada horizonte temporal, para o conxunto do sistema de transportes sen e con actuacións, dando lugar a distintos escenarios.
Por iso, é necesario establecer uns horizontes temporais que permita, por un lado clasificar as medidas por orde de prioridade (no curto prazo aquelas máis urxentes ou fáciles de implementar) e polo outro analizar a situación da mobilidade ao finalizar os mesmos.

Neste sentido, os horizontes temporais que se consideraron neste PMUS son:

- Curto prazo: próximos 2 anos, desde principios do 2022 a finais do 2023.
- Medio prazo: duración de fase de 3 anos, desde principios de 2024 a finais de 2026.
- Longo prazo: duración de fase de 5 anos, desde principios de 2027 a finais de 2031.

5.1.- PLAN SECTORIAL DE ORDEACIÓN DO TRÁFICO E ESTRUTURA DA REDE VIARIA. (P01)

5.1.1.- OBXECTIVOS

Ten por obxecto a optimización da circulación e unha xestión máis eficaz do sistema viario.

5.1.2.- ALCANCE

Debe integrar todas as actuacións sobre a vía pública. En particular, as relativas a:

- Estrutura da rede viaria
- Ordenación e control de tráfico
- Acougado do tráfico
- Regulación de intersecções
- Previsión de incidencias nos novos viarios previstos
- Operacións de conservación e mantemento
- Actuacións de mellora e acondicionamento

5.1.3.- XESTIÓN

Na actualidade non existe unha concellaría coas competencias exclusivas en materia de mobilidade. Por tanto, proponse a designación na corporación municipal dun coordinador e mediador entre o demais participantes que unifiquen criterios e persíganse os mesmos obxectivos xerais, independentemente dos obxectivos particulares que cada un poida ter por separado en base a súas competencias. Desta forma, pódese establecer o Plan, traballando en estreita colaboración tanto para coordinar recursos como para establecer os procedementos de control e seguimento.

5.1.4.- INTEGRACIÓN MEDIDAS PMUS

A integración de todas as medidas propostas, xunto coa estrutura viaria que foi configurada nun esquema tentativo inicial, permite establecer a Ordenación do tráfico resultante para o escenario horizonte do PMUS.

A proposta de mellora da rede e estrutura viaria que se desenvolveu para xerar fluxos de tráfico máis eficientes, consta de diferentes accións de medidas:

5.1.5.- MEDIDAS PLAN DE ORDENACIÓN DO TRÁFICO E ESTRUTURA DA REDE VIARIA:

MEDIDAS	
P01M01	MELLORA DA SINALIZACIÓN E ADECUACIÓN Á XERARQUIZACIÓN VIARIA EN CERDEDO
P01M02	REORDENACIÓN DO CASCO HISTORICO CERDEDO

P01M03	REORDENACIÓN TRAFICO VIAIS INTERIORES TENORIO
P01M04	REORDENACIÓN TRAFICO VIAIS INTERIORES CARBALLEDO
P01M05	MELLORA CONTORNA IGREXA TENORIO
P01M06	ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO URBANO DE CERDEDO
P01M07	ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO RURAL DE TENORIO
P01M08	ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO RURAL DE CARBALLEDO
P01M09	MELLORA CONTORNA PASARELA CENTROS ESCOLARES
P01M10	MELLORA ESTRADA DE CERDEDO A CAROI

5.1.5.1.- MELLORA DA SINALIZACIÓN E ADECUACIÓN Á XERARQUIZACIÓN VIARIA E ACOUGADO DE TRÁFICO:

O acougado de tráfico está orientado á moderación do tráfico levando a cabo unha serie de restricións do número e velocidade dos vehículos que circulan por determinadas vías.
A transformación das vías moderando o tráfico comeza coa organización xerárquica da rede de orde inferior, así como as súas conexións coa rede de orde superior e a Ordeación a través de medidas concretas de Ordeación do tráfico.

As medidas de acougado de tráfico poden ser de dous tipos:
- Medidas de moderación parcial “TrafficCalming”, baseadas na limitación das velocidades excesivas.
- Medidas de moderación total, que comprenden a redución tanto da velocidade como do número de vehículos.

ACTUACIÓNS DE MODERACIÓN PARCIAL DO TRÁFICO

Proponse medidas parciais naquelas zonas onde non sexa posible aplicar medidas de moderación total de tráfico. Nesas vías proponse a limitación das velocidades de tráfico a 30 km/hora.

Os dous tipos de medidas de moderación parcial do tráfico, segundo a Dirección Xeral de Tráfico, consisten en incluír elementos nas vías para poder adecuar as velocidades propostas en determinado viario local:
- Elementos de trazado en alzado:
- Lombo ou badén: rúas de sentido único ou dobre e velocidades de ata 30 km/h.
- Almofada: instalación en vías con rutas de autobuses ou tráfico de ciclistas.
- Meseta trapezoidal: zonas de aproximación a cruces ou nas proximidades de zonas de gran afluencia peonil.
- Resalto peonil: intersecciónns onde sexa necesaria a especial salvagarda dos peóns.
- Bandas de alerta: en vías locais principalmente

- Portas e barreiras: adecuadas para zonas 30.
- Elementos de trazado en planta:
- Glorieta Área 30: intersecciónes onde unha das causas de accidentalidade sexa a prioridade de paso e velocidade excesiva.
- Mini glorieta: en vías urbanas nas que as velocidades de aproximación, non superen o 30 Km/h.
- Estreitamento: tramo de vía para producir unha alteración ao movemento de progresión normal o Modificación de intersecciónes.
- Retranqueos, Zig-Zag: Cambio brusco na aliñación horizontal da calzada, de modo que se interrompa a progresión normal da circulación.
- Illotes.
- Pavimentos con texturas.

Distancias máximas entre dúas medidas de acougado:

Distancia máxima entre dos medidas de calmado	
50 km/h	100 metros
30 km/h	75 metros
20 km/h	50 metros

Fonte: Dirección Xeral de Tráfico

MEDIDAS DE MODERACIÓN TOTAL DO TRÁFICO

As medidas de moderación total do tráfico serán as asociadas ás zonas de acougado de tráfico:

- Zonas 30: Requisitos para a denominación da zona 30:

- A beirarrúa e a calzada segregadas para dar maior seguridade aos viandantes.
- As vías 30 han de ser o suficientemente amplas como para permitir a segregación da vía cun mínimo de 7 metros entre fachadas.
- Instalación de elementos físicos para disuadir das altas velocidades.
- O fluxo de peóns non debe ser elevado.
- Sinalización visible das portas de entrada.
- Preferible que o transporte público non circule por estas vías e desprácese ao viario local limitado a 50 km/h., excepto cando a extensión das zonas tratadas aconselle a súa penetración para dar un servizo eficiente.
- Aparcadoiros en superficie fundamentalmente destinado a residentes ou combinado con rotación onde a caracterización de usos o aconselle.
- Beirarrúas con anchura útil libre de afeccións (mobiliario e a súa contorna, espazos de separación a aparcadoiro en liña, etc.), de polo menos 1,80 metros (e en calquera caso proporcional ao fluxo peonil).

- Zonas 20 ou de prioridade peonil: áreas urbanas conformadas por vías, cuxa prioridade é para o peón, excluíndose todas aquelas vías con tráfico de tránsito ou de paso. Beirarrúa e calzada son de plataforma única e a súa velocidade queda limitada a 20 km/hora.

- Zonas peonís: áreas urbanas dedicadas á circulación preferente de peóns e usuarios de sistemas de transporte non motorizados. O vehículo privado motorizado poderá circular só en determinados casos: acceso a vivendas dos residentes, actividades de carga e descarga limitado o horario, vehículos de servizos ou emerxencias públicas.

Recoméndase este tipo de zonas cando o fluxo de peóns sexa elevado, e a situación da vía non permita ter unha beirarrúa que absorba o tráfico peonil.. Exponse a peonalización como fórmula para a potenciación dos desprazamentos a pé.

Tipo de señalización acougamento de tráfico:

Fonte: “Criterios de mobilidade zonas 30” (RACC)

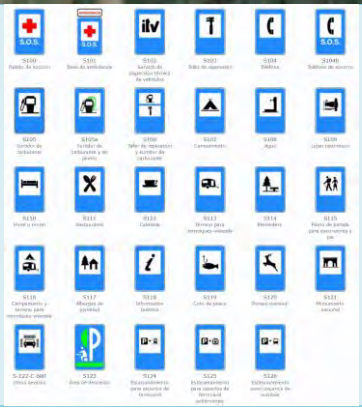
Salvo deseños moi especiais, as medidas de acougado que se introducen en áreas xa construídas non resultan moi caras e, sempre que se apliquen á rede local, non adoitan xerar unha oposición significativa. A instalación de elementos redutores de velocidade pode ter efectos colaterais como o aumento do ruído (pavimentos rugosos, resaltos), ou unha certa deterioración estética da área pola sinalización, etc. Tamén poden prexudicar o paso de vehículos de emerxencia e pesados.

5.1.5.2.- FICHAS DAS MEDIDAS:

A continuación recóllense as fichas de cada una das medidas:

!01 .ORA DA SINALIZACIÓN E ADECUACIÓN Á XERARQUIZACIÓN VIARIA EN CERDEDO

Obxectivo xeral	ectivo específico
Atender á funcionalidade das vías	nizar o uso da rede viaria



ición da medida:

osta baséase nun plan específico para a mellora da sinalización dos centros de atracción de viaxes e os seus itinerarios. Para iso contémplase ademais unha serie de medidas encamiñadas á colocación de sinais verticais para acceder aos principais itinerarios por medio da bicicleta e camiñando, aínda que tamén poderán ser seguidas polos condutores. Devandito plan estará articulado e correlacionado cos plans específicos de sinalización de itinerarios ciclistas e itinerarios peonís.

a da sinalización dos centros de atracción e itinerarios:

ntros de atracción de viaxes constitúen os polos de atracción dos diferentes modos de transporte e o desenvolvemento dunha sinalización específica, dirixida tanto aos usuarios, como os ciclistas ou mesmo aos usuarios do vehículo privado pode axudar á súa orientación cunha adecuada sinalización. A sinalización debe ter en conta a compatibilidade entre estes modos de transporte que compoñen. Tamén debe abarcar os principais destinos na contorna urbana alcanzables en vehículos motorizados, a pé, en bicicleta ou a combinación do transporte público e da mobilidade a pé dentro do municipio.

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.

!01 .ORA DA SINALIZACIÓN E ADECUACIÓN Á XERARQUIZACIÓN VIARIA EN CERDEDO

pectos craves a ter en conta na sinalización de destinos son os seguintes:
cesario diferenciar e establecer os itinerarios para acceder aos puntos de atracción de viaxes.
ıalización 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.
formación debe estar localizada nun punto, e debe ser lexible estando en marcha (sen obrigar ao condutor a pararse).
nportante manter a sinalización en bo estado de mantemento e non "romper" a cadea de información, para que non perda a súa funcionalidade de face ao usuario.
ponimia deber ser clara e recoñecible por parte do cidadán.
ıalización dos centros de atracción de viaxes pódese integrar con outro tipo de sinalización.
ɔrmidade: a tipoloxía de paneis, postes, etc., debe ser homoxénea en dimensións, cor, etc.
terios para a localización da sinalización de destinos son:
rseccións e desvíos son os principais puntos onde debe situarse unha adecuada sinalización, polo que se disporán en cada un deles. Considerando a particularidade de cada un deles e adaptándose á mesma débese asegurar que a sinalización permita visualizar e circular con seguridade para todos os modos de transporte.
uencia: polo menos, recoméndase a colocación dalgún elemento de sinalización cada 1.000 metros para que o usuario poida seguir o itinerario, e, en calquera caso, onde sexa preciso para unha adecuada anticipación.
ıdamental unha adecuada definición de destinos. Dependerá, en calquera caso, da importancia de cada un dos centros de atracción e da amplitude da rede.

ıdores:
'o de señais e paneis colocados
la rede viaria

nento e prazo estimado

		Base Licitación (€)
evios	1	1.000
o/A.T./D.O.		
mpl.	4	3500
	5	**4500**

de medida
1

onte temporal
'O PRAZO

ectorial
P01

P01M02 REORDENACIÓN DO CASCO HISTORICO CERDEDO EN CERDEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Mellorar a seguridade viaria	Reducir o uso vehículo privado

Descrición da medida:

O núcleo urbano de Cerdedo presenta no seu caso histórico rúas estreitas compartindo a mesma plataforma cos peóns. Proponse a regulación do tráfico das rúas que o conforman de uso exclusivo para os residentes, vehículos de carga e descarga, VMR e vehículos autorizados.

A velocidade de estas vías será de 20 Km/h. dando prioridade o peóns.

O estacionamento nestas rúas estará prohibido, salvo zonas autorizadas para residentes e vehículos autorizados.

Deberanse instalar sinais de trafico indicando a prohibición de acceso, prioridade peóns e marcas viais e sinalización de espazos de estacionamento para vehículos de residentes e autorizados.

Indicadores:

Porcentaxe de vías peonís

Orzamento e prazo estimado

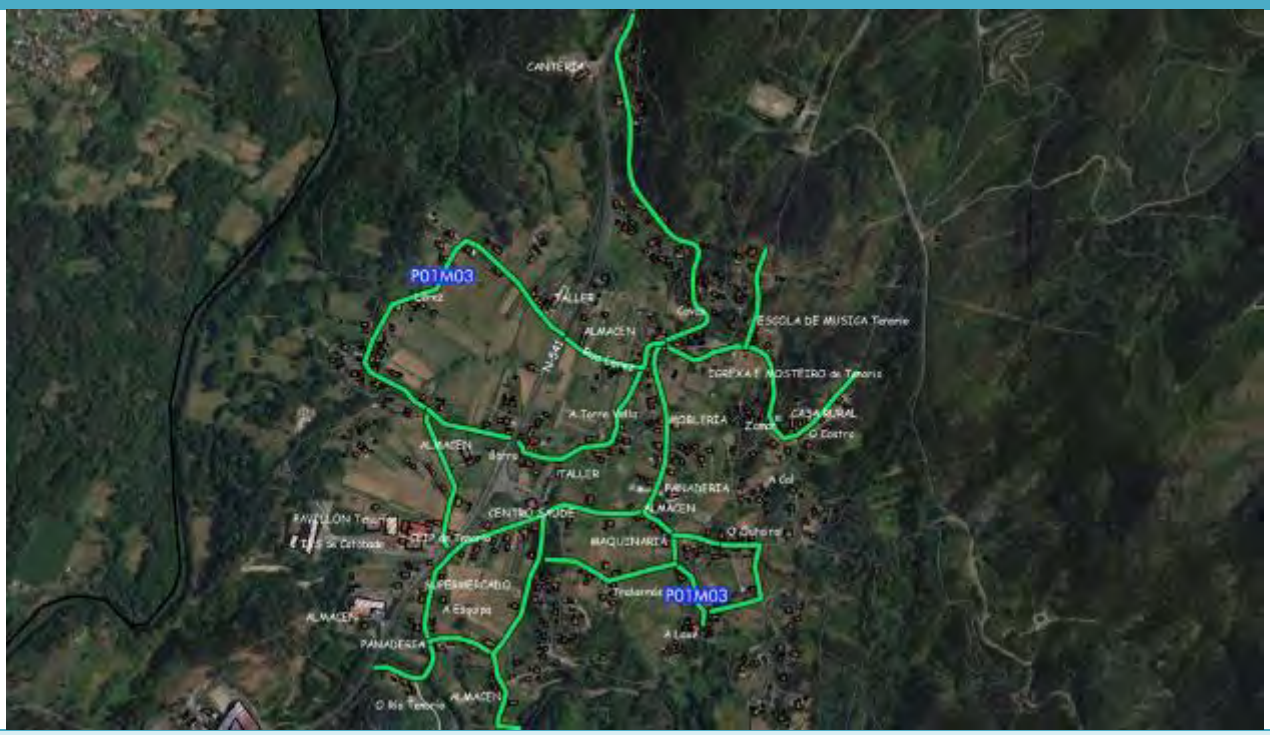
	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos	1	1.500
Proxecto/A.T./D.O.		
Obras/impl.	1	3.500
Total	**2**	**5.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
2	corto prazo	P01

P01M03 REORDENACIÓN TRAFICO VIAIS INTERIORES TENORIO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Mellorar a seguridade viaria	Reducir o uso vehículo privado

P01M03 REORDENACIÓN TRAFICO VIAIS INTERIORES TENORIO



Descrición da medida: O núcleo de Tenorio, dispón de camiño rurais estreitos, con ancho medio de 5 m. e vivendas residenciais dispersas. Como mellora da seguridade viaria proponse a ordenación viaria dos camiños xerando fluxos de circulación nun único sentido, para garantír a seguridade viaria e promover os circulación a pé ou bicicleta.

Para levar acabo esta medida será necesario:

- ***Estudio previo da circulación.***
- ***Instalación de sinais de tráfico.***
- ***Marcas viais.***
- ***Colocación de espellos nos cruces.***

Indicadores:

Porcentaxe de vías pacificadas de tráfico

Orzamento e prazo estimado

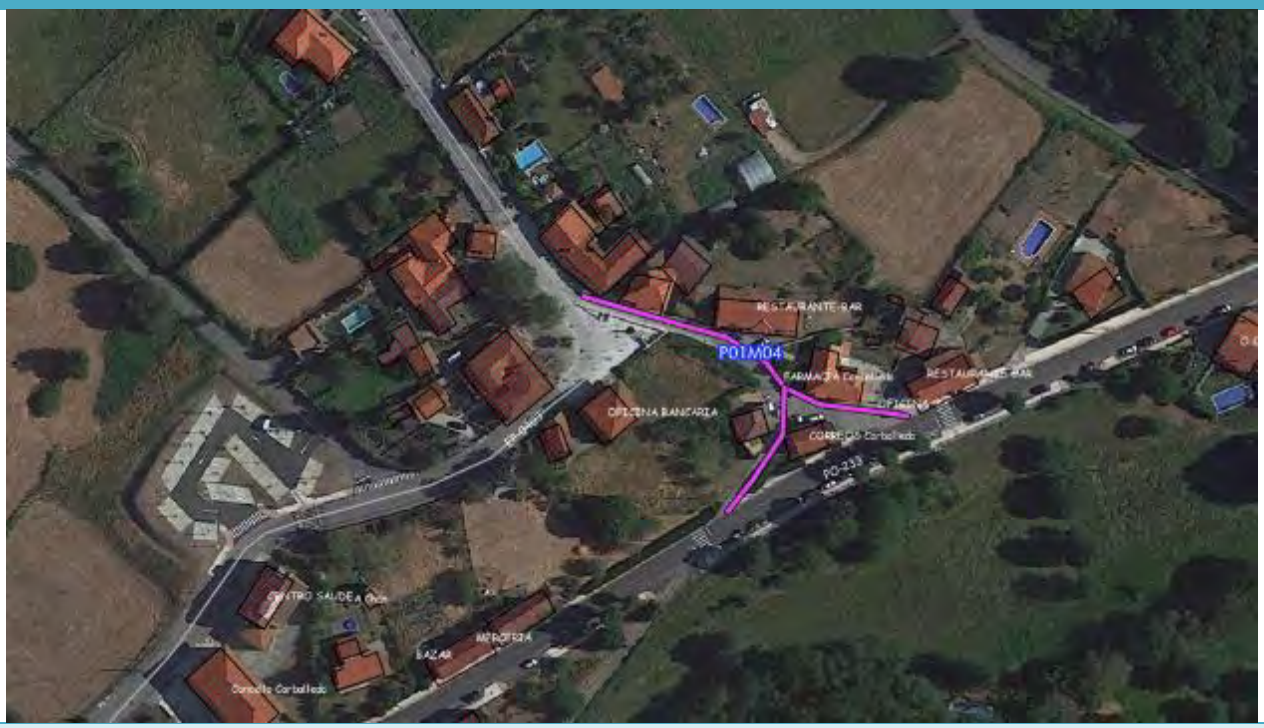
	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos	1	1.500
Proxecto/A.T./D.O.		
Obras/impl.	2	4.500
Total	**3**	**6.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
3	corto prazo	P01

P01M04 REORDENACIÓN TRAFICO VIAIS INTERIORES CARBALLEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Mellorar a seguridade viaria	Reducir o uso vehículo privado

P01M04 REORDENACIÓN TRAFICO VIAIS INTERIORES CARBALLEDO



Descrición da medida:

O núcleo de Carballedo presenta no seu caso histórico rúas estreitas compartindo a mesma plataforma cos peóns. Proponse a regulación do tráfico da rúa de uso exclusivo para os residentes, vehículos de carga e descarga, VMR e vehículos autorizados.

A velocidade de estas vías será de 20 Km/h. dando prioridade o peóns.

O estacionamento nestas rúas estará prohibido, salvo zonas autorizadas para residentes, servizos comerciais e vehículos autorizados.

Deberanse instalar sinais de trafico indicando a prohibición de acceso, prioridade peóns e marcas viais e sinalización de espazos de estacionamento para vehículos de residentes, autorizados e servizos comerciais.

Indicadores:

Porcentaxe de vías pacificadas de tráfico

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos	0,5	500
Proxecto/A.T./D.O.		
Obras/impl.	1	1.500
Total	**1,5**	**2.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
4	corto prazo	P01

P01M05 MELLORA CONTORNA IGREXA TENORIO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Mellorar a seguridade viaria	Moderación da velocidade e mellorar os espazos para os peóns.

Descrición da medida:

Na zona do Mosteiro e Igrexa de Tenorio o vial presenta un estreitamento, proponse continuar a humanización realizada ata o cruce coa escola de música, creando un espacio de prioridade peatón, para elo será necesario:

- ***Sinalización adecuada que aclare suficientemente que se está nunha zona limitada a 20 km/h.***
- ***Modificación do pavimento para detectar que se trata dunha zona de prioridade peatón.***
- ***Marcas viais.***
- ***Colocación de espellos nos cruces para mellorar a visibilidade do camiño.***

Indicadores:

Lonxitude dos itinerarios peonil (km)
Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	1.500
Obras/impl.	3	45.000
Total	**4**	**46.500**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
5	Medio prazo	P01

P01M6 ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO URBANO DE CERDEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Mellorar a seguridade viaria	Reducir a velocidade do vehículo privado

Descrición da medida:

O núcleo urbano de Cerdedo desenvólvese ao longo dunha vía principal, a N-541 (Rúa Ourense) que debido ás súas características e exceso de velocidade xera un elevado risco de atropelo. A proposta de acougado de tráfico para Cerdedo ten como obxecto reducir a velocidade dos vehículos nestas zonas identificadas como problemáticas ademais de garantir a conexión segura de ambas as marxes da vía, evitando así o efecto barreira que provoca a nacional. Para iso, defínense a seguinte actuación:

- A vía principal, que soportar a maior carga de tráfico e cunha gran compoñente de circulación de paso, polo que se pretende reducir a velocidade dos vehículos moderadamente. Para iso, proponse:

- ***A construción dunha glorieta na entreda a Cerdedo.***
- ***Sinalización adecuada que aclare suficientemente que se está nunha zona limitada a 50 km/h.***
- ***Garantir o ancho das beirarrúas de polo menos 1,80 m.***
- ***A beirarrúa e a calzada segregadas para dar maior seguridade aos viandantes.***

As vías interiores, que teñen que dotar da accesibilidade necesaria ao residentes pero primando a seguridade e a calidade urbana da contorna, mediante unha moderación máis severa da velocidade. Para iso, proponse, ademais das medidas anteriores, as seguintes medidas na Rúa Longas:

- Pasos de peóns sobreelevados.
- ***Sinalización adecuada que aclare suficientemente que se está nunha zona limitada a 30 km/h.***

Indicadores:

Porcentaxe de vías pacificadas de tráfico

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	5.500
Obras/impl.	2	70.000
Total	**3**	**75.500**

P01M6 ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO URBANO DE CERDEDO		
Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
6	Medio prazo	P01

P01M7 ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO RURAL DE TENORIO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Mellorar a seguridade viaria	Reducir a velocidade do vehículo privado

Descrición da medida: O nucleo de Tenorio, o maís poblado de Cerdedo-Cotobade, desenvólvese en parte ao longo da vía principal, a N-541 que debido ás súas características e exceso de velocidade xera un elevado risco de atropelo. A proposta de acougado de tráfico para Tenorio ten como obxecto reducir a velocidade dos vehículos nestas zonas identificadas como problemáticas ademais de garantir a conexión segura de ambas as marxes da vía, evitando así o efecto barreira que provoca a nacional. Para iso, defínense a seguinte actuación:

- A vía principal, que soportar a maior carga de tráfico e cunha gran compoñente de circulación de paso, polo que se pretende reducir a velocidade dos vehículos moderadamente. Para iso, proponse:

- ***Sinalización adecuada que aclare suficientemente que se está nunha zona limitada a 50 km/h.***
- ***Garantir o ancho das beirarrúas de polo menos 1,80 m.***
- ***A beirarrúa e a calzada segregadas para dar maior seguridade aos viandantes.***
- Pasos de peóns.

As vías secundarias, que teñen que dotar da accesibilidade necesaria ao residentes pero primando a seguridade e a calidade urbana da contorna, mediante unha moderación máis severa da velocidade. Para iso, proponse, ademais das medidas anteriores, as seguintes:

- Pasos de peóns sobreelevados.
- o Garantir o ancho das beirarrúas de polo menos 1,80 m.
- Instalación de resaltos de goma para disuadir das altas velocidades.

Indicadores:
Porcentaxe de vías pacificadas de tráfico

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	5.500
Obras/impl.	2	70.000
Total	3	**75.500**

P01M7 ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO RURAL DE TENORIO		
Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
7	Medio prazo	P01

P01M8 ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO RURAL DE CARBALLEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Mellorar a seguridade viaria	Reducir a velocidade do vehículo privado

Descrición da medida:

O nucleo de Carballedo, o desenvólvese en parte ao longo da vía principal, a PO-233 e da EP-0403 que debido ás súas características e exceso de velocidade xera un elevado risco de atropelo. A proposta de acougado de tráfico para Carballedo ten como obxecto reducir a velocidade dos vehículos nestas zonas identificadas como problemáticas ademais de garantir a conexión segura de ambas as marxes da vía, evitando así o efecto barreira que provocan. Para iso, defínense a seguinte actuación:

- Na PO-233, se pretende reducir a velocidade dos vehículos moderadamente. Para iso, proponse:
  - Sinalización adecuada que aclare suficientemente que se está nunha zona limitada a 50 km/h.
  - Garantir o ancho das beirarrúas de polo menos 1,80 m.
  - A beirarrúa e a calzada segregadas para dar maior seguridade aos viandantes.
  - Aumento dos pasos de peóns.

- Na EP-0403, se pretende reducir a velocidade dos vehículos moderadamente. Para iso, proponse:
  - Aumento dos pasos de peóns.
  - Garantir o ancho das beirarrúas de polo menos 1,80 m.
  - Sinalización adecuada que aclare suficientemente que se está nunha zona limitada a 30 km/h.

Indicadores:

Porcentaxe de vías pacificadas de tráfico

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	3.500
Obras/impl.	2	56.500
Total	**3**	**60.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
8	Medio prazo	P01

P01M9 MELLORA CONTORNA PASARELA CENTROS ESCOLARES

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Mellorar a seguridade viaria	Moderación da velocidade e mellorar os espazos para os peóns.

Descrición da medida:

A contorna da pasarela en Tenorio, xunto os centros escolares, presenta un sobreancho con falta de definición, ademais se atopa unha marquesina e parada de transporte público, a cal resulta perigoso o seu uso para interacción co cruce de camiños. Como mellora de este espazo proponse:

- Sinalización adecuada e marcaxe da parada de autobus.
- Modificación da situación da marquesina, para que sexa vista dende a estrada nacional
- Formación dun sobreancho de beirarrúa e segregada da calzada para dar maior seguridade aos viandantes.
- Reordenación do cruce, coa complementación das medidas mencionadas neste plan.
- A beirarrúa
- Aumento dos pasos de peóns.

- Na EP-0403, se pretende reducir a velocidade dos vehículos moderadamente. Para iso, proponse:

- Aumento dos pasos de peóns.
- Garantir o ancho das beirarrúas de polo menos 1,80 m.
- Sinalización adecuada que aclare suficientemente que se está nunha zona limitada a 30 km/h.

Indicadores:

Lonxitude dos itinerarios peonil (km)
Número de peóns

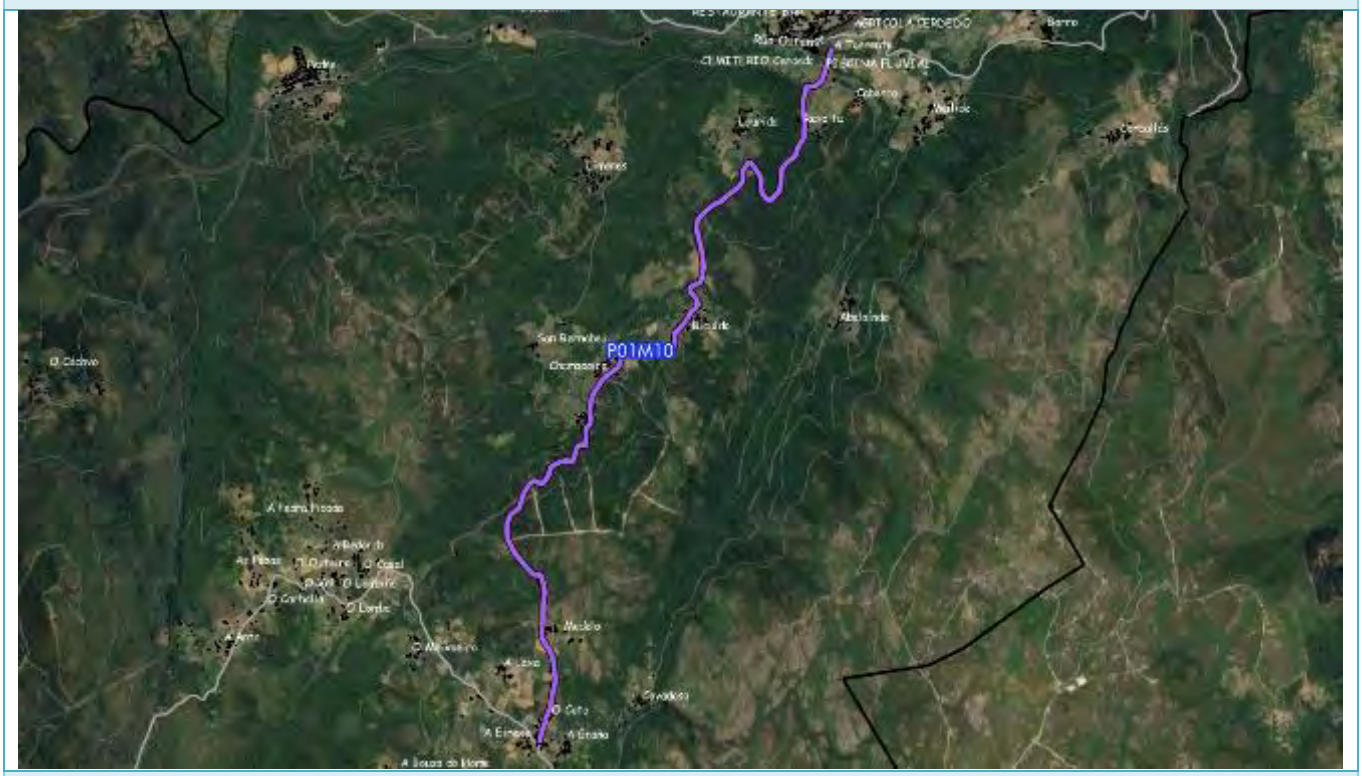
Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	1.500
Obras/impl.	1	43.500
Total	**2**	**45.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
9	Medio prazo	P01

P01M10 MELLORA ESTRADA DE CERDEDO A CAROI

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Mellorar a seguridade viaria	Moderación da velocidade e da sección vial



Descrición da medida: A estrada entre Cerdedo e Caroi presenta curvas moi pronunciadas e con estreitamentos, o que fai necesaria unha actuación debido a densidade de tráfico estudiada na mesma.
Como mellora de esta estrada proponse:

- Eliminación de curvas pronunciadas, cun novo trazada das mesmas.
- Sobreanchos naquelas zonas necesarios.
- Renovación do pavimento.
- Instalación de sinais.

Indicadores:
Porcentaxe de vía mellorada

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	3	50.000
Obras/impl.	7	1.150.000
Total	**10**	**1.200.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
10	Largo prazo	P01

5.2.- PLAN SECTORIAL DE FOMENTO DA MOBILIDADE PEONIL. (P02)

5.2.1.- OBXECTIVOS

Ten por obxecto a potenciación dos itinerarios peonís e garantir a accesibilidade universal dos mesmos.

5.2.2.- ALCANCE

Debe integrar todas as actuacións que afecten á mobilidade peonil. En particular, as relativas a:

- Peonalizacións
- Rede de itinerarios peonís.
- Accesibilidade universal
- Camiños escolares seguros

5.2.3.- XESTIÓN

Na actualidade non existe unha concellaría coas competencias exclusivas en materia de mobilidade. Por tanto, proponse a designación na corporación municipal dun coordinador e mediador entre o demais participantes que unifiquen criterios e persíganse os mesmos obxectivos xerais, independentemente dos obxectivos particulares que cada un poida ter por separado en base a súas competencias. Desta forma, pódese establecer o Plan, traballando en estreita colaboración tanto para coordinar recursos como para establecer os procedementos de control e seguimento.

5.2.4.- INTEGRACIÓN MEDIDAS PMUS

A planificación exposta intégrase plenamente nas políticas de accesibilidade universal, aforro enerxético e acougado de tráfico que imperan na nosa contorna socio económico e é co exposto en anteriores apartados.

Calquera actuación que poida afectar a un itinerario peonil haberá de deseñarse de modo que se favoreza o tránsito ao longo do mesmo. Neste sentido, unha adecuada regulación das rúas e os espazos peonís redunda na calidade dos espazos, evitando conflitos con aqueles elementos que limiten a mobilidade peonil.

Para iso, é necesario aumentar o atractivo das rúas e espazos peonís mediante a creación dunha rede de itinerarios peonís que permitan o desprazamento seguro e agradable polo municipio, apoiado por un plan de sinalización destes itinerarios, para que sexan facilmente recoñecibles polos peóns. É igualmente necesario fomentar a accesibilidade peonil mediante a supresión de todas aquelas barreiras que se puidesen detectar.

As actuacións propostas no PMUS que poden ser integradas neste Plan, son as seguintes:

5.2.5.- MEDIDAS FOMENTO MOVILIDADE PEONIL:

MEDIDAS	
P02M01	MELLORA ILUMINACIÓN PONTE ROMANA CERDEDO
P02M02	SENDA PEONIL ATA A PRAIA FLUVIAL EN CERDEDO
P02M03	CAMIÑO PEONIL A PRAIA FLUVIAL CERDEDO
P02M04	CONTINUACIÓN SENDA PEONIL RUA CONSTITUCIÓN CERDEDO
P02M05	HUMANIZACIÓN CONTORNA PAVILLÓN E GALIÑA AZUL CERDEDO
P02M06	SENDA RÚA MUIÑOS CERDEDO
P02M07	SENDA DENDE RÚA OURENSE A CASA CONSISTORIAL CERDEDO
P02M08	MELLORA ACCESIBILIDADE CEMENTERIO CERDEDO
P02M09	SENDA DENDE CAVELOS A TENORIO
P02M10	SENDAS PEONÍS N-541 EN TENORIO
P02M11	CONTINUACIÓN SENDAS PEONÍS TRAVESIA DE TENORIO
P02M12	SENDAS PEONÍS CENTROS ESCOLARES TENORIO
P02M13	SENDA PEONIL ZONA ESCOLA MÚSICA DE TENORIO
P02M14	SENDA PEONIL ATA CAMPO DE FUTBOL TENORIO
P02M15	SENDA PEONIL PRAIA FLUVIAL EN CARBALLEDO
P02M16	SENDA PEONIL CONTORNA CENTRO ESCOLAR CARBALLEDO
P02M17	MELLORA CONTORNA PISTA DEPORTIVA E PARQUE INFANTIL CARBALLEDO
P02M18	SENDA PEONIL A CENTRO ESCOLAR CARBALLEDO
P02M19	SENDAS PEONÍS CARBALLEDO
P02M20	SENDA ALMOFREI
P02M21	SENDA DE BORELA A GRAÑA
P02M22	HUMANIZACIÓN VIASCÓN

5.2.5.1.- REDE DE ITINERARIOS PEONÍS

Unha das principais debilidades detectadas no diagnóstico levado a cabo en fases anteriores é a inexistencia dunha rede continua de itinerarios peonís funcional, que conecte as parroquias e os distintos centros de atracción e xeración de viaxes. Por iso, proponse a creación dunha rede de itinerarios peonís para conformar unha rede de espazos de tránsito e uso peonil identificables polas súas características de deseño e acondicionamento, que faciliten e estruturen os desprazamentos.

A rede de itinerarios peonís, obedece a:

- Recoller itinerarios peonís e beirarrúas existentes cuxo adecuado tratamento engade valor á mobilidade sustentable operativa, funcional e turística.
- Os resultados da participación cidadá, na que se identificaron diversos eixos de mobilidade peonil.
- As actuacións previstas polo Concello de Cerdedo-Cotobade.
- Propostas do equipo redactor do presente plan, ao obxecto de aproveitar oportunidades de mellora do tránsito peonil.

- Tramos necesarios para alcanzar unha rede en malla pechada.
- A localización nos eixos menos conxestionados e mellor orientados.
- A coherencia co resto de modos de transporte e a realidade local, desenvolvéndose fundamentalmente sobre infraestruturas existentes que, no seu caso, haberán de revisarse de acordo cos criterios xerais establecidos.
- Posibilitar un desprazamento seguro e agradable.

Os itinerarios, por tanto, deben cumprir cos seguintes requisitos:
- Funcionalidade: conexión cos principais centros de xeración e atracción de viaxes, sen obrigar a rodeos ou esperas innecesarias: paradas de transporte público, escolas, comercio, lecer, centros culturais, etc.
- Continuidade: a rede de itinerarios debe ser continua e estar conectada entre si, evitando barreiras e pescozos de botella.
- Seguridade: deseño adecuado de beirarrúas, disposición de pasos de peóns e o resto de sinalización que se requira.
- Confortabilidade: itinerarios peonís amplos e ben pavimentados, pouco ruidosos, pendentes moderadas, con zonas de sombra e protección fronte á choiva, entre outras características.
- Atractivo: deben convidar os peóns a utilizar estes itinerarios.

Os criterios xerais de deseño, tanto para novas vías como para remodelación das existentes, son os seguintes:
- Dotalos de elementos de acondicionamento e calidade visual: de iluminación adecuada e homoxénea, evitando deslumbramentos; arboledo e xardinaría; sinalización e mobiliario urbano; e protección dos itinerarios fronte a condicións climatolóxicas extremas.
- Evitar a monotonía e tramos rectos demasiado longos, que poden constituír un factor psicolóxico que disuada da súa utilización. Neste sentido, proponse a alternancia de tramos lineais e ensanches, a utilización de deseños e acondicionamentos diversos que introduzan contrastes e proporcionen sensacións agradables.
- Continuidade nas cruces co viario, adiantando as beirarrúas sobre as bandas de estacionamento ou elevando a calzada ata o nivel da beirarrúa.
- Compatibilidade cos criterios de accesibilidade universal. Elección de rúas con pendentes suaves evitando aquelas que poidan resultar excesivas para persoas con mobilidade reducida.
- Dotación de anchuras mínimas de beirarrúa para proporcionar un adecuado nivel de servizo.

Atendendo á súa función, os itinerarios poden clasificarse nun dos seguintes grupos:
- Itinerarios principais: A función básica dos itinerarios principais é garantir a mobilidade peonil do municipio, xa que son os itinerarios peonís que contan cunha maior demanda. A actuación que se debe

levar a cabo nestes itinerarios principais dependerá da tipoloxía de cada rúa en concreto e a intensidade peonil prevista. Con todo, as actuacións sobre as principais vías do municipio centraranse de forma xeral nos seguintes aspectos:

o Axuste da sección á demanda peonil prevista.

o Garantir un tránsito peonil directo evitando rodeos que o peón perciba como disuasorios.

o Creación de orellas nas cruces de peóns para mellorar a visibilidade e de radio compatible co uso da vía.

o Pasos de peóns sobre-elevados nos puntos nos que sexa aconsellable a redución da velocidade do tráfico.

o Incremento da accesibilidade.

o Revisión da sinalización e iluminación nocturna.

- Itinerarios complementarios: A función dos itinerarios complementarios é garantir o tránsito peonil das parroquias periféricas as que teñen máis servizos, como Tenorio, ou alcanzar unha maior eficacia na mobilidade peonil urbana. As actuacións nestes itinerarios débense basear nos mesmos criterios que para os itinerarios principais, axustando a sección para o peón ao tránsito peonil previsto.

En xeral, cando se requira un incremento da sección de beirarrúa, os tratamentos máis habituais son:

o Conversión a aparcadoiro en liña, dos aparcadoiros en batería ou semi-batería e incorporación do devandito espazo ás beirarrúas, ou ben no seu caso, colocación de topes de roda ou outras medidas no seu caso.

o Para aparcadoiros xa dispostos en liña, pero cun só carril de circulación de máis de 3,5 m, reducir anchura do carril e incorporar devandito espazo á beirarrúa. Se a beirarrúa tivese menos de 3,5 m, analizar a compatibilidade co aparcadoiro.

- Itinerarios lúdicos: Son aqueles que discorren principalmente por zonas verdes e relativamente afastadas das zonas urbanizadas. Teñen a función principal de conectar partes do territorio mediante un corredor verde agradable e atractivo para os peóns. En xeral, a forma de crear novas sendas e beirarrúas é mediante o aproveitamento dos bordos viarios, aínda que existen tramos con beirarrúas que, ao ser de reducidas dimensións e a calzada superior aos 3,5 m.

Todas estas actuacións deberán tamén ser avaliadas con criterios integrais e rigorosidade, a fin de detectar a súa incidencia, alternativas e outras particularidades.

5.2.5.2.- CAMIÑOS ESCOLARES SEGUROS

Facer seguro e atractivo o camiño de casa ao colexio é unha forma de ir recuperando espazos para a infancia e facer habitables nosas rúas e prazas.

Os proxectos de camiño escolar 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 a definición dos camiños escolares é necesario:

- Establecer un equipo de concienciación , cuxas funcións principais serán:

o Promoción do programa entre profesores, pais e alumnos de tal maneira que convertan a idea en propia.

o Conformar un comité de seguimento entre os pais (ANPAS), dirección dos colexios, membros do Consello Escolar, etc.

o Revisión por parte do comité das rutas predefinidas co obxectivo de detectar perigos e problemas potenciais. Esta información remitirase desde a dirección do colexio ao Concello.

- Análise do traslado ao colexio

o Delimitación do ámbito de influencia inmediato ao colexio, establecido cun radio aproximado entre os 400 e os 500 metros de distancia ao colexio.

o 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.

o Definición dos camiños escolares.

o 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.

- Detección de novas tecnoloxías de axuda e coordinación cos centros escolares, para fomentar o acceso ao colexio andando.

5.2.5.3.- PLAN DE ACCESIBILIDADE MUNICIPAL

O plan de accesibilidade municipal de supresión de barreiras ha de cumprir unhas directrices xerais, que son fundamentais para que o plan teña o efecto desexado sobre a mobilidade peonil. Estas directrices básicas son:

- Debe contar cun programa de asignación orzamentaria e financiamento acorde coas necesidades de actuación contempladas, de maneira que se garanta a capacidade económica suficiente para levar a termo o propio plan.

- Debe permitir o seguimento e avaliación das actuacións que leven a cabo, tanto a curto como a medio e longo prazo, para medir a efectividade real das actuacións desenvolvidas.

- Debe perseguir a creación dunha malla consolidada de itinerarios accesibles e sen barreiras que melloren a calidade de vida de todos os cidadáns.

De maneira xeral, os criterios de accesibilidade que se deben cumprir co desenvolvemento do plan de accesibilidade, son as seguintes:

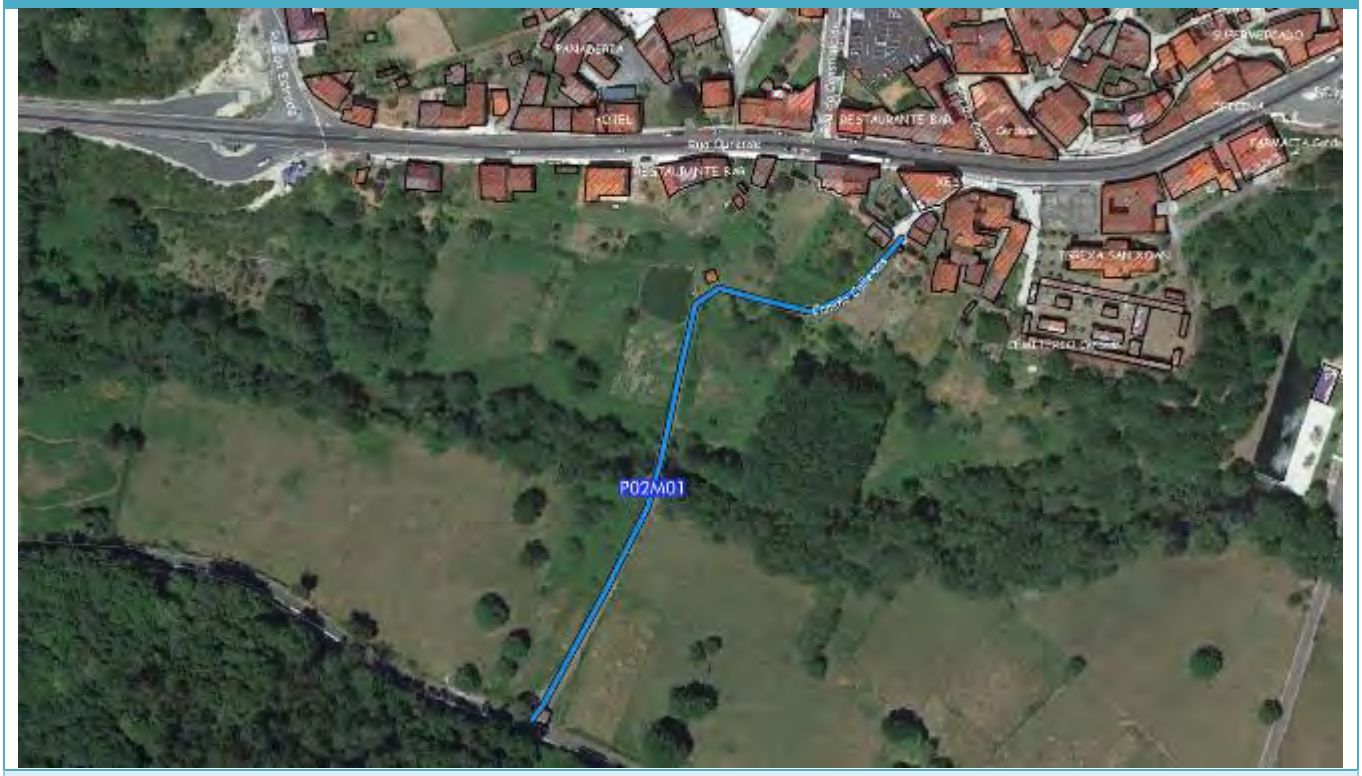
- Accesibilidade para todas as persoas, independentemente dos seus condicionantes e circunstancias.
- Reducir na medida do posible os percorridos que deben realizar as persoas entre a súa orixe e destino.
- Equilibrio entre a parte estética e a parte funcional dos elementos arquitectónicos.
- Garantir que os percorridos dos peóns realícense en condicións de seguridade.
- Normalización das solucións que se adopten.
- Existencia de áreas de aparcadoiro para PMR no número adecuado e nos principais centros de atracción e xeración de viaxes.
- Accesibilidade ao sistema de transporte público.
- Accesibilidade a lugares de residencia e traballo.
- Accesibilidade a edificios públicos.
- Limpeza e mantemento adecuados do viario, de maneira que non se obstaculice o tránsito das persoas.
- Niveis de iluminación e acústicos adecuados.

5.2.5.4.- FICHAS DAS MEDIDAS:

A continuación recóllense as fichas de cada una das medidas:

P02M01	***MELLORA ILUMINACIÓN PONTE ROMANA CERDEDO***
Obxectivo xeral Potenciación dos desprazamentos a pé	Obxectivo específico Mellora de conexión mediante camiño histórico con Cerdedo

P02M01 MELLORA ILUMINACIÓN PONTE ROMANA CERDEDO



Descrición da medida:
A Ponte Romana carece de iluminación o que fai que o seu uso sexa so durante as horas diurnas pola inseguridade vial. Proponse a iluminación do camiño e da ponte ata a capela mediante iluminación compatible coas características patrimoniais .

Indicadores:

Número de luminarias
Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	3.000
Obras/impl.	2	32.000
Total	**3**	**35.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
11	Medio prazo	P01

P02M02 SENDA PEONIL ATA A PRAIA FLUVIAL EN CERDEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Conectar peonilmente a Praia fluvial de Cerdedo

Descrición da medida:
O camiño de acceso a praia fluvial carece de senda peonil. Se propón a creación dunha conexión peonil segura e accesible mediante unha senda ata a praia fluvial. En xeral, existe espazo suficiente para a execución dunha senda peonil accesible e confortable.

Indicadores:

Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	3.000
Obras/impl.	2	65000
Total	**3**	**68.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
12	Largo prazo	P02

P02M03 CAMIÑO PEONIL A PRAIA FLUVIAL CERDEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Conectar peonilmente a Praia fluvial de Cerdedo

Descrición da medida:
O camiño de acceso a praia fluvial carece de senda peonil. Se propón a creación dunha conexión peonil segura e accesible mediante unha senda ata a praia fluvial. En xeral, existe espazo suficiente para a execución dunha senda peonil accesible e confortable o tratar de un vial sen saida para vehículos e de escaso uso.

Indicadores:

Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	0,5	750
Obras/impl.	1	12.000
Total	**1,5**	**12.750**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
13	Medio prazo	P02

P02M04 CONTINUACIÓN SENDA PEONIL RUA CONSTITUCIÓN CERDEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Conectar peonilmente rúas na trama urbana

Descrición da medida:
A rúa Constitución presenta tramos sen humanizar, polo que se propón a continuación da conexión peonil segura e accesible segundo a tipoloxía existente na rúa. O espazo existe non é suficiente para a execución das sendas peonís a ambas marxes, polo que será necesario a cesión previa dos terreos.

Indicadores:

Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	3000
Obras/impl.	2	55.000
Total	3	**58.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
14	Largo prazo	P02

P02M05 HUMANIZACIÓN CONTORNA PAVILLÓN E GALIÑA AZUL CERDEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Conectar peonilmente entorno escolar e pavillón

Descrición da medida:
A contorna da Galiña Azul e do pavillón de deportes carece de senda peonil segura e accesible, ademais de ordenación do tráfico, polo que se propón a creación e mellora da contorna, mediante a creación dunha senda peonil, marcaxe de estacionamentos e melloras das escaleiras de acceso a pavillón.

Indicadores:

Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	3000
Obras/impl.	2	65.000
Total	**3**	**68.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
15	Largo prazo	P02

P02M06 SENDA RÚA MUIÑOS CERDEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Conectar peonilmente rúas na trama urbana

Descrición da medida:
A rúa Muiños presenta tramos sen humanizar, polo que se propón a continuación da conexión peonil segura e accesible. O espazo existe non é suficiente para a execución da senda peonís, polo que será necesario a cesión previa dos terreos.

Indicadores:

Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	1.500
Obras/impl.	2	50.000
Total	**3**	**51.500**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
16	Largo prazo	P02

P02M07 SENDA DENDE RÚA OURENSE A CASA CONSISTORIAL CERDEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Conectar peonilmente rúas na trama urbana

Descrición da medida:
Dende a Rúa Ourense (N-541) ata a casa consistorial é posible mellorar a conexión peonil segura e accesible mediante un camiño de con senda peonil. Para poder levar a cabo esta medida en necesaria parte de cesión dos terreos.

Indicadores:

Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	2.000
Obras/impl.	2	43.000
Total	**3**	**45.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
17	Largo prazo	P02

P02M08 MELLORA ACCESIBILIDADE CEMITERIO CERDEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Mellora conexión peonil contorna cemiterio

Descrición da medida:
Mellora do acceso a cemiterio de Cerdedo, mediante a creación dunha rampla paralela as escaleiras.

Indicadores:

Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	2.000
Obras/impl.	2	33.000
Total	**3**	**35.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
18	Medio prazo	P02

P02M09 SENDA DENDE CAVELOS A TENORIO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Mellora conexión peonil entre Calvelo e Tenorio

Descrición da medida:

Dende a parroquia de Calvelo a Tenorio, non existe senda peonil, coa creación dunha senda sepermitiría completar o acceso dende Calvelo a través dun itinerario peonil accesible e seguro.

En xeral, existe espazo suficiente para executar un itinerario peonil accesible e confortable, aínda que hai problemas puntuais (postes eléctricos, proximidade de peche de vivendas,...) que dificultan a elección do trazado nesas zonas.

Indicadores:

Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	3.000
Obras/impl.	3	70.000
Total	**4**	**73.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
19	Largo prazo	P02

P02M010 SENDAS PEONÍS N-541 EN TENORIO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Mellora conexión peonil entorno nacional 541 en Tenorio

Descrición da medida:

A través desta medida preténdese dar continuidade ao itinerario peonil que discorre ao longa da N-541.
A situación actual caracterízase por tramos con vivendas e servizos sen beirarrúas, provocando así dificultades á hora de desprazarse a pé, sobre todo ás persoas que circulen cun carriño de bebé, persoas de avanzada idade ou con mobilidade reducida, etc.
Ademais, esta intermitencia nos itinerarios provoca situacións de gran perigo ao verse na obrigación de ter que circular polas beiravías da calzada, que en certos lugares carecen dun ancho suficiente que garanta a seguridade do viandante.
En xeral, existe espazo suficiente para executar un itinerario peonil accesible e confortable, aínda que hai problemas puntuais (postes eléctricos, proximidade de peche de vivendas, sección reducida da calzada…) que dificultan a elección do trazado nesas zonas

Indicadores:

Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1,5	20.000
Obras/impl.	5	250.000
Total	**6,5**	**270.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
20	Largo prazo	P02

P02M011 CONTINUACIÓN SENDAS PEONÍS TRAVESIA DE TENORIO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Mellora conexión peonil en Tenorio

Descrición da medida:
A través desta medida preténdese dar continuidade ao itinerario peonil executado.
A situación actual caracterízase por tramos de beirarrúa descontinuos e inconexos entre eles, provocando así dificultades á hora de desprazarse a pé, sobre todo ás persoas que circulen cun carriño de bebé, persoas de avanzada idade ou con mobilidade reducida, etc.
Ademais, esta intermitencia nos itinerarios provoca situacións de gran perigo ao verse na obrigación de ter que circular polas beiravías da calzada, que en certos lugares carecen dun ancho suficiente que garanta a seguridade do viandante. En xeral, existe espazo suficiente para executar un itinerario peonil accesible e confortable, aínda que hai problemas puntuais (postes eléctricos, proximidade de peche de vivendas, sección reducida da calzada…) que dificultan a elección do trazado nesas zonas. Esta medida tamén incorporará pasos de peóns, continuando coa configuración do modelo executado. Pola configuración e dispersión das casas neste tramo a senda discorrerá por so un carril.

Indicadores:

Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1,5	Redactado
Obras/impl.	4	190.000
Total	**5,5**	**190.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
21	Medio prazo	P02

P02M012 SENDAS PEONÍS CENTROS ESCOLARES TENORIO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Mellora conexión peonil centros escolares

Descrición da medida:
Mellora de acceso os centros escolares e pavillón, mediante a continuación da senda existente, con solucións técnicas que favorezan os desprazamentos seguros e evitar conflitos entre os distintos usuarios.
Establecer unha zona de autobuses para mellora da seguridade dos escolares, a cal no interfira nas sendas peonís.
Establecer unha zona de aparcadoiro definida que non interfira na sendas peonís.

Indicadores:

Número de peóns

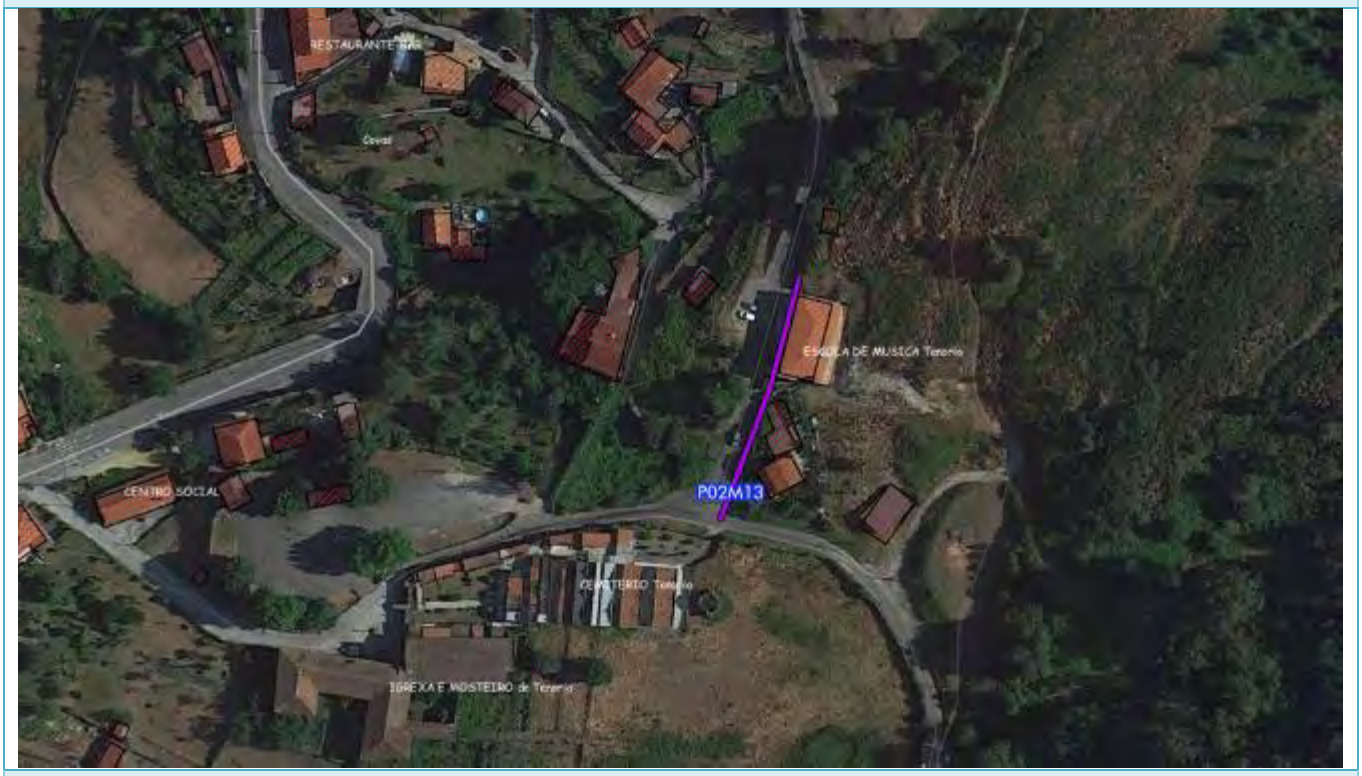
Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	4.000
Obras/impl.	2	75.000
Total	**3**	**79.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
22	Medio prazo	P02

P02M013 SENDA PEONIL ZONA ESCOLA MÚSICA DE TENORIO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Mellora conexión peonil contorna escola de música



Descrición da medida:
Proponse a execución dunha senda peonil de acceso a escola de música de Tenorio, por tratarse dunha zona cun elevado tránsito peonil daquelas persoas que pretenden acceder ás instalacións.
As confluencias da escola non presentan na actualidade unhas características adecuadas para o tránsito de peóns pola existencia de vías destinadas exclusivamente ao tráfico rodado.
Con esta medida preténdese solucionar os problemas de accesibilidade peonil e promover os desprazamentos a pé de todos aqueles que acudan as distintas actividades que leven a cabo.

Indicadores:

Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	0,5	2.000
Obras/impl.	1	30.000
Total	**1,5**	**32.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
23	Largo prazo	P02

P02M014 SENDA PEONIL ATA CAMPO DE FUTBOL TENORIO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Mellora conexión peonil o campo de fútbol

Descrición da medida:
Proponse a execución dunha senda peonil de acceso ao campo de fútbol de Tenorio por tratarse dunha zona cun tránsito peonil daquelas persoas que pretenden acceder ao campo de fútbol.
As confluencias do campo de fútbol non presentan na actualidade unhas características adecuadas para o tránsito de peóns pola existencia de vías destinadas ao tráfico rodado.
Con esta medida preténdese solucionar os problemas de accesibilidade peonil e promover os desprazamentos a pé de todos aqueles que acudan ao campo a desenvolver as distintas actividades que leven a cabo.
En xeral, existe espazo suficiente, aunque en zonas deberá ensanchar para a execución dunha senda peonil accesible e confortable. O trazado da via achega as características de seguridade e confortabilidade ao traxecto.

Indicadores:

Número de peóns

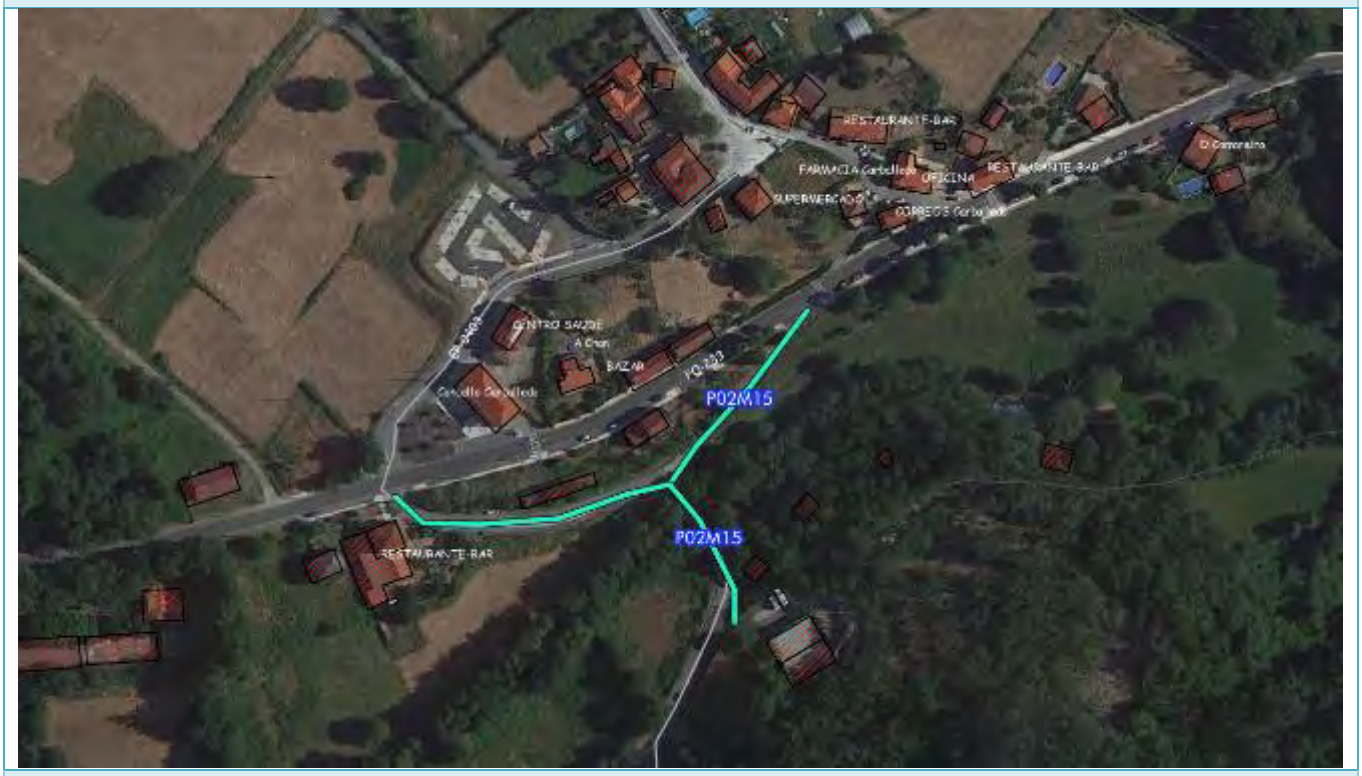
Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	3.000
Obras/impl.	2	52.000
Total	3	**55.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
24	Largo prazo	P02

P02M015 SENDA PEONIL PRAIA FLUVIAL EN CARBALLEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Mellora conexión peonil praia fluvial en Carballedo



Descrición da medida:
O camiño de acceso a praia fluvial carece de senda peonil. Se propón a creación dunha conexión peonil segura e accesible mediante unha senda ata a praia fluvial. En xeral, existe espazo suficiente para a execución dunha senda peonil accesible e confortable.

Indicadores:

Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	2.000
Obras/impl.	2	33.000
Total	**3**	**35.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
25	Medio prazo	P02

P02M016 SENDA PEONIL CONTORNA CENTRO ESCOLAR CARBALLEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Mellora conexión peonil centros escolares

Descrición da medida:
Mellora de acceso o centro escolar, mediante a creación dunha senda, con solucións técnicas que favorezan os desprazamentos seguros e evitar conflitos entre os distintos usuarios.
Establecer unha zona de aparcadoiro para vehículos privados definida e que non interfira na sendas peonís.

Indicadores:

Número de peóns

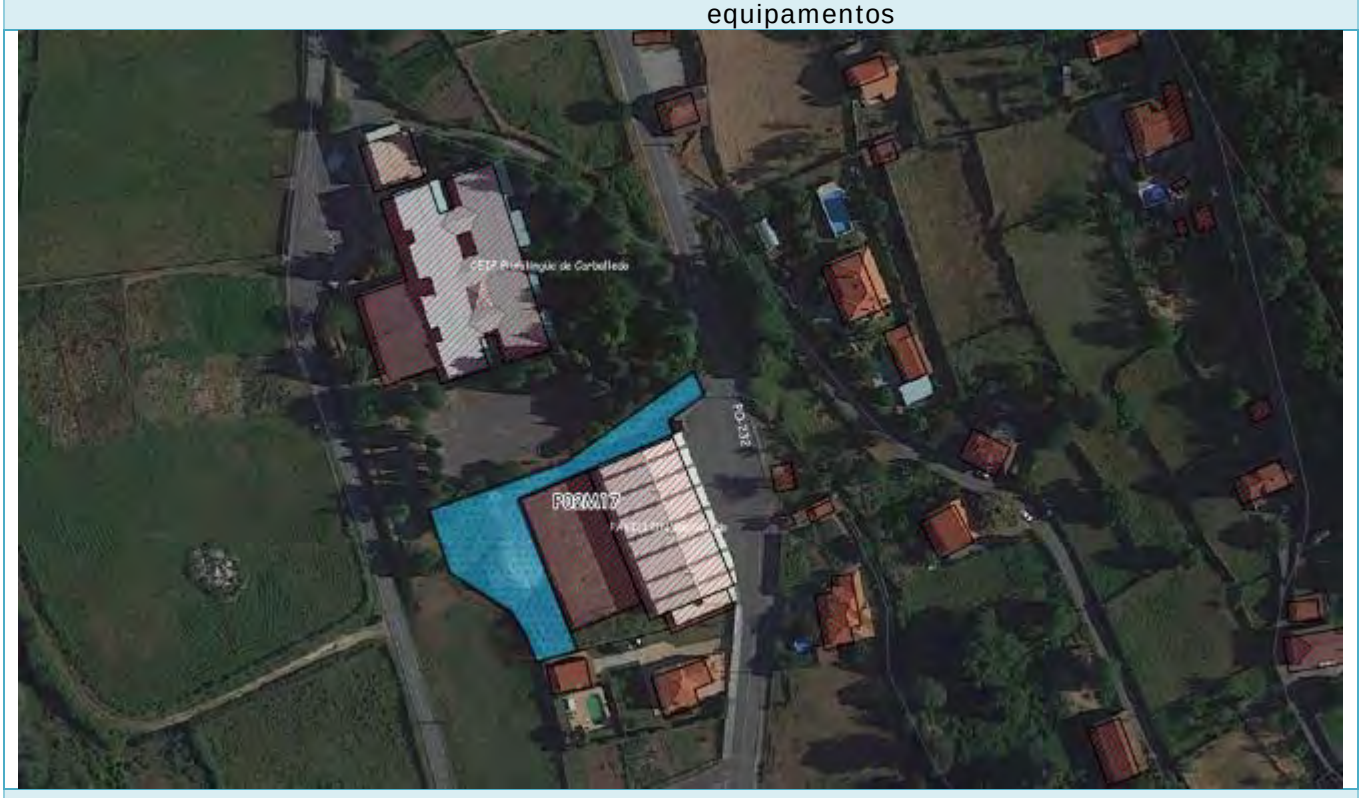
Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	4000
Obras/impl.	3	53.000
Total	**4**	**57.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
26	Corto prazo	P02

P02M017 MELLORA CONTORNA PISTA DEPORTIVA E PARQUE INFANTIL CARBALLEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Mellora conexión peonil centros escolares e equipamentos



Descrición da medida:
Mellora peonil de acceso a pista deportiva e parque infantil. Con esta medida se propón a eliminación do trafico rodado entre o centro escolar e os equipamentos, para crear un espazo libre de tráfico rodado e seguro para os escolares.
Se deberán instalar sinais e medidas para non permitir o acceso rodado e delimitar a zona e preparación do pavimento para que sexa accesíbel.

Indicadores:

Número de peóns

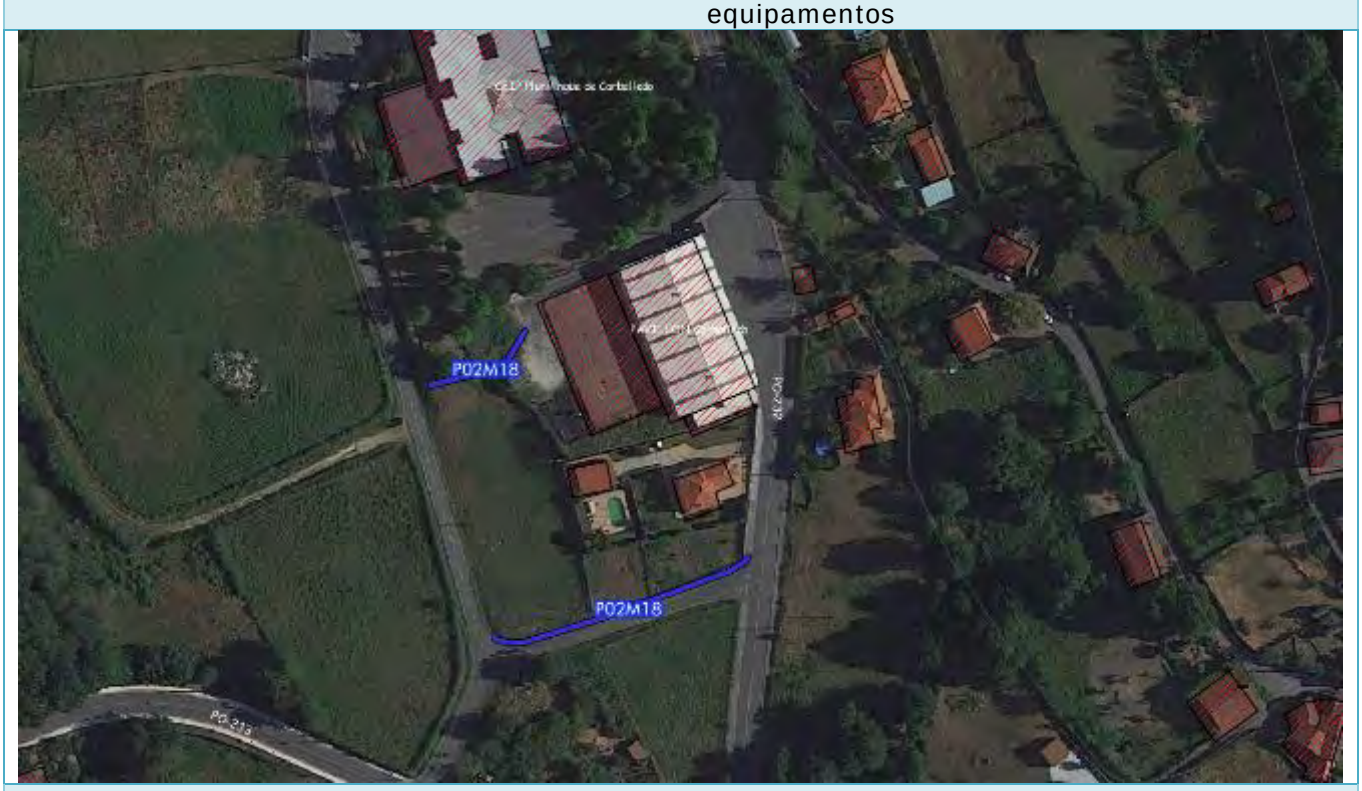
Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	0,5	1000
Obras/impl.	1	15.000
Total	**1,5**	**16.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
27	Corto prazo	P02

P02M018 SENDA PEONIL A CENTRO ESCOLAR CARBALLEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Mellora conexión peonil a centros escolares e equipamentos



Descrición da medida:
Mellora de acceso o centro escolar, mediante a creación dunha senda, con solucións técnicas que favorezan os desprazamentos seguros e evitar conflitos entre os distintos usuarios. Para a creación da senda da contorna da pista deportiva, será necesario dispor da cesión dos terreos.
Coa creación de estas sendas na zona escolar se promove unha rede de camiños seguros de acceso o centro e servicios que utilizan os escolares.

Indicadores:

Número de peóns

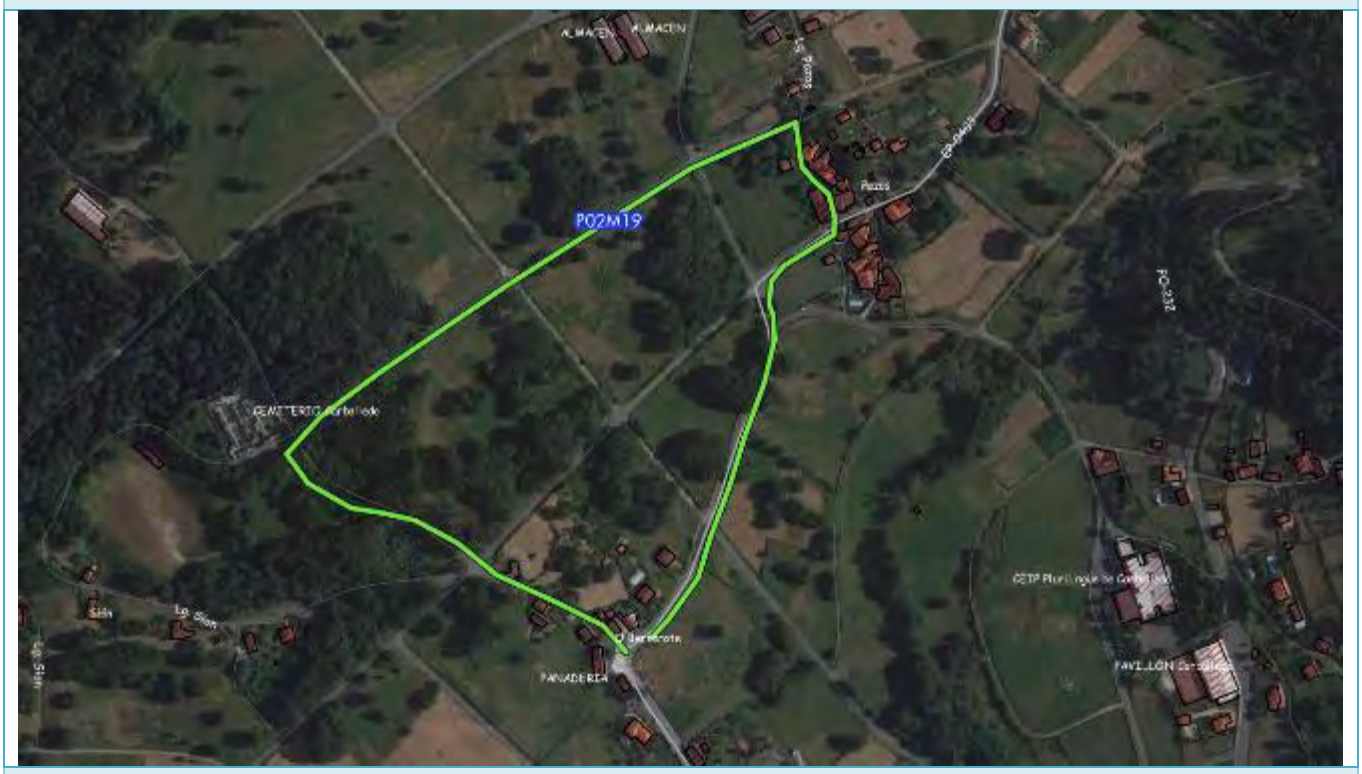
Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	1.500
Obras/impl.	2	28.000
Total	**3**	**29.500**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
28	Medio prazo	P02

P02M019 SENDAS PEONÍS CARBALLEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Mellora conexión entre lugares e parroquias



Descrición da medida:
As actuacións previstas teñen o obxectivo de resolver os problemas de accesibilidade, mellora e facilidade do tránsito peonil daquelas persoas que pretende acceder o núcleo onde están so servicios (médico, casa consistorial, cemiterio, etc..) A actuación consiste nunha senda que parte de Pazos unindo o cemiterio coa igrexia, a partir de este tramo a zona xa esta humaizada. En xeral, existe espazo suficiente para a execución dunha senda peonil accesible e confortable. Ademais, a pendente e o trazado melloran considerablemente as condicións de seguridade da mesma.

Indicadores:

Número de peóns

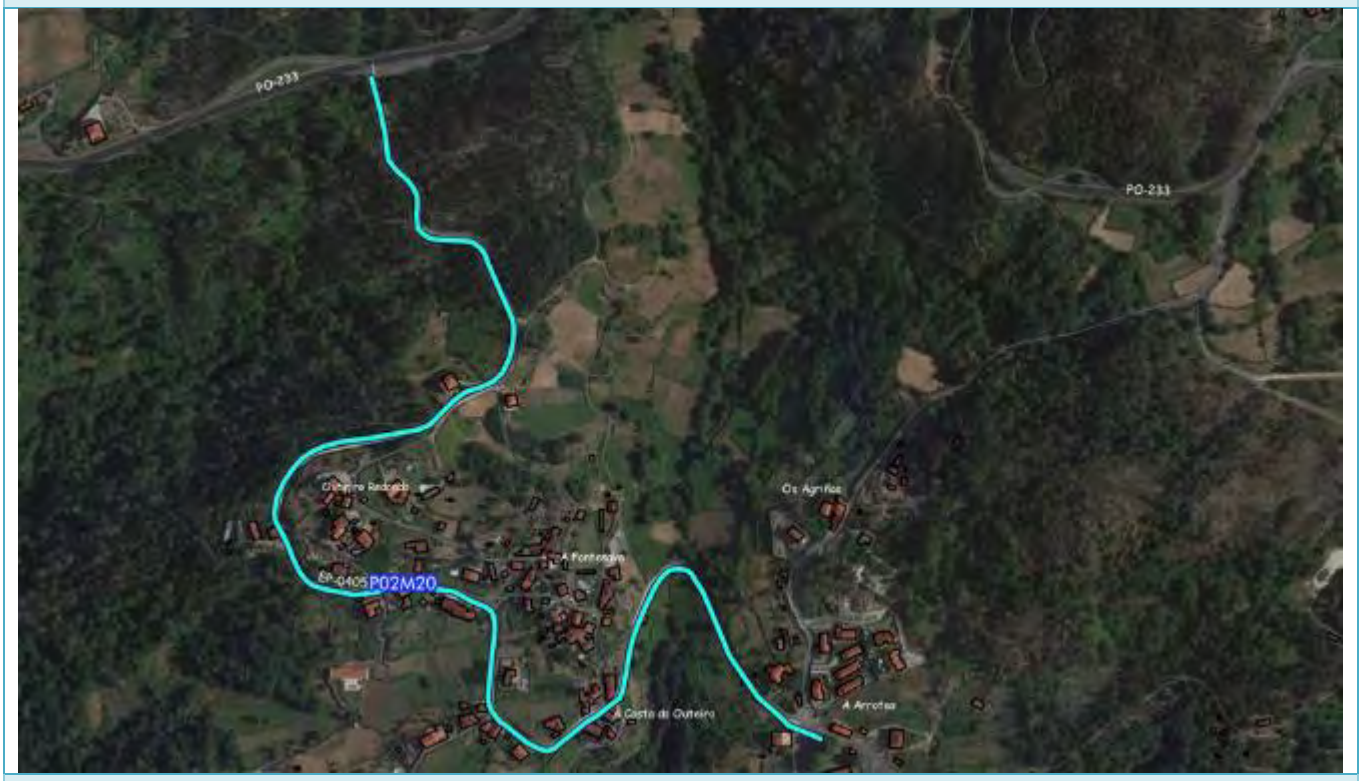
Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	6.000
Obras/impl.	3	75.000
Total	**4**	**81.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
29	Medio prazo	P02

P02M020 SENDA ALMOFREI

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Mellora conexión entre lugares e parroquias



Descrición da medida:
Proponse a execución dunha senda peonil de acceso a Almofrei dende a PO-233 por tratarse dunha zona que carece de medidas peonís. O acceso actual non presentan unhas características adecuadas para o tránsito de peóns pola existencia de vías destinadas so o tráfico rodado.
Con esta medida preténdese solucionar os problemas de accesibilidade peonil e promover os desprazamentos a pé da parroquia. En xeral, existe espazo suficiente, anque en zonas deberá ensanchar para a execución dunha senda peonil accesible e confortable. O trazado da vía achega as características de seguridade e confortabilidade ao traxecto.

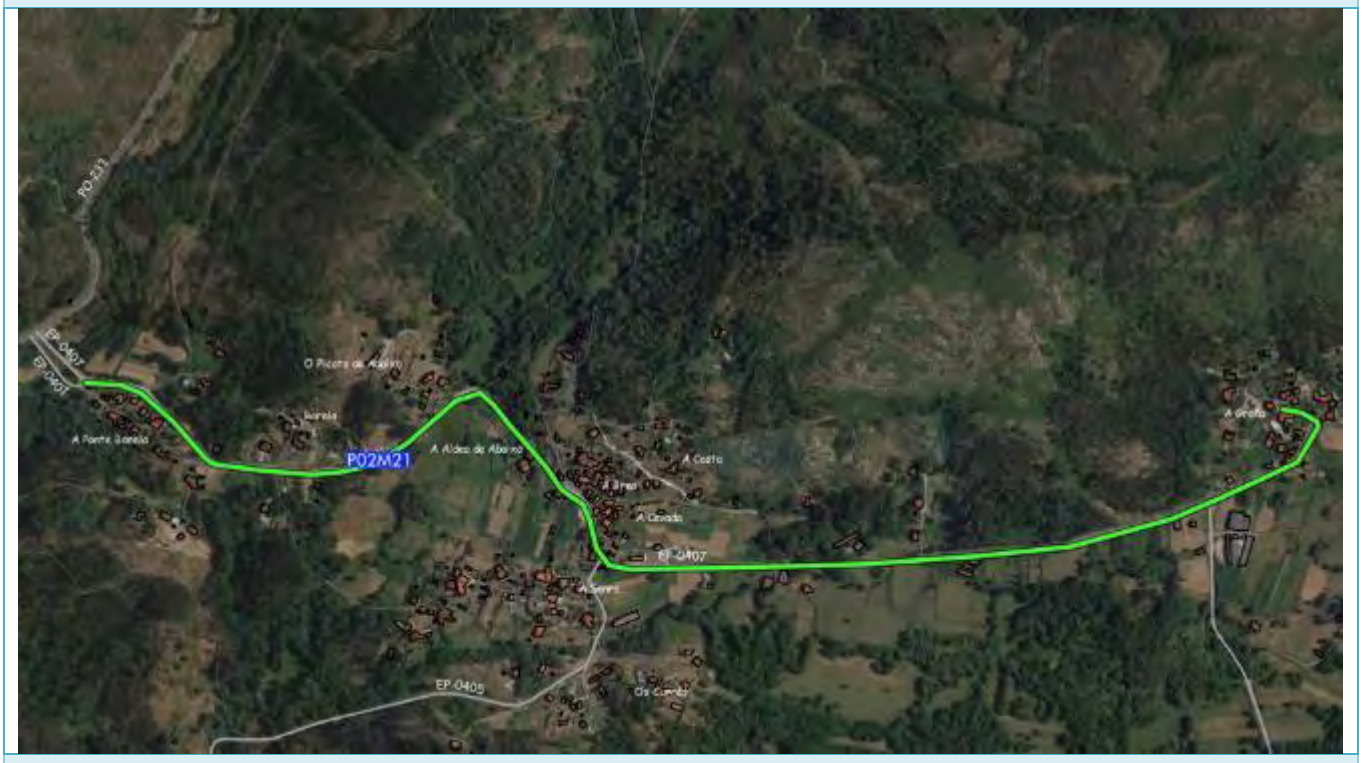
Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	2	6.000
Obras/impl.	6	220.000
Total	**8**	**226.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
30	Largo prazo	P02

P02M021 SENDA DE BORELA A GRAÑA

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Mellora conexión entre lugares e parroquias



Descrición da medida:
Proponse a execución dunha senda peonil de comunicación entre Borela e A Graña, por tratarse dunha zona que carece de medidas peonís.O acceso actual non presentan unhas características adecuadas para o tránsito de peóns pola existencia de vías destinadas so o tráfico rodado.
Con esta medida preténdese solucionar os problemas de accesibilidade peonil e promover os desprazamentos a pé entre Borela e A Graña.
En xeral, existe espazo suficiente, anque en zonas deberá ensanchar para a execución dunha senda peonil accesible e confortable. O trazado da vía achega as características de seguridade e confortabilidade ao traxecto.

Indicadores:

Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	2	7.000
Obras/impl.	4	225.000
Total	**6**	**232.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
31	Medio prazo	P02

P02M022 HUMANIZACIÓN VIASCÓN

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos a pé	Mellora conexión peonil na parroquia

Descrición da medida:
Mellora peonil de acceso en Viascón. Con esta medida se propón a ordenación das prazas de estacionamento e definición dunha senda peonil segura o tratarse dun cruce sen medidas de pasos de peóns nin beirarrúas.

Indicadores:

Número de peóns

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	4.000
Obras/impl.	2	45.000
Total	3	**47.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
32	Medio prazo	P02

5.3.- PLAN SECTORIAL DE FOMENTO DA MOBILIDADE CICLISTA (P03)

5.3.1.- OBXECTIVOS

Ten por obxecto a potenciación dos itinerarios ciclistas e o uso da bicicleta tanto por motivo traballo como por estudos e lecer.

5.3.2.- ALCANCE

Debe integrar todas as actuacións que afecten á mobilidade ciclista. En particular, as relativas a:

- Rede de itinerarios ciclistas
- Aparcadoiros de bicicletas.

5.3.3.- XESTIÓN

Na actualidade non existe unha concellaría coas competencias exclusivas en materia de mobilidade. Por tanto, proponse a designación na corporación municipal dun coordinador e mediador entre o demais participantes que unifiquen criterios e persíganse os mesmos obxectivos xerais, independentemente dos obxectivos particulares que cada un poida ter por separado en base a súas competencias. Desta forma, pódese establecer o Plan, traballando en estreita colaboración tanto para coordinar recursos como para establecer os procedementos de control e seguimento.

5.3.4.- INTEGRACIÓN MEDIDAS PMUS

A bicicleta é o medio de transporte máis sustentable, polo que se debe fomentar o seu uso, mellorando a súa seguridade e formando aos usuarios e condutores doutros vehículos no uso compartido do viario. As distancias e orografía fan de Cerdedo-Cotobade un lugar desfavorable para o uso da bicicleta.
Dada a inexistencia de infraestruturas en Cerdedo-Cotobade en materia de mobilidade ciclista, se parte dunha situación moi desfavorable que, axuntado á dispersión da poboación relegou este modo de transporte a viaxes moi esporádicas e cuxo motivo principal é o lecer. É por iso que a implantación este medio de transporte debe ser gradual e ordenada, polo que nos horizontes nos que se expón este PMUS non se pretende ser moi ambicioso. Desenvolverase unha rede de itinerarios ciclistas, ligados ás sendas mixtas, de forma que aos poucos promovan ou conciencien á poboación dos beneficios do uso da bicicleta. O desenvolvemento da mobilidade ciclista acompañarase do incremento de aparcadoiro para bicicletas e a sinalización adecuada tanto dos itinerarios como dos aparcadoiros. Todos estes aspectos

fomentarán os desprazamentos non motorizados e a intermodalidade, xerando uns hábitos e percepción que paulatinamente vaian articulando un dos eixos fundamentais da mobilidade sustentable.
En base a estas premisas, proponse as seguintes medidas para o fomento da mobilidade ciclista:

5.3.5.- MEDIDAS PLAN DE FOMENTO DA MOBILIDADE CICLISTA:

MEDIDAS	
P03M01	REDE DE ITINERARIOS CICLISTAS PRELIMINAR
P03M02	REDE DE APARCADOIROS DE BICICLETAS

5.3.5.1.- REDE DE ITINERARIOS CICLISTAS PRELIMINAR P03M1

As tipoloxías de deseño para o desenvolvemento destes itinerarios ciclables será variada e adecuada aos requirimentos do viario polo que transite, ás características do resto dos modos de transporte e á intensidade prevista de tráfico ciclista.Tal e como se establece no Manual de recomendacións de deseño, construción, infraestrutura, sinalización, balizamento, conservación e mantemento do carril bici da Dirección Xeral de Tráfico (DXT), a localización do carril bici está condicionada por unha serie de aspectos que deben terse en conta:
- Acceso e inmediatez: canto máis accesos déanse aos centros xeradores de viaxe, máis se utilizase o carril bici. Deberán considerarse os traxectos máis curtos para aumentar o número de potenciais usuarios.
- Intensidade de tráfico: deberíanse evitar interferencias rechamantes co tráfico motorizado, con especial consideración ao tráfico de vehículos pesados.
- Debe deseñarse por rutas de pendentes baixas.
- Calidade do pavimento: débense deseñar con pavimentos de formigón ou bituminosos, tentando dotar á superficie da maior uniformidade posible.
- Necesidade de dotar a infraestrutura dunha iluminación de calidade.

É necesario ter en conta o tipo de usuario que vai utilizar o carril bici.
En canto ao deseño do itinerario, é necesario prestar especial atención ás intersecciónns, xa que son un dos principais puntos onde se producen accidentes. Un deseño adecuado debe considerar os seguintes principios:
- Garantir unha adecuada visibilidade entre peóns e vehículos e unha superficie suficiente para detectalos, cando accedan á intersección, que permita a reacción adecuada.
- Sinalización clara e incluír pavimentos diferenciados.
- Limitar a velocidade dos vehículos motorizados. Incluír pavimentos diferenciados.

Se falamos da tipoloxía, ata hai pouco, denominábase de forma xenérica ás infraestruturas ciclistas co nome de carril bici e nel incluíase, case exclusivamente, aquelas infraestruturas que segregadas do tráfico motorizado construíronse orientadas cara ao lecer, aínda que estivesen en trama urbana. No entanto, existen diferentes tipoloxías como:

- Uso compartido da calzada (sección mixta): Vías para ciclos debidamente sinalizadas que comparten a calzada co tráfico motorizado de baixa densidade e temperado a 30 ou 20 km/h.
- Aceira-bici: Vías para ciclos integrados na beirarrúa ou espazo dos viandantes e que presentan algún tipo de sinalización e/ou elemento físico ou visual que as segrega do espazo propiamente peonil.
- Carril-bici: Vías para ciclos situadas na calzada de circulación rodada e separados do resto de carrís mediante sinalización horizontal. Os carrís bici considéranse "protexidos" cando están separados do resto da calzada mediante barreiras físicas franqueables ou descontinuas que impiden a invasión do carril por parte dos vehículos motorizados de catro rodas.
- Carril bus-bici: Carril reservado á circulación de autobuses e bicicletas.
- Pista-bici: Vías para ciclos segregadas fisicamente da calzada de circulación rodada e tamén do espazo peonil. É a modalidade adecuada onde a intensidade, velocidade, ou composición do tráfico motorizado recomenda segregar ao ciclista da calzada.
- Senda-bici: Vías para peóns e ciclos, que discorren por espazos abertos, parques, xardíns ou bosques e cuxo trazado é independente das calzadas convencionais de circulación rodada. Como transcorren independentemente dos viarios de tráfico motorizado poden ser compartidos co peón ou dispor unha banda exclusiva para ambos os modos.

5.3.5.2.- REDE DE APARCADOIROS DE BICICLETAS P03M2

O Manual de Aparcadoiros de Bicicletas, publicado polo Instituto para a Diversificación e Aforro da Enerxía, IDAE recolle as condicións adecuadas para os aparcadoiros de bicicletas:

Seguridade	A elección do material, deseño, ancoraxe e localización son adecuados para previr roubos ou actos de vandalismo
Polivalencia	É capaz de aloxar calquera tipo e dimensión de bicicleta e permite que sexan candadas cos antirroubos máis comúns
Accesibilidade	Atópase preto da porta de destino, a menos de 75 m para os de longa duración e a menos de 30 m para os de curta duración
Localización	Atópase nun lugar á vista dos transeúntes
Estabilidade	Permite que a bicicleta se manteña apoiada, mesmo cargada, sen a necesidade dun soporte propio e non ten elementos que a poidan estragar
Comodidade do ciclista	Ofrece unha contorna cómoda para os ciclistas, con espazo suficiente para facer manobras coa bicicleta, sen risco de estragar outras bicicletas e sen a necesidade de facer grandes esforzos

Comodidade con outros modos de transporte	A instalación cumpre coas normativas de accesibilidade de peóns e persoas con mobilidade reducida, sen entorpecer nin pór en risco a súa mobilidade. As manobras de acceso ao aparcabicis non crean situacións de risco coa circulación de vehículos motorizados e de ciclistas
Estética	Ofrece un deseño integrado na contorna urbana e arquitectónica, que dá confianza e que fai atractivo o aparcar
Protección climática	Pódese considerar a posibilidade de instalar un sistema de protección con respecto ao sol e a choiva
Custo e mantemento	Ten uns custos de instalación e mantemento aceptables

Por tanto, crese convinte o emprego de aparcabicis en U-investida.

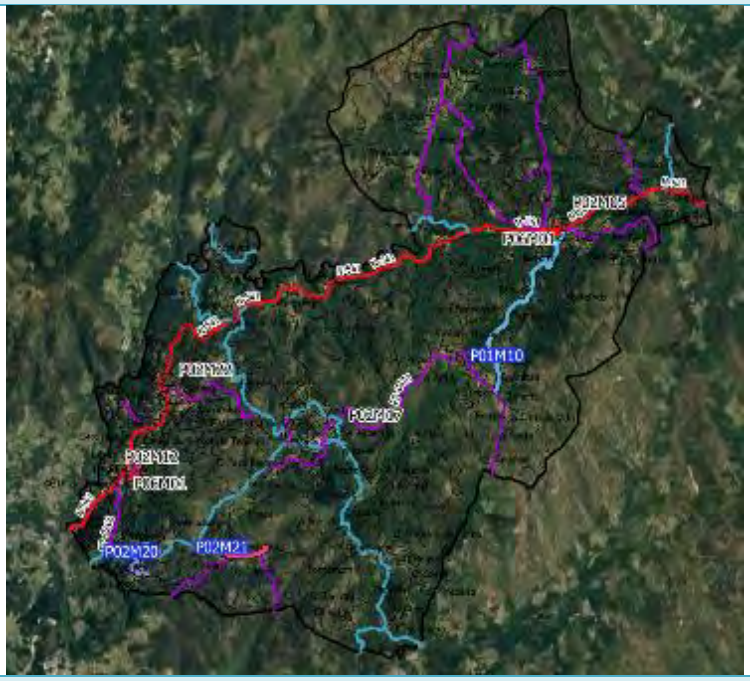
En canto aos criterios de instalación, os aparcabicis poden instalarse en calzada ou na beirarrúa. Se se instalan en calzada, utilizando unha soa praza de aparcadoiro de automóbil, pódense instalar 5 ancoraxes de tipo U-investida e recoméndase protexela mediante bolardos ou elementos que disuadan da invasión por parte de vehículos a motor. Se se instalan na beirarrúa, o aparcabicis tipo componse de 3 ancoraxes, pero débese axustar o número de ancoraxes ás necesidades e posibilidades reais do lugar onde se instale. Concretamente, débense ter en conta outros elementos de mobiliario urbano previamente instalados (como árbores ou bancos). Tamén hai que valorar a conveniencia de instalalos perpendiculares ao bordo ou oblicuos.

5.3.5.3.- FICHAS DAS MEDIDAS:

A continuación recóllense as fichas de cada una das medidas:

P03M01 REDE DE ITINERARIOS CICLISTAS PRELIMINAR

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos en bicicleta	Definir os eixos de mobilidade ciclista prioritaria



Descrición da medida:
Tal como xustificouse, e ante a situación de partida na que nin existen infraestruturas adecuadas nin unha demanda que o xustifique, a rede de itinerarios ciclistas proposta correspóndese coa rede de itinerarios peonís e ciclistas propostos na medida correspondente.. É, por tanto, unha rede mixta compartida co peón.
O obxectivo desta primeira rede de itinerarios ciclistas é o fomentar o uso da bicicleta e captar a novos usuarios de face a un futuro novo mapa de infraestruturas.
Debido ao sinalado anteriormente (execución das sendas peonís e ciclistas dentro do Plan Sectorial 2) non se imputan custos derivados desta medida.

Indicadores:

Incremento dos desprazamentos ciclistas
Lonxitude de tramos ciclistas executados
Número de actuacións acometidas

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.		
Obras/impl.	12	
Total	12	

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
33	Largo prazo	P03

P03M02 REDE DE APARCADOIROS DE BICICLETAS

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Potenciación dos desprazamentos en bicicleta	Favorecer o uso da bicicleta

Descrición da medida:
Esta proposta busca dotar aos principais equipamentos, instalacións e centros de atracción/xeración de viaxes; de aparcabicis adecuados: Ou-investida.
Para iso, propúxose un total de 8 localizacións cun mínimo de 3 unicidades por localización.
En canto aos criterios de instalación, os aparcabicis poden instalarse en calzada ou na beirarrúa.
Se se instalan en calzada, utilizando unha soa praza de aparcadoiro de automóbil, pódense instalar 5 ancoraxes de tipo U-invertida e recoméndase protexela mediante bolardos ou elementos que disuadan da invasión por parte de vehículos a motor.
Se se instalan na beirarrúa, o aparcabicis tipo componse de 3 ancoraxes, pero débese axustar o número de ancoraxes ás necesidades e posibilidades reais do lugar onde se instale. Concretamente, débense ter en conta outros elementos de mobiliario urbano previamente instalados (como árbores ou bancos).

Indicadores:

Número de aparcadoiros instalados
Calidade percibida das infraestruturas ciclistas

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.		
Obras/impl.	1	5.000
Total	1	**5.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
34	Corto prazo	P03

5.4.- PLAN SECTORIAL DE ESTACIONAMIENTO (P04)

5.4.1.- OBXECTIVOS

Ten por obxecto a adecuación da oferta á demanda de estacionamento e unha xestión máis eficaz do sistema de estacionamento en Cerdedo-Cotobade.

5.4.2.- ALCANCE

Este Plan está ligado, de maneira congruente, cos de ordenación do tráfico. Os programas específicos derivados deste plan están relacionados con:

- Reordenación do estacionamento na vía pública. Regulación.

- Sistema de xestión e control de estacionamento. Aparcadoiros disuasorios.

- Sinalización de Aparcadoiros.

5.4.3.- XESTIÓN

Na actualidade non existe unha concellaría coas competencias exclusivas en materia de mobilidade. Por tanto, proponse a designación na corporación municipal dun coordinador e mediador entre o demais participantes que unifiquen criterios e persíganse os mesmos obxectivos xerais, independentemente dos obxectivos particulares que cada un poida ter por separado en base a súas competencias. Desta forma, pódese establecer o Plan, traballando en estreita colaboración tanto para coordinar recursos como para establecer os procedementos de control e seguimento.

5.4.4.- INTEGRACIÓN MEDIDAS PMUS

Aínda que cos Plans de Mobilidade Urbana Sustentable 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 procura de aparcadoiro reduce as emisións e a presenza de vehículos circulando, ambas as positivas.

Como xa se viu no diagnóstico, observouse que non existen grandes problemas de aparcadoiro no municipio, así como nos equipamentos e dotacións sanitarias e educativas.

En base a estas premisas, proponse as seguintes medidas dentro do Plan de estacionamento:

5.4.6.- MEDIDAS PLAN DE PLAN DE ESTACIONAMENTO:

MEDIDAS	
P04M01	APARCADOIRO EN CENTRO CULTURAL TENORIO.
P04M02	APARCADOIRO PRAIA FLUVIAL CARBALLEDO.
P04M03	REVISIÓN DA DOTACIÓN DE PRAZAS PMR

5.4.6.1.- PRAZAS PMR:

Por prazas PMR referímonos aos aparcadoiros existentes na vía pública ou nas contornas exteriores dos edificios.

En todas as zonas de aparcadoiro de vehículos lixeiros situadas en vías públicas ou espazos libres de edificación, téñense que reservar permanentemente prazas de estacionamento para vehículos que transporten persoas con mobilidade reducida para que poidan ser ocupadas. Para iso, establécese unha dotación mínima de:

- Até 200 prazas: 1 praza adaptada por cada 40 prazas ou fracción.
- De 201 a 1.000 prazas: 1 praza adaptada máis por cada 100 prazas ou fracción.
- De 1.001 a 2.000 prazas: 1 praza adaptada máis por cada 200 prazas ou fracción.

En canto ás dimensións mínimas destinadas ao estacionamento do vehículo como tal son xeralmente de 450 x 220 cm e sobre estas e segundo o tipo de aparcadoiro, en liña ou batería, engadirase a área de achegamento.

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.

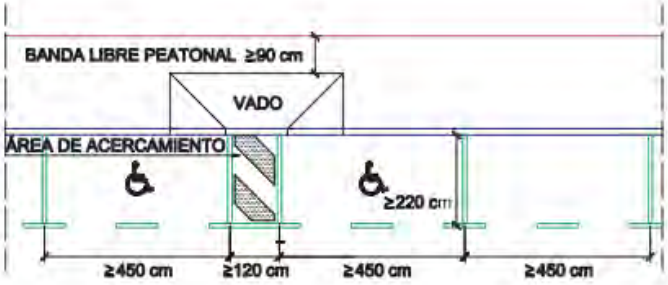
Así mesmo, estes espazos ou áreas de achegamento deben permitir enlazar de forma continua co itinerario accesible: ben á beirarrúa a través dun vao, ou ben cun paso de peóns. Teñen unha dimensión mínima de 120 cm ao longo da praza para acceder lateralmente en aparcadoiros en batería, e de 120 cm ao ancho da praza para acceder pola parte traseira en aparcadoiros en liña. En ambos os casos a área de achegamento pode ser compartida por dúas prazas contiguas para aforrar espazo.

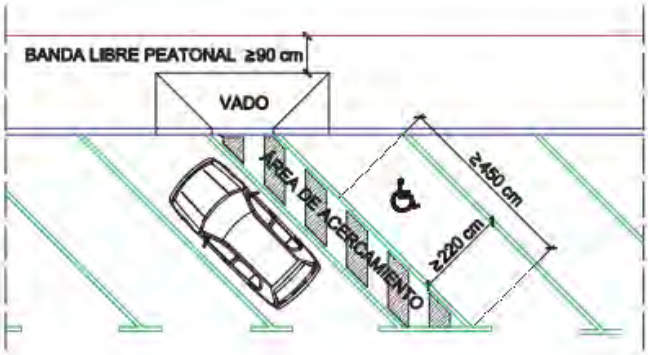
Garantirase mediante un rebaixe ou vao a incorporación do usuario de cadeira de rodas da praza reservada do aparcadoiro ao itinerario peonil ou beirarrúa, evitándose situacións de risco para os usuarios, e potenciándose a colocación da reserva de devandita praza lindeira aos pasos de peóns.

No caso de que se realice a reserva de aparcadoiro próxima aos pasos peonís, deixarase libre de obstáculos e de aparcadoiro unha distancia de 200 cm desde o paso de peóns á praza ou prazas reservadas, co fin de ampliar o control visual do paso de peóns á persoa que poida facer uso da praza reservada.

Estas prazas reservadas situaranse preto dos itinerarios peonís e dos accesos ao centro de traballo da zona, xerando así un percorrido curto que, ademais, debe ser accesible para PMR.

Sinalizaranse de forma ben visible, co Símbolo Internacional de Accesibilidade (SIA), tanto no plano vertical como no horizontal. Sinalizarase tamén a prohibición de aparcar para o resto dos vehículos. A sinalización en horizontal deberá ser antiescorregadiza e presentar contraste co pavimento adxacente.



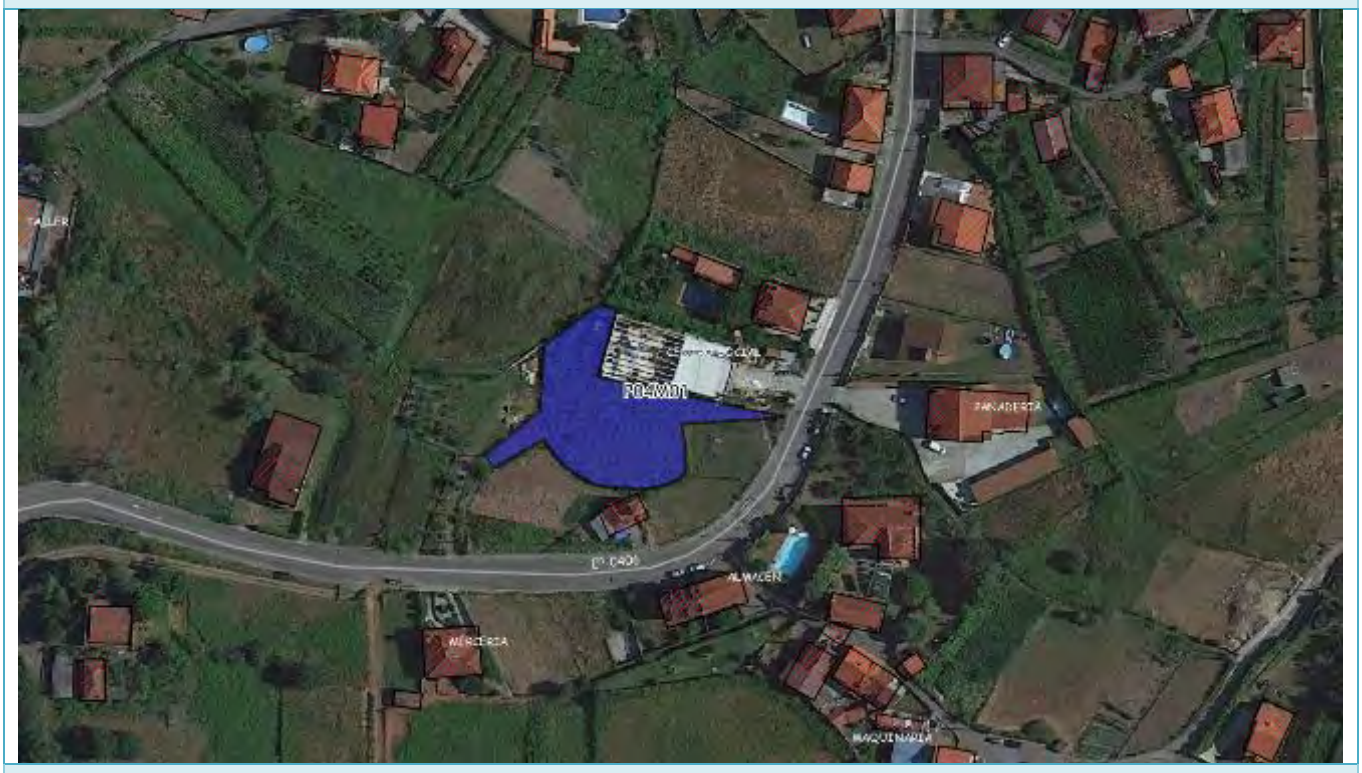


5.4.6.2.- FICHAS DAS MEDIDAS:

A continuación recóllense as fichas de cada una das medidas:

P04M01 APARCADOIRO EN CENTRO CULTURAL TENORIO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Atender ás necesidades de aparcadoiro	Crear bolsa de estacionamento vinculado o Centro Sociocultural de Tenorio



Descrición da medida: Co obxectivo de habilitar un espazo de estacionamento no centro sociocultural de Tenorio, este aparcadoiro disuasorio permitiría o estacionamento de curta, media ou longa estancia do vehículo privado mentres as persoas se desprazan o centro ou servicios de Tenorio. É importante que o intercambio de modos, de vehículo privado a camiñar prodúzase de forma segura e fácil.

Indicadores:

Ocupación do aparcadoiro

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	Redactado
Obras/impl.	2	155.000
Total	**3**	**155.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
35	Corto prazo	P04

P04M02 APARCADOIRO PRAIA FLUVIAL CARBALLEDO

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Atender ás necesidades de aparcadoiro	Crear bolsa de estacionamento vinculado o praia de Carballedo

Descrición da medida:
Co obxectivo de habilitar un espazo de estacionamento na praia de Carballedo, este aparcadoiro disuasorio permitiría o estacionamento de curta, media ou longa estancia do vehículo privado mentres as persoas se desprazan o praia ou sendas verdes que parten dende este punto.
É importante que o intercambio de modos de vehículo privado a bicicleta e a camiñar prodúzase de forma segura e fácil.

Indicadores:

Ocupación do aparcadoiro

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	3.000
Obras/impl.	2	82.000
Total	**3**	**85.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
36	Medio prazo	P04

P04M03 REVISIÓN DA DOTACIÓN DE PRAZAS PMR

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Atender as necesidades de aparcadoiro	Garantir la accesibilidade a todas as persoas

Descrición da medida:
Ao obxecto de valorar o estado da dotación de prazas de PMR exponse a realización dun estudo que comprende as seguinte fases:
- FASE 1: Inventario das prazas no municipio de Cerdedo-Cotobade, coa súa localización e características. Haberá que controlar tamén o estado das mesmas e o cumprimento da normativa. Ademais, valorarase o grao de ocupación e o número de infraccións.
- FASE 2: Recompilación do número de prazas PMR necesarias nas distintas áreas do municipio.
- FASE 3: Proposta de melloras nas prazas actuais e novas prazas a partir das conclusións obtidas das fases anteriores. Presentaranse as actuacións necesarias particularizadas para cada aparcadoiro.

Indicadores:

Cumprimento reserva de prazas para PMR
Número de accesos adaptados

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		2.000
Proxecto/A.T./D.O.	1	
Obras/impl.	1	10.000
Total	2	**12.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
37	Corto prazo	P04

5.5.- PLAN SECTORIAL DE MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA (P05)

5.5.1.- OBXECTIVOS

O obxecto do plan é introducir melloras da seguridade viaria no municipio de forma permanente.

5.5.2.- ALCANCE

Este Plan debe conter un diagnóstico de situación, unha formulación de obxectivos, unhas accións priorizadas e unha avaliación do mesmo, tanto cos obxectivos conseguidos como dos resultados negativos.

As claves do éxito estarán nun claro liderado municipal, con todos os actores intervenientes, e a colaboración e coordinación permanentes con todas as institucións e a sociedade civil.

Para reducir a accidentalidade, débese centrar o plan de actuación naquelas medidas encamiñadas a diminuír ou mitigar os índices de accidentalidade do municipio, medidas que poden incluír:

- Concienciación cidadá

- Xestión do tráfico

- Elementos de balizamiento e defensas no viario

- Control da velocidade

5.5.3.- XESTIÓN

Na actualidade non existe unha concellaría coas competencias exclusivas en materia de mobilidade. Por tanto, proponse a designación na corporación municipal dun coordinador e mediador entre o demais participantes que unifiquen criterios e persíganse os mesmos obxectivos xerais, independentemente dos obxectivos particulares que cada un poida ter por separado en base a súas competencias. Desta forma, pódese establecer o Plan, traballando en estreita colaboración tanto para coordinar recursos como para establecer os procedementos de control e seguimento.

5.5.4.- INTEGRACIÓN MEDIDAS PMUS

Minimizar o número dos accidentes e vítimas, debe ser un obxectivo constante e, por tanto, promover actuacións de mellora da seguridade viaria, desde o coñecemento e a comprensión, é o obxectivo marcado.

5.5.6.- MEDIDAS PLAN DE PLAN DA SEGURIDADE VIARIA:

MEDIDAS	
P05M01	PLAN DE SEGURIDADE VIARIA LOCAL
P05M02	REDUCIÓN DA VELOCIDADE EN VÍAS

Para que un modelo de mobilidade sexa sostible non só é preciso que se utilice o vehículo a motor de forma racional, que o usou da enerxía sexa eficiente ou que se minimicen as emisións contaminantes e o ruído, senón que tamén debe ter un nivel reducido de accidentalidade viaria, así como de lesividade e mortes asociadas. Así pois, unha mobilidade sustentable debe ser tamén, por definición, unha mobilidade segura.

A cultura da sustentabilidade en materia de mobilidade urbana a posta pola convivencia pacífica de todos os medios de transporte e a repartición equitativa do espazo público.

5.5.6.1.- FICHAS DAS MEDIDAS:

A continuación recóllense as fichas de cada una das medidas:

P05M01 PLAN DE SEGURIDADE VIARIA LOCAL

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Mellorar a seguridade viaria	Fomentar a posta en práctica de estratexias e medidas de seguridade

Descrición da medida:

Con esta medida proponse elaborar un Plan de Seguridade Viaria Local en base á estratexia do PMUS, para:
- Promover estratexias e actuacións que garantan a seguridade viaria.
- Indagar nas causas e consecuencias da accidentalidade viaria e garantir a posibilidade de convivencia.

A formulación metodológico segue o Plan de Seguridade Viaria Urbana Tipo da DXT, estruturándose en catro etapas:
- Diagnóstico, onde se recollerán todos os datos básicos necesarios sobre a situación demográfica, socioeconómica, do parque móbil, dos hábitos de mobilidade e da situación de partida no ámbito da Seguridade Viaria. Para a análise deste último utilizarase o mapa local de riscos de accidentalidade.
- Formulación de propostas, que se exporán en función dos resultados obtidos na fase de diagnóstico e que se centrarán nos aspectos que requiran algunha mellora.
- Elaboración do plan de acción.
- Avaliación do plan de acción.

Indicadores:

Cumprimento reserva de prazas para PMR
Número de accesos adaptados

Orzamento e prazo estimado

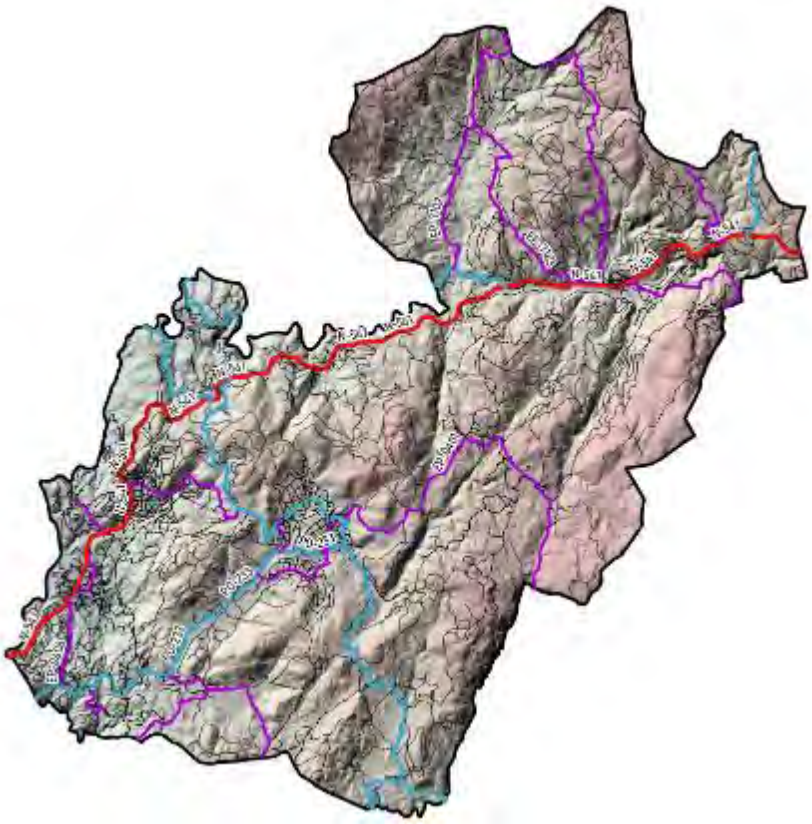
	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos	2	7500
Proxecto/A.T./D.O.		
Obras/impl.		
Total	2	**7.500**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
38	Medio prazo	P05

P05M02 REDUCIÓN DA VELOCIDADE EN VÍAS

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Mellorar a seguridade viaria	Fomentar a posta en práctica de estratexias e medidas de seguridade

P05M02 REDUCIÓN DA VELOCIDADE EN VÍAS



Descrición da medida:
Con esta medida proponse reducir a velocidade naquelas vías con maior sinistralidade. Grazas á medida P05M01 disporase dunha ferramenta que sirva para identificar estas vías que e xunto coa implantación das propostas queque derivan da medida, poderase decidir obxectivamente que tramos teñen que ser afectados por esta redución de velocidade.
Por tanto, entre as actuacións que se poden propor co fin de conseguir a redución da velocidade poden ser:
- Sinalización adecuada e medidas de acougado de tráfico ou moderación da velocidade.
- Realizar campañas de comunicación e educación viaria sobre velocidade excesiva. Neste caso, farase unha en colaboración cos centros escolares.
- Implantar dispositivos tecnolóxicos de vixilancia (radares para detectar infraccións situados en puntos concretos do municipio en función do nivel de accidentalidade catalogado).
- Realizar controis de velocidade de forma esporádica e aleatoria.

Dado que esta proposta asóciase aos corpos de seguridade (garda civil,…) ou xa están incluídas parcialmente dentro doutras propostas deste PMUS, impútase un custo nulo ao Plan.

Indicadores:

Cumprimento reserva de prazas para PMR
Número de accesos adaptados

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.		
Obras/impl.	12	
Total	12	

Orde de medida | Horizonte temporal | Plan Sectorial

P05M02 REDUCIÓN DA VELOCIDADE EN VÍAS		
39	Curto prazo	P05

5.6.- PLAN SECTORIAL DE MELLORAS DA CALIDADE AMBIENTAL E AFORRO ENERXÉTICO (P06)

5.6.1.- OBXECTIVOS

O obxecto do plan é establecer o conxunto de medidas e accións que teñen como finalidade:

- Asegurar a calidade do aire
- Velar pola calidade do espazo público urbano para o cidadán
- Protexer os espazos naturais do tráfico.

5.6.2.- ALCANCE

Dada a imbricación deste plan cos Obxectivos xenerais do PMUS, cabe relacionalo directamente con este. En particular, a avaliación dos impactos do PMUS (Plan de Avaliación e Seguimento) determinará a eficiencia das medidas adoptadas para a mellora da calidade ambiental e o aforro enerxético.

5.6.3.- XESTIÓN

Na actualidade non existe unha concellaría coas competencias exclusivas en materia de mobilidade. Por tanto, proponse a designación na corporación municipal dun coordinador e mediador entre o demais participantes que unifiquen criterios e persíganse os mesmos obxectivos xerais, independentemente dos obxectivos particulares que cada un poida ter por separado en base a súas competencias. Desta forma, pódese establecer o Plan, traballando en estreita colaboración tanto para coordinar recursos como para establecer os procedementos de control e seguimento.

5.6.4.- INTEGRACIÓN MEDIDAS PMUS

Reducir a dependencia dos combustibles fósiles e fomentar o uso de tecnoloxías máis limpas e eficientes é un dos obxectivos fundamentais deste PMUS, obxectivo que está recollido de forma implícita en case todas as medidas propostas. Con todo, na actualidade en Cerdedo-Carballedo non existen as infraestruturas adecuadas para potenciar o seu uso.

5.6.6.- MEDIDAS DE XESTIÓN DA MOBILIDADE P06

MEDIDAS

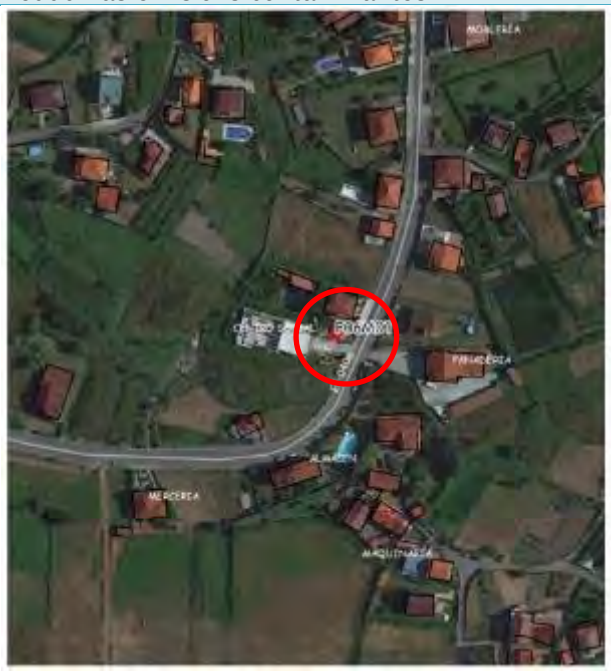
P06M01	IMPULSAR O USO DO VEHÍCULO ELÉCTRICO: INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ELECTRICA DE VEHICULOS

5.6.6.1.- FICHAS DAS MEDIDAS:

A continuación recóllense as fichas de cada una das medidas:

P06M01 IMPULSAR O USO DO VEHÍCULO ELÉCTRICO: INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ELECTRICA DE VEHICULOS

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Reducir as emisións contaminantes	Potenciar o uso de vehículos máis limpos



Descrición da medida:
Os vehículos propulsados con enerxías alternativas están chamados a formar parte da mobilidade sustentable no transporte a nivel global. Neste contexto, e atendendo á dificultade de penetración destas tecnoloxías no mercado, co obxectivo de fomentar o uso de vehículos motorizados limpos proponse a construción de puntos de recarga, un situado no aparcadoiro de Cerdedo e outro en Tenorio, no futuro aparcadoiro do centro sociocultural.

Indicadores:

Cumprimento reserva de prazas para PMR
Número de accesos adaptados

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.	1	3000
Obras/impl.	1	32000
Total	2	**35000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
40	Medio prazo	P06

5.7.- PLAN SECTORIAL DE MELLORAS DA INTEGRACIÓN DA MOBILIDADE NAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS (P07)

5.7.1.- OBXECTIVOS

O obxecto do plan é establecer o conxunto de medidas e recomendacións a considerar nos desenvolvementos urbanísticos futuros, así como a súa vinculación, con carácter normativo, ao plan xeral.

5.7.2.- ALCANCE

Debe integrar o conxunto de recomendacións e requisitos básicos para o desenvolvemento urbanístico relativos, polo menos, aos seguintes aspectos:

- Transporte Público: promovendo formas de desarrolo que facilite a creación, progresiva de transporte de densidade suficiente

- Deseño da vía pública: distribución de usos na sección de acordo co tipo de vía (estrutura funcional)

- Alternativas de financiación para o transporte público.

5.7.3.- XESTIÓN

Na actualidade non existe unha concellaría coas competencias exclusivas en materia de mobilidade. Por tanto, proponse a designación na corporación municipal dun coordinador e mediador entre o demais participantes que unifiquen criterios e persíganse os mesmos obxectivos xerais, independentemente dos obxectivos particulares que cada un poida ter por separado en base a súas competencias. Desta forma, pódese establecer o Plan, traballando en estreita colaboración tanto para coordinar recursos como para establecer os procedementos de control e seguimento.

5.7.4.- INTEGRACIÓN MEDIDAS PMUS

Desde o plan urbanístico, coa PXOM como a súa ferramenta máis importante, pódese influír de forma determinante sobre o desenvolvemento de modelos de desenvolvemento territorial e urbano e, polo tanto, na mobilidade.

5.7.6.- MEDIDAS DE XESTIÓN DA MOBILIDADE P07

MEDIDAS	
P07M01	ORDENANZA MUNICIPAL DE MOBILIDADE
P07M02	REVISIÓN DA PXOM CON CRITERIOS DE MOBILIDADE XERADA E MOBILIDADE SUSTENTABLE

Para que un modelo de mobilidade sexa sostible non só é preciso que se utilice o vehículo a motor de forma racional, que o usou da enerxía sexa eficiente ou que se minimicen as emisións contaminantes e o ruído, senón que tamén debe ter un nivel reducido de accidentalidade viaria, así como de lesividade e mortes asociadas. Así pois, unha mobilidade sustentable debe ser tamén, por definición, unha mobilidade segura.

A cultura da sustentabilidade en materia de mobilidade urbana a posta pola convivencia pacífica de todos os medios de transporte e a repartición equitativa do espazo público.

5.7.6.1.- FICHAS DAS MEDIDAS:

A continuación recóllense as fichas de cada una das medidas:

P07M01 ORDENANZA MUNICIPAL DE MOBILIDADE

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Cambiar o comportamento cara a unha mobilidade máis sustentable	Promover pautas de mobilidade sustentable efectivas desde a normativa municipal

Descrición da medida:
Con esta medida proponse levar a cabo unha ordenanza en materia de circulación e uso das vías para que englobe os asuntos relacionados coa mobilidade.
Dado que esta función pode levar a cabo cos recursos actuais do Concello, non se imputan custos ao Plan.

Indicadores:

Cumprimento reserva de prazas para PMR
Número de accesos adaptados

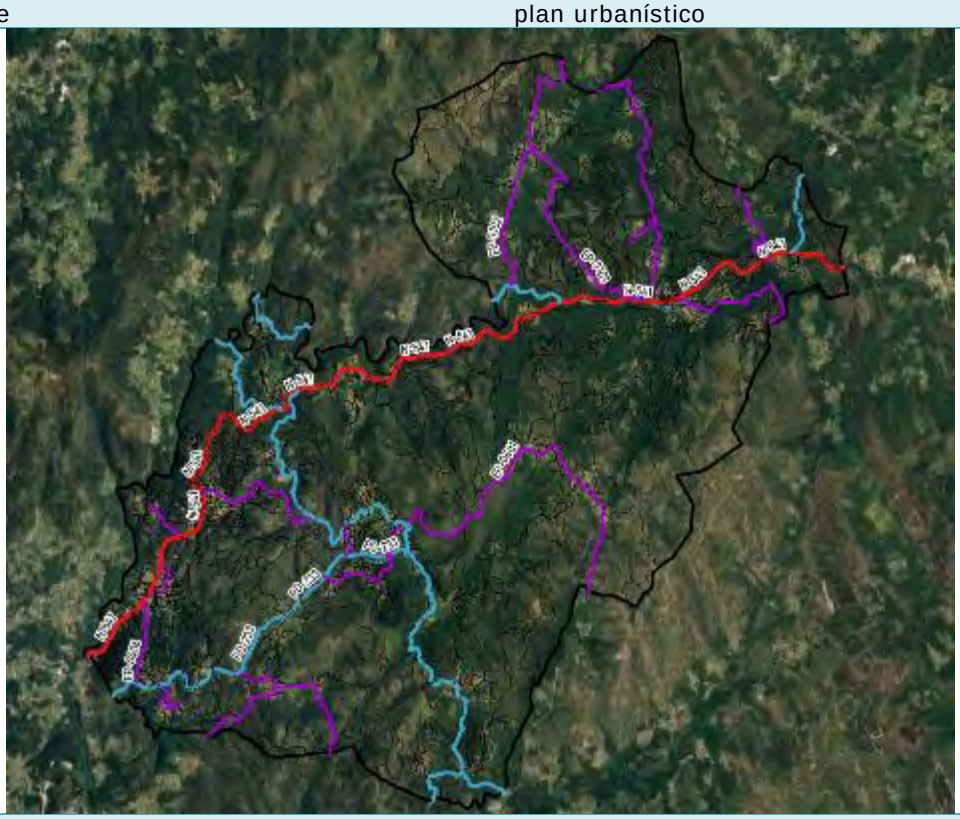
Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.		
Obras/impl.	6	
Total	6	

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
41	Medio prazo	P07

P07M02 REVISIÓN DA PXOM CON CRITERIOS DE MOBILIDADE XERADA E MOBILIDADE SUSTENTABLE

Obxectivo xeral	Obxectivo específico
Actualizar a PXOM en materia de mobilidade sustentable	Incluír criterios de mobilidade sustentable no plan urbanístico



Descrición da medida:
Realizarase unha revisión completa da PXOM e normas urbanísticas en vigor para que inclúa os criterios de mobilidade xerada e mobilidade sustentable que se comezaron a estudar neste primeiro De cara a futuros planeamentos urbanísticos será necesario a elaboración dun novo PMUS en coordinación coa PXOM.

Indicadores:

Finalización da revisión dos documentos

Orzamento e prazo estimado

	MESES	Orzam. Base Licitación (€)
Est. Previos		
Proxecto/A.T./D.O.		
Obras/impl.	12	25.000
Total	12	**25.000**

Orde de medida	Horizonte temporal	Plan Sectorial
42	Medio prazo	P07

5.8.- RESUMEN DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS ESPECÍFICOS.

Realizouse unha valoración estimada do custo de implantación das propostas cuxo total ascende a 3,64 millóns de euros. Na seguinte táboa móstrase a programación e orzamento anual estimado para a execución das medidas incluías no PMUS*CC*.

PLAN SECTORIAL	ORDEN	COD	MEDIDA	PRAZO	MESES	ORZAMENTO
P.S. ORDEACIÓN DO TRÁFICO E ESTRUTURA DA REDE VIARIA.	1	P01M01	MELLORA DA SINALIZACIÓN E ADECUACIÓN Á XERARQUIZACIÓN VIARIA EN CERDEDO	CORTO	5	4.500 €
	2	P01M02	REORDENACIÓN DO CASCO HISTORICO CERDEDO	CORTO	2	5.000 €
	3	P01M03	REORDENACIÓN TRAFICO VIAIS INTERIORES TENORIO	CORTO	3	6.000 €
	4	P01M04	REORDENACIÓN TRAFICO VIAIS INTERIORES CARBALLEDO	CORTO	1,5	2.000 €
	5	P01M05	MELLORA CONTORNA IGREXA TENORIO	MEDIO	4	46.500 €
	6	P01M06	ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO URBANO DE CERDEDO	MEDIO	3	75.500 €
	7	P01M07	ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO RURAL DE TENORIO	MEDIO	3	75.500 €
	8	P01M08	ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO RURAL DE CARBALLEDO	MEDIO	3	60.000 €
	9	P01M09	MELLORA CONTORNA PASARELA CENTROS ESCOLARES	MEDIO	2	45.000 €
	10	P01M10	MELLORA ESTRADA DE CERDEDO A CAROI	LARGO	10	1.200.000 €
P.S. FOMENTO DA MOBILIDADE PEONIL.	11	P02M01	MELLORA ILUMINACIÓN PONTE ROMANA CERDEDO	MEDIO	3	35.000 €
	12	P02M02	SENDA PEONIL ATA A PRAIA FLUVIAL EN CERDEDO	LARGO	3	68.000 €

PLAN SECTORIAL	ORDEN	COD	MEDIDA	PRAZO	MESES	ORZAMENTO
	13	P02M03	CAMIÑO PEONIL A PRAIA FLUVIAL CERDEDO	MEDIO	1,5	12.750 €
	14	P02M04	CONTINUACIÓN SENDA PEONIL RUA CONSTITUCIÓN CERDEDO	LARGO	3	58.000 €
	15	P02M05	HUMANIZACIÓN CONTORNA PAVILLÓN E GALIÑA AZUL CERDEDO	LARGO	3	68.000 €
	16	P02M06	SENDA RÚA MUIÑOS CERDEDO	MEDIO	3	51.500 €
	17	P02M07	SENDA DENDE RÚA OURENSE A CASA CONSISTORIAL CERDEDO	LARGO	3	45.000 €
	18	P02M08	MELLORA ACCESIBILIDADE CEMENTERIO CERDEDO	MEDIO	3	35.000 €
	19	P02M09	SENDA DENDE CAVELOS A TENORIO	LARGO	4	73.000 €
	20	P02M10	SENDAS PEONÍS N-541 EN TENORIO	LARGO	6,5	270.000 €
	21	P02M11	CONTINUACIÓN SENDAS PEONÍS TRAVESIA DE TENORIO	MEDIO	5,5	190.000 €
	22	P02M12	SENDAS PEONÍS CENTROS ESCOLARES TENORIO	MEDIO	3	79.000 €
	23	P02M13	SENDA PEONIL ZONA ESCOLA MÚSICA DE TENORIO	LARGO	1,5	32.000 €
	24	P02M14	SENDA PEONIL ATA CAMPO DE FUTBOL TENORIO	LARGO	3	55.000 €
	25	P02M15	SENDA PEONIL PRAIA FLUVIAL EN CARBALLEDO	MEDIO	3	35.000 €
	26	P02M16	SENDA PEONIL CONTORNA CENTRO ESCOLAR CARBALLEDO	CORTO	4	57.000 €
	27	P02M17	MELLORA CONTORNA PISTA DEPORTIVA E PARQUE INFANTIL CARBALLEDO	CORTO	1,5	16.000 €
	28	P02M18	SENDA PEONIL A CENTRO ESCOLAR CARBALLEDO	MEDIO	3	29.500 €

PLAN SECTORIAL	ORDEN	COD	MEDIDA	PRAZO	MESES	ORZAMENTO
	29	P02M19	SENDAS PEONÍS CARBALLEDO	MEDIO	4	81.000 €
	30	P02M20	SENDA ALMOFREI	LARGO	8	226.000 €
	31	P02M21	SENDA DE BORELA A GRAÑA	LARGO	6	232.000 €
	32	P02M22	HUMANIZACIÓN VIASCÓN	MEDIO	3	47.000 €
P.S. FOMENTO DA MOBILIDADE CICLISTA	33	P03M01	REDE DE ITINERARIOS CICLISTAS PRELIMINAR	LARGO	12	- €
	34	P03M02	REDE DE APARCADOIROS DE BICICLETAS	CORTO	1	5.000 €
P.S. ESTACIONAMIENTO	35	P04M01	APARCADOIRO EN CENTRO CULTURAL TENORIO.	CORTO	3	155.000 €
	36	P04M02	APARCADOIRO PRAIA FLUVIAL CARBALLEDO.	MEDIO	3	85.000 €
	37	P04M03	REVISIÓN DA DOTACIÓN DE PRAZAS PMR	CORTO	2	12.000 €
P.S. MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA	38	P05M01	PLAN DE SEGURIDADE VIARIA LOCAL	MEDIO	2	7.500 €
	39	P05M02	REDUCIÓN DA VELOCIDADE EN VÍAS	LARGO	12	- €
P.S. MELLORAS DA CALIDADE AMBIENTAL E AFORRO ENERXÉTICO	40	P06M01	INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ELECTRICA DE VEHICULOS	MEDIO	2	35.000 €
P.S. MELLORAS DA INTEGRACIÓN DA MOBILIDADE NAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS	41	P07M01	ORDENANZA MUNICIPAL DE MOBILIDADE	MEDIO	6	- €
	42	P07M02	REVISIÓN DA PXOM CON CRITERIOS DE MOBILIDADE XERADA E MOBILIDADE SUSTENTABLE	MEDIO	12	25.000 €
			TOTAL ORZAMENTO EXECUCIÓN MATERIAL PMUS			3.640.250 €

5.9.- PLAN DE IMPLATACIÓN.

COD	PLAN E MELLORA	PRAZO	MES	Corto Prazo		Medio Prazo			Largo Prazo				
				2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
P01	P.S. ORDEACIÓN DO TRÁFICO E ESTRUTURA DA REDE VIARIA.			*9.500 €*	*8.000 €*	*106.500 €*	*75.500 €*	*120.500 €*	*1.200.000 €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*
P01M01	MELLORA DA SINALIZACIÓN E ADECUACIÓN Á XERARQUIZACIÓN VIARIA EN CERDEDO	CORTO	5	4.500 €									
P01M02	REORDENACIÓN DO CASCO HISTORICO CERDEDO	CORTO	2	5.000 €									
P01M03	REORDENACIÓN TRAFICO VIAIS INTERIORES TENORIO	CORTO	3		6.000 €								
P01M04	REORDENACIÓN TRAFICO VIAIS INTERIORES CARBALLEDO	CORTO	1,5		2.000 €								
P01M05	MELLORA CONTORNA IGREXA TENORIO	MEDIO	4			46.500 €							
P01M06	ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO URBANO DE CERDEDO	MEDIO	3				75.500 €						
P01M07	ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO RURAL DE TENORIO	MEDIO	3					75.500 €					
P01M08	ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO RURAL DE CARBALLEDO	MEDIO	3			60.000 €							
P01M09	MELLORA CONTORNA PASARELA CENTROS ESCOLARES	MEDIO	2					45.000 €					
P01M10	MELLORA ESTRADA DE CERDEDO A CAROI	LARGO	10						1.200.000 €				
P02	P.S. FOMENTO DA MOBILIDADE PEONIL.			*18.000 €*	*57.000 €*	*195.000 €*	*284.750 €*	*118.000 €*	*183.000 €*	*349.000 €*	*338.000 €*	*232.000 €*	*45.000 €*
P02M01	MELLORA ILUMINACIÓN PONTE ROMANA CERDEDO	MEDIO	3				35.000 €						
P02M02	SENDA PEONIL ATA A PRAIA FLUVIAL EN CERDEDO	LARGO	3								68.000 €		
P02M03	CAMIÑO PEONIL A PRAIA FLUVIAL CERDEDO	MEDIO	1,5				12.750 €						
P02M04	CONTINUACIÓN SENDA PEONIL RUA CONSTITUCIÓN CERDEDO	LARGO	3						58.000 €				
P02M05	HUMANIZACIÓN CONTORNA PAVILLÓN E GALIÑA AZUL CERDEDO	LARGO	3							68.000 €			
P02M06	SENDA RÚA MUIÑOS CERDEDO	MEDIO	3			51.500 €							
P02M07	SENDA DENDE RÚA OURENSE A CASA CONSISTORIAL CERDEDO	LARGO	3										45.000 €
P02M08	MELLORA ACCESIBILIDADE CEMENTERIO CERDEDO	MEDIO	3			35.000 €							
P02M09	SENDA DENDE CAVELOS A TENORIO	LARGO	4						73.000 €				
P02M10	SENDAS PEONÍS N-541 EN TENORIO	LARGO	6,5								270.000 €		
P02M11	CONTINUACIÓN SENDAS PEONÍS TRAVESIA DE TENORIO	MEDIO	5,5				190.000 €						
P02M12	SENDAS PEONÍS CENTROS ESCOLARES TENORIO	MEDIO	3			79.000 €							
P02M13	SENDA PEONIL ZONA ESCOLA MÚSICA DE TENORIO	LARGO	1,5						32.000 €				
P02M14	SENDA PEONIL ATA CAMPO DE FUTBOL TENORIO	LARGO	3							55.000 €			
P02M15	SENDA PEONIL PRAIA FLUVIAL EN CARBALLEDO	MEDIO	3					35.000 €					
P02M16	SENDA PEONIL CONTORNA CENTRO ESCOLAR CARBALLEDO	CORTO	4		57.000 €								
P02M17	MELLORA CONTORNA PISTA DEPORTIVA E PARQUE INFANT. CARBALLEDO	CORTO	1,5	16.000 €									
P02M18	SENDA PEONIL A CENTRO ESCOLAR CARBALLEDO	MEDIO	3			29.500 €							
P02M19	SENDAS PEONÍS CARBALLEDO	MEDIO	4					81.000 €					
P02M20	SENDA ALMOFREI	LARGO	8							226.000 €			
P02M21	SENDA DE BORELA A GRAÑA	LARGO	6									232.000 €	
P02M22	HUMANIZACIÓN VIASCÓN	MEDIO	3				47.000 €						
P03	P.S. FOMENTO DA MOBILIDADE CICLISTA			*- €*	*5.000 €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*
P03M01	REDE DE ITINERARIOS CICLISTAS PRELIMINAR	LARGO	12										
P03M02	REDE DE APARCADOIROS DE BICICLETAS	CORTO	1		5.000 €								

COD	PLAN E MELLORA	PRAZO	MES	Corto Prazo		Medio Prazo			Largo Prazo				
				2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
P04	**P.S. ESTACIONAMIENTO**			*155.000 €*	*12.000 €*	*85.000 €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*
P04M01	APARCADOIRO EN CENTRO CULTURAL TENORIO.	CORTO	3	155.000 €									
P04M02	APARCADOIRO PRAIA FLUVIAL CARBALLEDO.	MEDIO	3			85.000 €							
P04M03	REVISIÓN DA DOTACIÓN DE PRAZAS PMR	CORTO	2		12.000 €								
P05	**P.S. MELLORA DA SEGURIDADE VIARIA**			*- €*	*- €*	*- €*	*- €*	*7.500 €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*
P05M01	PLAN DE SEGURIDADE VIARIA LOCAL	MEDIO	2					7.500 €					
P05M02	REDUCIÓN DA VELOCIDADE EN VÍAS	LARGO	12										
P06	**P.S. MELLORAS DA CALIDADE AMBIENTAL E AFORRO ENERXÉTICO**			*- €*	*- €*	*- €*	*- €*	*35.000 €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*
P06M01	INSTALACIÓN DE PUNTOS DE RECARGA ELECTRICA DE VEHICULOS	MEDIO	2					35.000 €					
P07	**P.S. MELLORAS DA INTEGRACIÓN DA MOBILIDADE NAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS**			*- €*	*- €*	*- €*	*- €*	*25.000 €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*	*- €*
P07M01	ORDENANZA MUNICIPAL DE MOBILIDADE	MEDIO	6										
P07M02	REVISIÓN DA PXOM CON CRITERIOS DE MOBILIDADE XERADA E MOBILIDADE SUSTENTABLE	MEDIO	12					25.000 €					
	COSTO ANUAL ESTIMADO			**180.500 €**	**82.000 €**	**386.500 €**	**360.250 €**	**304.000 €**	**1.363.000 €**	**349.000 €**	**338.000 €**	**232.000 €**	**45.000 €**
	COSTO ANUAL ACUMULADO			**180.500 €**	**262.500 €**	**649.000 €**	**1.009.250 €**	**1.313.250 €**	**2.676.250 €**	**3.025.250 €**	**3.363.250 €**	**3.595.250 €**	**3.640.250 €**
	COSTO A CORTO, MEDIO E LARGO PRAZO			**262.500 €**		**1.050.750 €**			**2.327.000 €**				

Cerdedo-Cotobade, Xaneiro 2022

Polo equipo redactor:

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación
Licenciada en Arquitectura, colexiada Nº 15135 COAG

Asdo.: Mª del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes, colexiada. Nº 4.481 ICOIME
Enxeñeira T. Agrícola colexiada. Nº 2.090 COITAG

Asdo.: Iria Corbacho Quintela
Fdo.: Iria Corbacho Quintela
Licenciatura en ciencias ambientais.
Enxeñeira de Montes
Enxeñeira técnica Forestal, colexiada Nº 4856 COITF

CONCELLO DE
CERDEDO-COTOBADE

PLANOS

Xaneiro 2022

GEOURBAN Ingeniería Ambiental y Urbanismo, S.L. 986 454 046 – 605 613 855

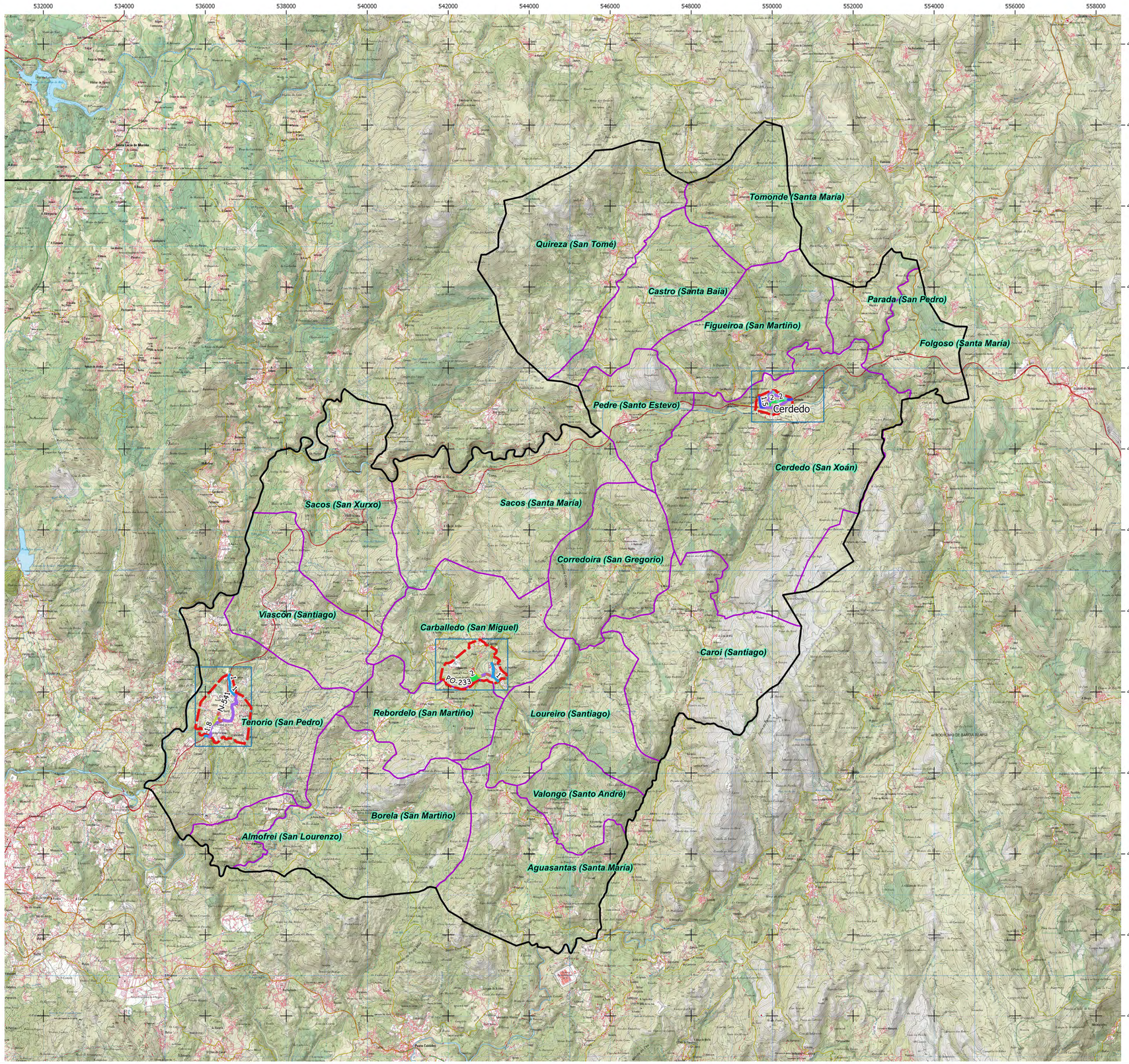
GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

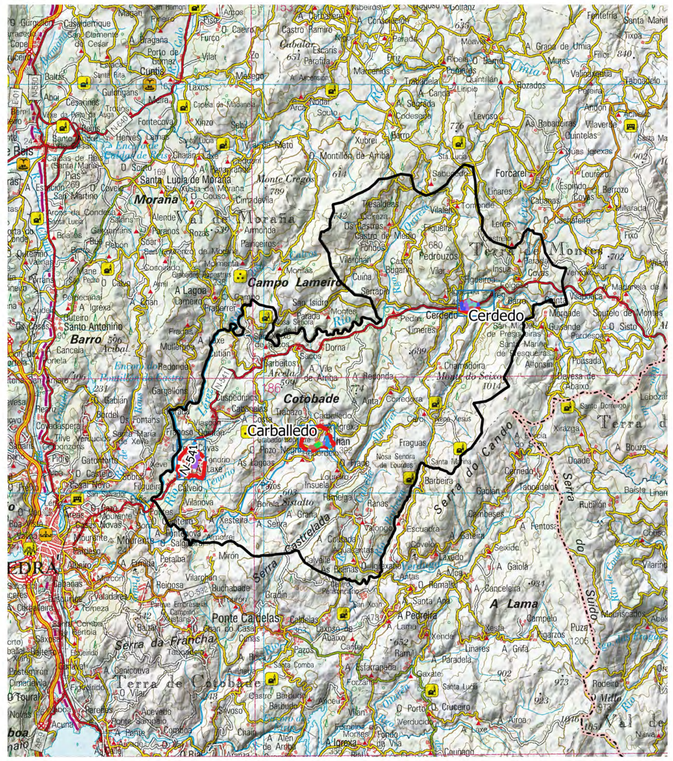
PMUSCC

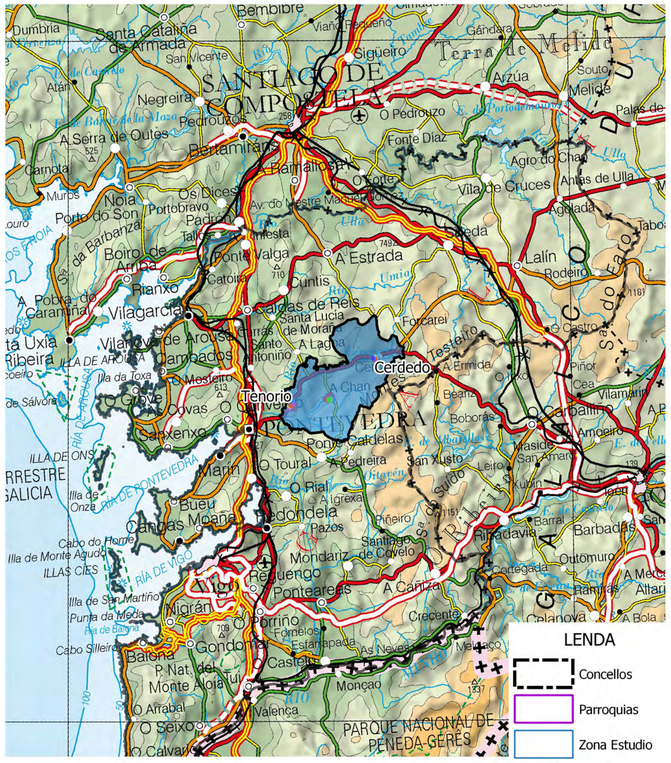
Plan de Mobilidade Urbana Sostible

ÍNDICE

- PLANO Nº 1 SITUACIÓN E DISTRIBUCIÓN PARROQUIAL
- PLANO Nº2.1 OROGRAFÍA E PENDENTES
- PLANO Nº2.2 CLASIFICACIÓN DE USOS DEL SUELO
- PLANO Nº 3 XERARQUIZACIÓN VIARIA
- PLANO Nº 3.1 XERARQUIZACIÓN VIARIA EN ÁMBITO DE ESTUDIO TENORIO
- PLANO Nº 3.2 XERARQUIZACIÓN VIARIA EN ÁMBITO DE ESTUDIO CARBALLEDO
- PLANO Nº 3.3 XERARQUIZACIÓN VIARIA EN ÁMBITO DE ESTUDIO CERDEDO
- PLANO Nº 4 RUTAS DE SENDERISMO E PUNTOS DE INTERESE
- PLANO Nº 5 POBOACIÓN EVOLUCIÓN E GRUPOS DE IDADE
- PLANO Nº 5.1 POBOACIÓN DISTRIBUCIÓN POR LUGARES E PARROQUIAS
- PLANO Nº 6 ALTURAS DE EDIFICACIÓN
-PLANO Nº 6 .1 EDIFIACIÓNS CENTROS ATRACTORES TENORIO
-PLANO Nº 6 .2 EDIFIACIÓNS CENTROS ATRACTORES CARBALLEDO
-PLANO Nº 6 .3 EDIFIACIÓNS CENTROS ATRACTORES CERDEDO
- PLANO Nº 7.1 BEIRARRÚAS E PASOS DE PEÓNS TENORIO
- PLANO Nº 7.2 BEIRARRÚAS E PASOS DE PEÓNS CARBALLEDO
- PLANO Nº 7.3 BEIRARRÚAS E PASOS DE PEÓNS CERDEDO
- PLANO Nº 8.1 APARCADOIROS E PARADAS DE BUS TENORIO
- PLANO Nº 8.2 APARCADOIROS E PARADAS DE BUS CARBALLEDO
- PLANO Nº 8.3 APARCADOIROS E PARADAS DE BUS CERDEDO
- PLANO Nº 9 DISTANCIAS A PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO
- PLANO Nº 10 MOBILIDADE A CENTROS ESCOLARES (TRANSPORTE ESCOLAR)
- PLANO Nº 11 MOBILIDADE A CENTROS DE SAÚDE SEGUNDO PROCEDENCIA
- PLANO Nº 12.1 DELIMITACIÓN PROPUESTAS E OBXETIVOS ESPECÍFICOS NA CONTORNA DE TENORIO
- PLANO Nº 12.2 DELIMITACIÓN PROPUESTAS E OBXETIVOS ESPECÍFICOS NA CONTORNA DE CARBALLEDO
- PLANO Nº 12.3 DELIMITACIÓN PROPUESTAS E OBXETIVOS ESPECÍFICOS NA CONTORNA DE CERDEDO







PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía Vázquez Martínez
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espacios Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 4481 ICOFNE)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTTAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

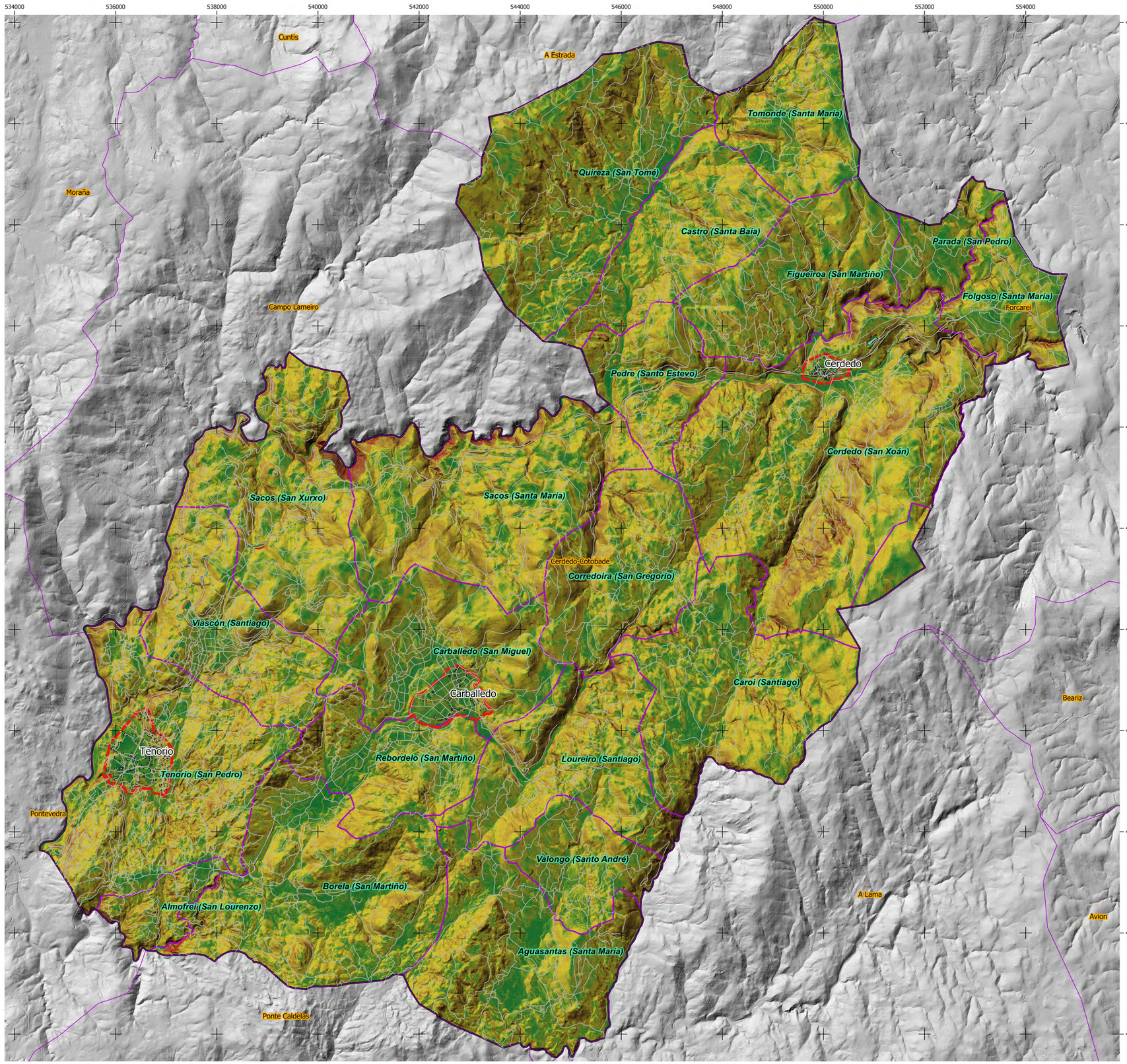
GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

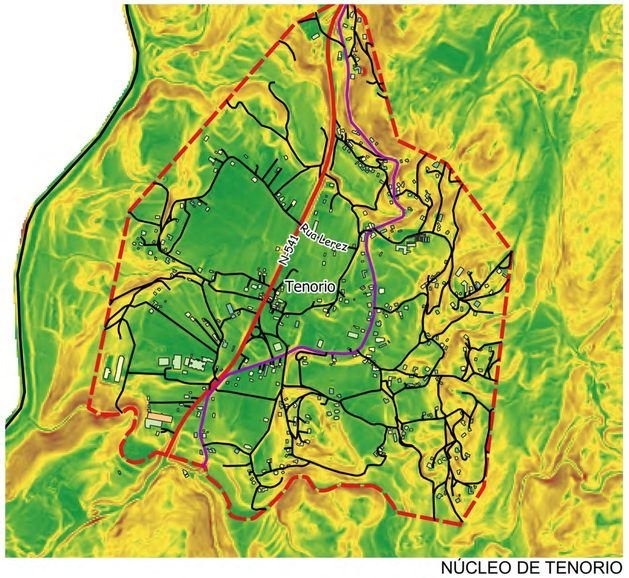
TITULO PLANO:
SITUACIÓN E DISTRIBUCIÓN PARROQIAL.

ESCALA:
A1: 1/50.000
A3: 1/100.000
0 300 600 900 1.200 m

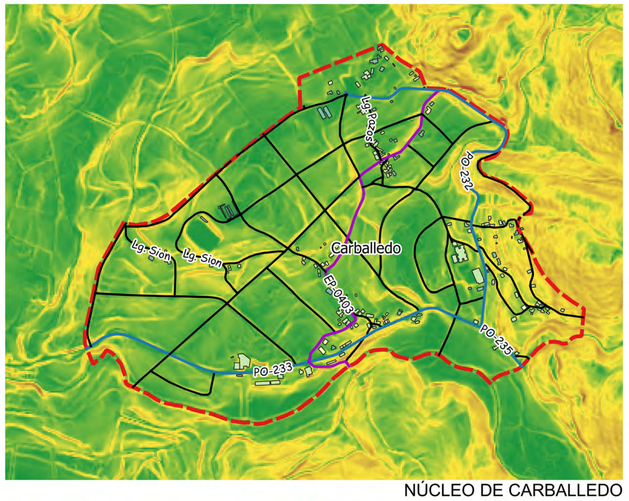
NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

TRABALLO Nº: PX 2160
DATA: XANEIRO 2022
PLANO Nº: 01
FOLLA Nº: 00
DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade

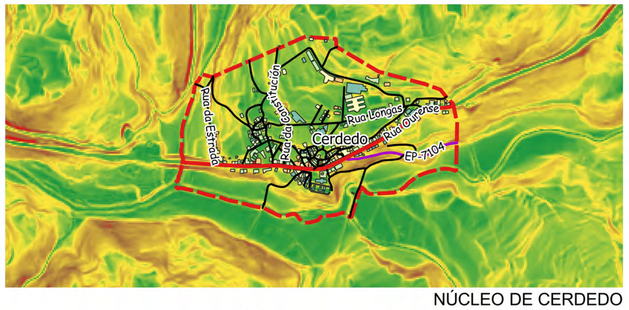




NÚCLEO DE TENORIO



NÚCLEO DE CARBALLEDO



NÚCLEO DE CERDEDO

LENDA

- Concellos
- Parroquias
- Zona Estudio
- Ámbito Estudio

Pendentes %

- 0-15%
- 15-35%
- 35-45%
- >45%

Viais Existentes

- Estatal
- Autonomica
- Provincial
- Local

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
María del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía Vázquez Martínez
Iría Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 481 ICGIMO)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
OROGRAFIA E PENDENTES

ESCALA:
A1: 1/40.000
A3: 1/80.000
0 300 600 900 1.200 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

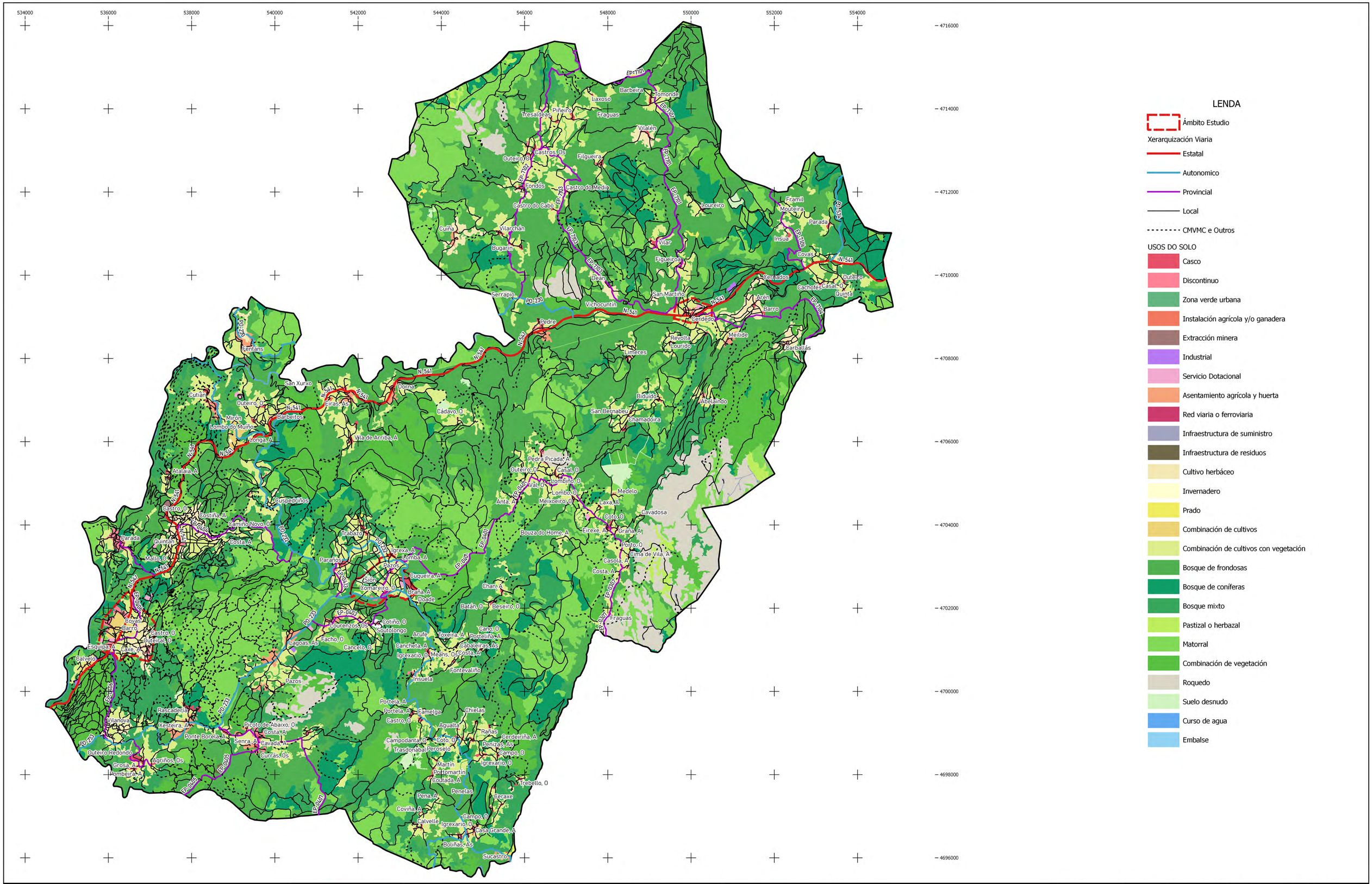
TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 02

FOLLA Nº: 00

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade



PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía Vázquez Martínez
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 4481 ICOFME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTTAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
CLASIFICACIÓNDE USOS DO SOLO
(Siose 2014)

ESCALA:
A1: 1/40.000
A3: 1/80.000
0 300 600 900 1,200 m

NORTE

SRC: ETRS 89 - 29N

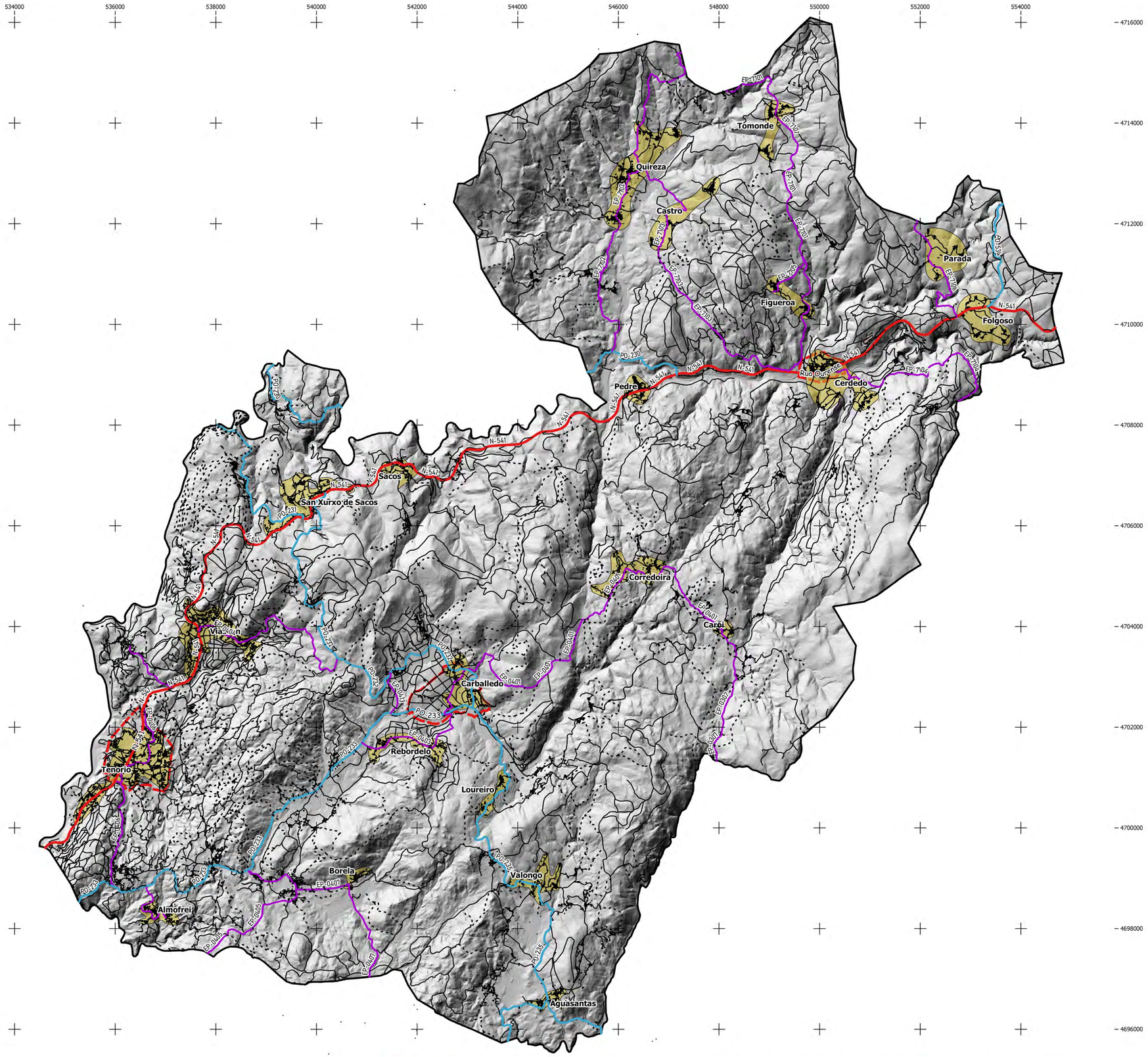
TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 02

FOLLA Nº: 01

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade



PARROQUIA	Estatal	Autonómico	Provincial	Local	CMVMC e Outros	TOTAL PARROQUIA
Aguasantas (Santa María)		7,94 km		37,36 km	7,08 km	**52,38 km**
Almofrei (San Lourenzo)		2,40 km	1,50 km	13,12 km	0,55 km	**17,56 km**
Borela (San Martiño)		2,98 km	7,16 km	47,19 km	25,48 km	**82,81 km**
Carballedo (San Miguel)		7,98 km	5,53 km	47,96 km	16,04 km	**77,51 km**
Caroi (Santiago)			3,88 km	28,21 km	15,96 km	**48,05 km**
Castro (Santa Baia)			5,35 km	28,33 km	8,46 km	**42,13 km**
Cerdedo (San Xoán)	4,87 km		6,60 km	120,35 km	19,28 km	**151,09 km**
Corredoira (San Gregorio)			4,30 km	26,14 km	16,42 km	**46,87 km**
Figueiroa (San Martiño)			6,46 km	45,97 km	4,56 km	**57,00 km**
Folgoso (Santa María)	2,68 km	2,48 km	0,61 km	23,97 km	1,87 km	**31,60 km**
Loureiro (Santiago)		2,97 km	0,10 km	35,71 km	13,45 km	**52,23 km**
Parada (San Pedro)			2,21 km	10,91 km		**13,12 km**
Pedre (Santo Estevo)	2,46 km	2,47 km	0,37 km	22,65 km	2,12 km	**30,06 km**
Quireza (San Tomé)			6,05 km	52,32 km	9,43 km	**67,80 km**
Rebordelo (San Martiño)		1,38 km	2,52 km	31,65 km	8,19 km	**43,74 km**
Sacos (San Xurxo)	3,16 km	11,04 km	0,91 km	61,78 km	29,03 km	**105,93 km**
Sacos (Santa María)	6,39 km			59,29 km	17,30 km	**82,98 km**
Tenorio (San Pedro)	4,92 km	1,63 km	5,91 km	124,10 km	49,04 km	**185,60 km**
Tomonde (Santa María)			3,88 km	32,71 km	0,98 km	**37,56 km**
Valongo (Santo André)		0,10 km		18,69 km	7,53 km	**26,32 km**
Viascón (Santiago)	3,58 km		2,97 km	75,57 km	27,04 km	**109,16 km**
TOTAL POR TITULAR	**28,06 km**	**43,37 km**	**66,31 km**	**943,97 km**	**279,79 km**	**1361,49 km**

LENDA

Núcleo de Poboación

Ámbito Estudio

Xerarquización Viaria

- Estatal
- Autonomico
- Provincial
- Local
- CMVMC e Outros

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía Vázquez Martínez
Iria Corbacho Quinteiro
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 1481 ICGFME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICGITAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
XERARQUIZACIÓN VIARIA

ESCALA:
A1: 1/40.000
A3: 1/80.000
0 300 600 900 1,200 m

NORTE

SRC: ETRS 89 - 29N

TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 03

FOLLA Nº: 00

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade

LENDA

Zona a Estudio

VIAIS EXISTENTES

Estatal

Autonomica

Provincial

Local

Edificacións

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 1451 ICOFMG)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOITAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
XERARQUIZACIÓN VIARIA EN ÁMBITO A ESTUDO
(Tenorio)

ESCALA:
A1: 1/2.500
A3: 1/5.000
0 15 30 45 60 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 03

FOLLA Nº: 1

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade (Tenorio)

LENDA

Zona a Estudio

VIAIS EXISTENTES

Estatal

Autonomica

Provincial

Local

Edificacións

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 1481 ICQFME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOITAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
XERARQUIZACIÓN VIARIA EN ÁMBITO A ESTUDO
(Carballedo)

ESCALA:
A1: 1/2.500
A3: 1/5.000
0 15 30 45 60 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 03

FOLLA Nº: 2

DOCUMENTO: V.01

PMUS Cerdedo - Cotobade (Carballedo)

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: Maria del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 481 ICOFME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2099 ICOITAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15115 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
XERARQUIZACIÓN VIARIA EN ÁMBITO A ESTUDO
(Cerdedo)

ESCALA:
A1: 1/2.500
A3: 1/5.000
0 15 30 45 60 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

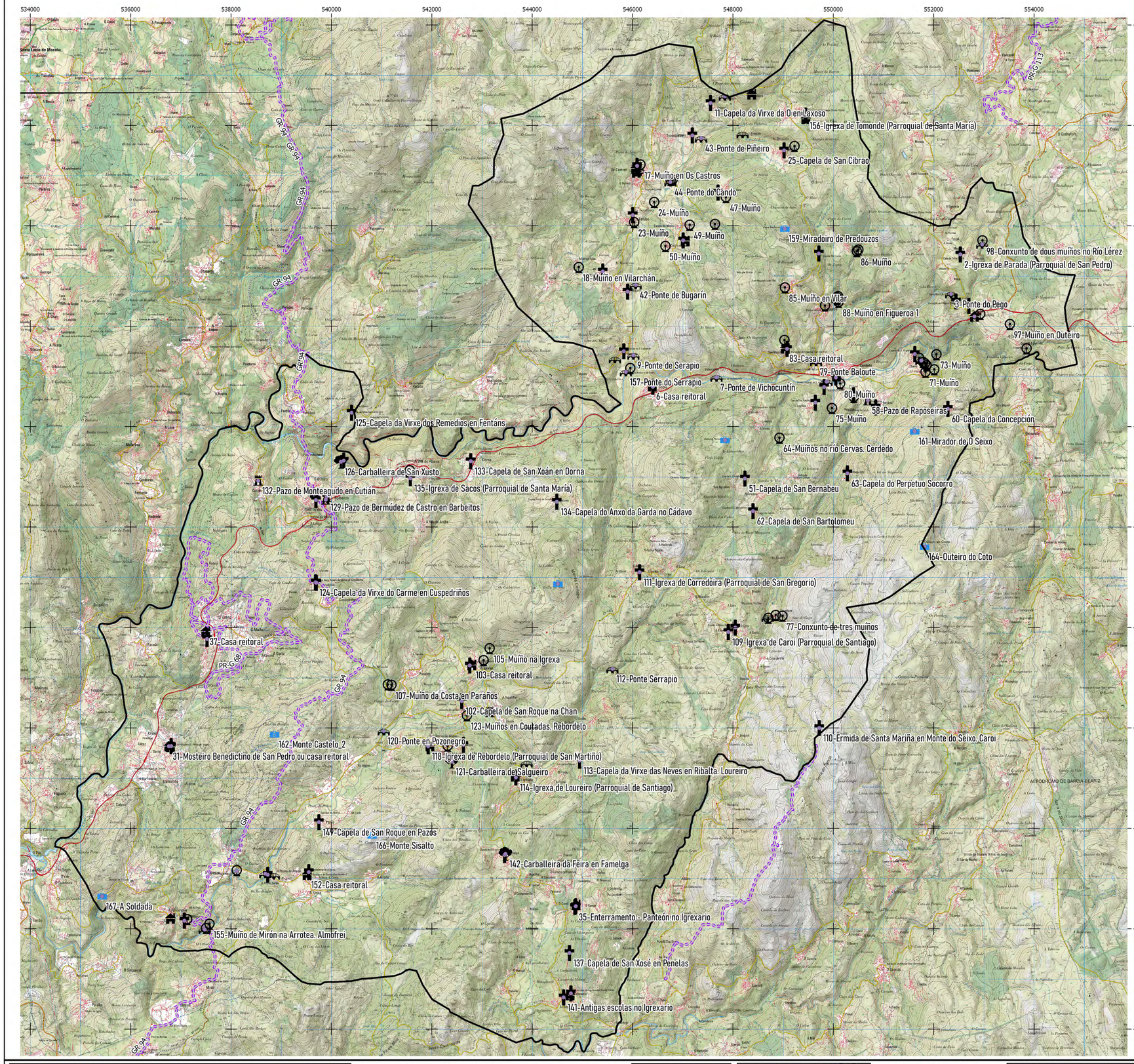
TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 03

FOLLA Nº: 3

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade (Cerdedo)



RUTAS SENDEIRISMO
PR G 123 Senda Peninsula da Península da Ramil
PR G 113 Rota das Pontes da LÁ©rez
PR G 135 Rutein da Escuadra
PR G 68 A VÃa Escalinada
GR 94 Rural de Galicia

NRDE	PTRIMONIO ARQUITERÉS
1	Capela dun Pegar
2	Igreja de Parada (Parroquial de San Pedro)
3	Puente do Pego
4	Capela de San Luriz e os Serrapio
5	Igreja de Pedre (Parroquial de Santa Eulalia)
7	Puente de Vichocuntín
9	Puente de Serapio
11	Capela da Virxe da Luz en Laxoso
12	Capela de San Bieito e da Virxe da Concepción
13	Capela de San Roque e os Fontidós
14	Igreja de Quireza (Parroquial de Santa Eulalia)
15	Capela de San Isidro en Piñeiro
19	Puente da Devesa Tomondo
25	Capela de San Cibrao
30	Igreja de Teixeiro (Parroquial de San Pedro)
31	Mosteiro Benedictino de San Pedro ou casa reitoral
33	Igreja de Valiñoglo (Parroquial de San Andrés)
36	Igreja de Viascón (Parroquial de Santiago)
38	Capela da Señora dos Remedios
39	Capela Santa Tareixa
40	Igreja de Castro (Parroquial de Santa Baia)
42	Puente de Bugarín
43	Puente de Piñeiro
44	Puente do Cando
51	Capela de San Bernabeu
52	Capela de San Miguel en Arén
53	Capela da Concepción (Pau de San Salvador)
54	Capela de Santa Cristina
55	Capela de Santo Antón
57	Igreja de Cerdedo (Parroquial de San Juan Bautista)
58	Pazo de Raposeiras
59	Puente de San Antón
60	Capela da Concepción
61	Capela da Virxe de Loureiro
62	Capela de San Bartolomeu
63	Capela do Perpetuo Socorro
66	Puente de Arén sobre o Río Dun Castro
79	Puente Baloute
81	Capela de Santa Lucía
82	Igreja de Figueroa (Parroquial de San Martiño)
94	Igreja de Fonsagrada (Parroquial de Santa María)
95	Puente Parada
96	Casa conxunta de Santa Bárbara en Cotovas (Antiga Casa reitoral)
101	Igreja de Carballedo (Parroquial de San Miguel)
102	Capela de San Roque na Chan
108	Capela dun Senhor Jesús na Igreja
109	Igreja de Caroi (Parroquial de Santiago)
110	Ermida de Santa Mariña en Monte do Seixo. Caroi
111	Igreja de Coredoira (Parroquial de San Gregorio)
112	Puente Serrapio
113	Capela da Virxe das Neves en Ribalta Loureiro
114	Igreja de Loureiro (Parroquial de Santiago)
117	Capela de San Blas en Martices
118	Igreja de Rebordelo (Parroquial de San Martiño)
120	Puente en Pozonegro
121	Carballeira de Salgueiro
124	Capela da Virxe do Carme en Cuspedriños
125	Capela da Virxe dos Remedios en Fentáns
126	Carballeira de San Xusto
127	Ermida da carballeira de San Xusto
128	Igreja de Sacos (Parroquial de San Juan Bautista)
129	Pazo de Bermúdez de Castro en Barbeitos
131	Carballeira da Capela da Virxe do Carme
132	Pazo de Monteagudo en Cutián
133	Capela de San Xoán en Dorna
134	Capela do Anxo da Garda no Cádavo
135	Igreja de Sacos (Parroquial de Santa María)
137	Capela de San Xosé en Penelas
138	Capela de Santa Lucía
140	Igreja de Aguasantas (Parroquial de Santa María)
141	Antigas escolas no Igrexario
142	Carballeira da Feira en Famelga
143	Puente Almofrei en Armoia
144	Igreja de Almofrei (Parroquial de San Luriz)
148	Capela da Señora de Lourdes
149	Capela de San Roque en Pazos
150	Igreja de Barela (Parroquial de San Martiño)
151	Puente Barela
154	Batán e muíños (2) do Cregal na Esteira
156	Igreja de Tomonde (Parroquial de Santa María)
157	Puente do Serrapio
158	Pazo de Garcia Vidal
159	Miradoiro de Predouzos
160	Miradoiro de Limeres
161	Miradoiro de O Seixo
163	Pazo de Eirado
164	Miradoiro O Outeiro do Coto
165	Miradoiro do Monte Castiñeiro
167	Miradoiro A Soldada

LENDA

Puntos de Interese

- Miradoiro
- Pazo
- Carballeira
- Casa reitoral
- Igreja ou Capela
- Muíño
- Ponte

Ruta de Sendeirismo

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía Vázquez Martínez
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 4881 ICOFME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTAO)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:

RUTAS DE SENDEIRISMO E PUNTOS DE INTERESE

ESCALA:
A1: 1/40.000
A3: 1/80.000
0 300 600 900 1.200 m

NORTE

SRC: ETRS 89 - 29N

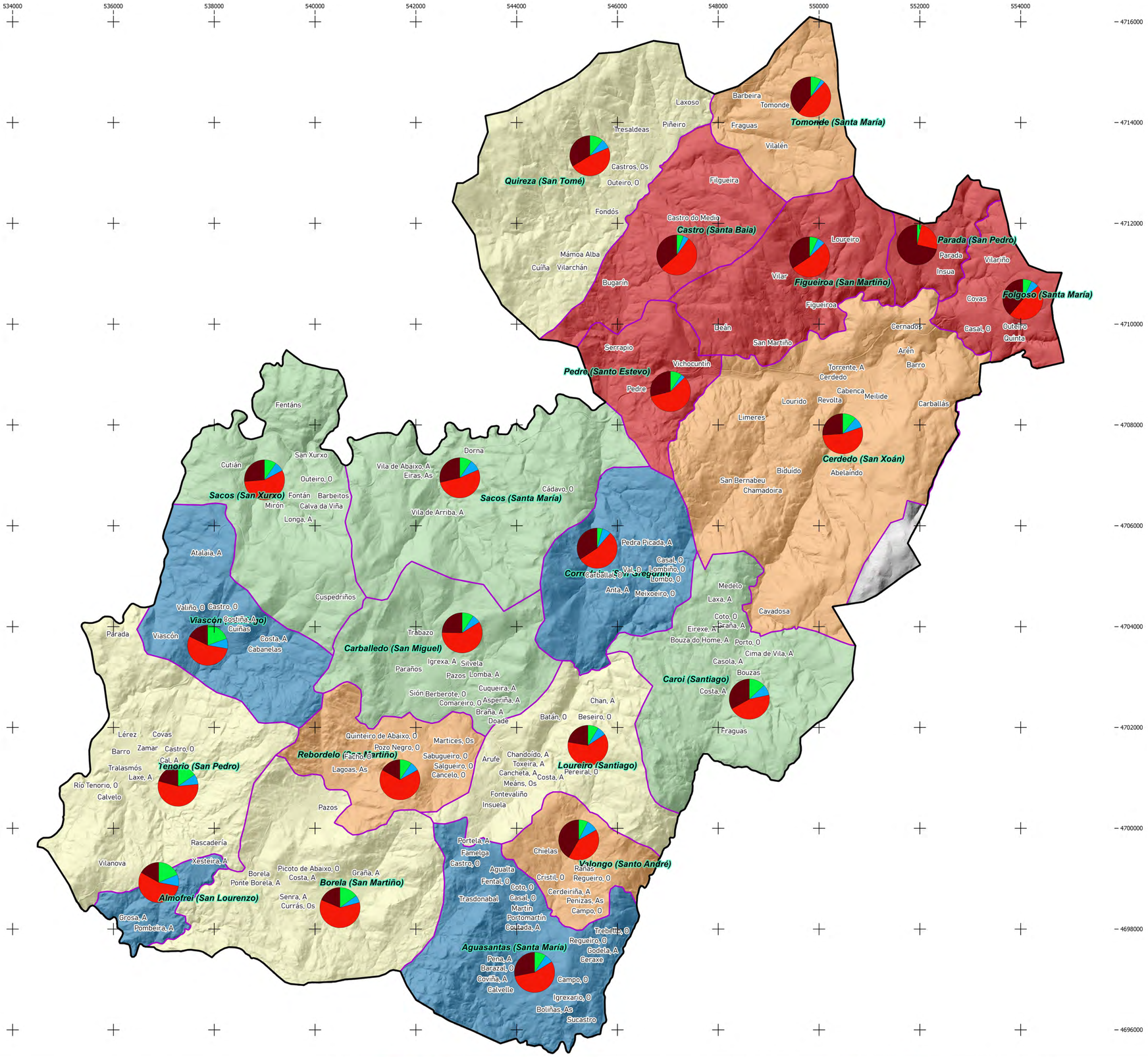
TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 04

FOLLA Nº: 00

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade



PARRQUIA	0 18	19 30	31 65	>65
Parada (Santo Pedro)	1	0	7	20
Pedre (Santo Estevo)	12	4	75	37
Quireza (San Tomé)	35	24	152	107
Tomonde (Santa María)	11	4	61	50
Teixeiro (Santo Pedro)	169	89	610	230
Valiñoso (Santo André)	8	10	45	45
Viascón (Santiago)	95	39	264	86
Castro (Santa Baia)	6	5	59	40
Cerdedo (San Xoán)	65	50	318	153
Figueiroa (San Martiño)	9	8	69	45
Folgoso (Santa María)	8	7	53	43
Carballedo (San Miguel)	30	22	191	80
Caroi (Santiago)	15	10	52	38
Corredoira (San Gregorio)	5	8	62	39
Loureiro (Santiago)	13	11	94	34
Rebordelo (San Martiño)	12	9	82	21
Sacos (San Xurxo)	48	38	282	131
Sacos (Santa María)	22	20	120	65
Aguasantas (Santa María)	26	19	155	78
Almofrei (San Lourenzo)	50	25	148	45
Borela (San Martiño)	55	22	223	69

LENDA

EVOLUCION DA POBOACIÓN

- DECRECEMENTO ACUSADO
- DECRECEMENTO MODERADO
- DECRECIMIENTO REDUCIDO
- ESTABLE
- CRECIMIENTO

PORCENTAXE DE GRUPO POBOACIONAL

- 0-18 ANOS
- 19-30 ANOS
- 30-65 ANOS
- >65 ANOS

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía Vázquez Martínez
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 4181 COIPIE)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTTAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
POBOACION: EVOLUCIÓN E GRUPO DE IDADES

ESCALA:
A1: 1/40.000
A3: 1/80.000
0 300 600 900 1.200 m

NORTE

SRC: ETRS 89 - 29N

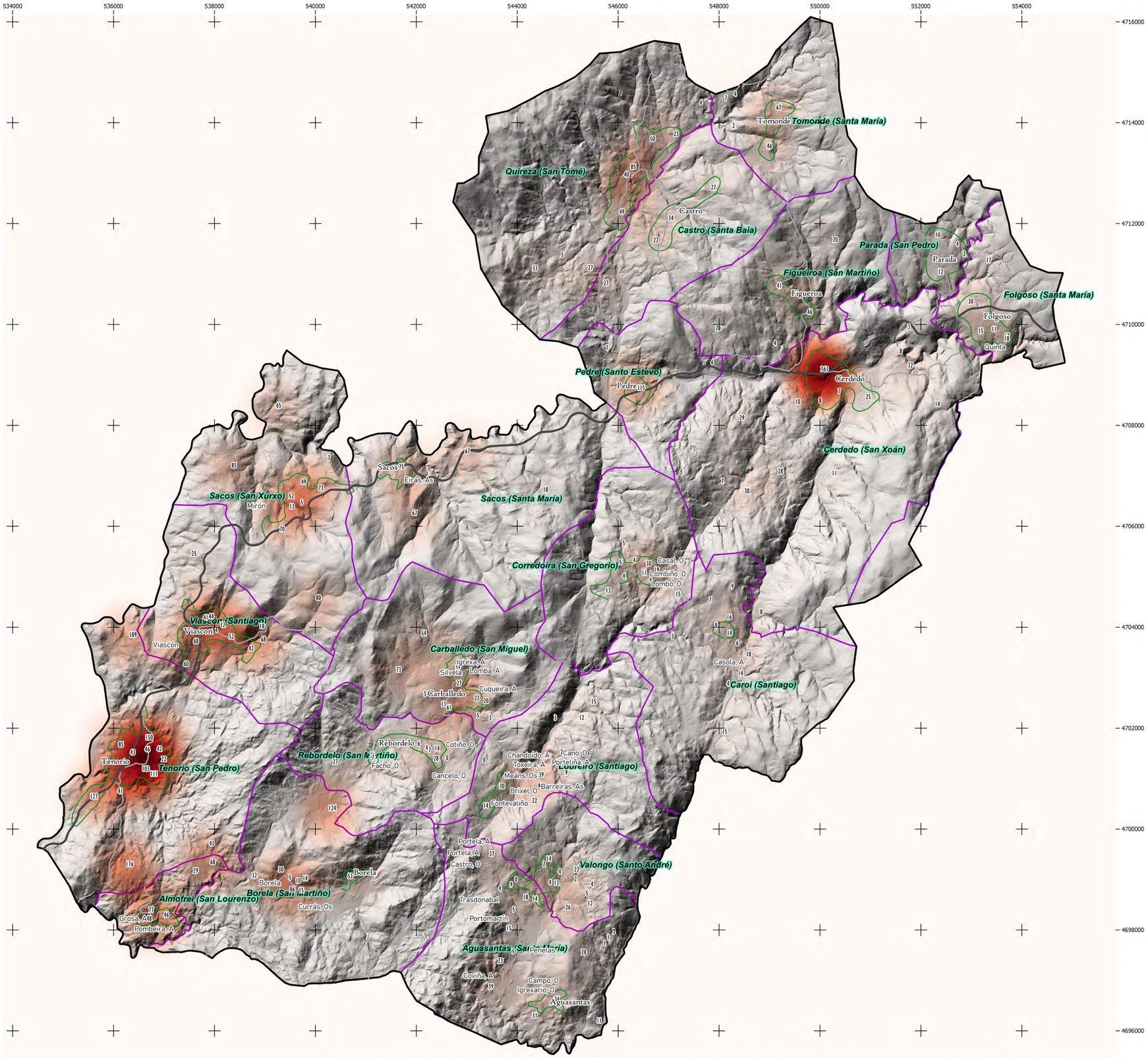
TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 05

FOLLA Nº: 00

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade



PARROQUIA	TOTAL	HOMES	MULLERES
Parada (Santo Pedro)	28	11	17
Pedre (Santo Estevo)	128	68	60
Quireza (Santo Tomé)	318	149	169
Tomonde (Santa María)	126	55	71
Teixeiro (Santo Pedro)	1098	539	559
Valiñoa (Santo André)	108	48	60
Viascón (Santiago)	484	244	240
Castro (Santa Baia)	110	57	53
Cerdedo (Santo Xoán)	586	281	305
Figueiroa (Santo Martiño)	131	70	61
Folgoso (Santa María)	111	52	59
Carballedo (San Miguel)	323	154	169
Caroi (Santiago)	115	52	63
Corredoira (San Gregorio)	114	56	58
Louredo (Santiago)	152	72	80
Rebordelo (San Martiño)	124	61	63
Sacos (San Xurxo)	499	240	259
Sacos (Santa María)	227	107	120
Aguasantas (Santa María)	278	131	147
Almofrei (San Lourenzo)	268	136	132
Borela (San Martiño)	369	188	181

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía Vázquez Martínez
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: Maria del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 1481 ICGFMG)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
POBOACION: DISTRIBUCIÓN POR LUGARES E PARROQUIAS

ESCALA:
A1: 1/40.000
A3: 1/80.000
0 300 600 900 1.200 m

NORTE

SRC: ETRS 89 - 29N

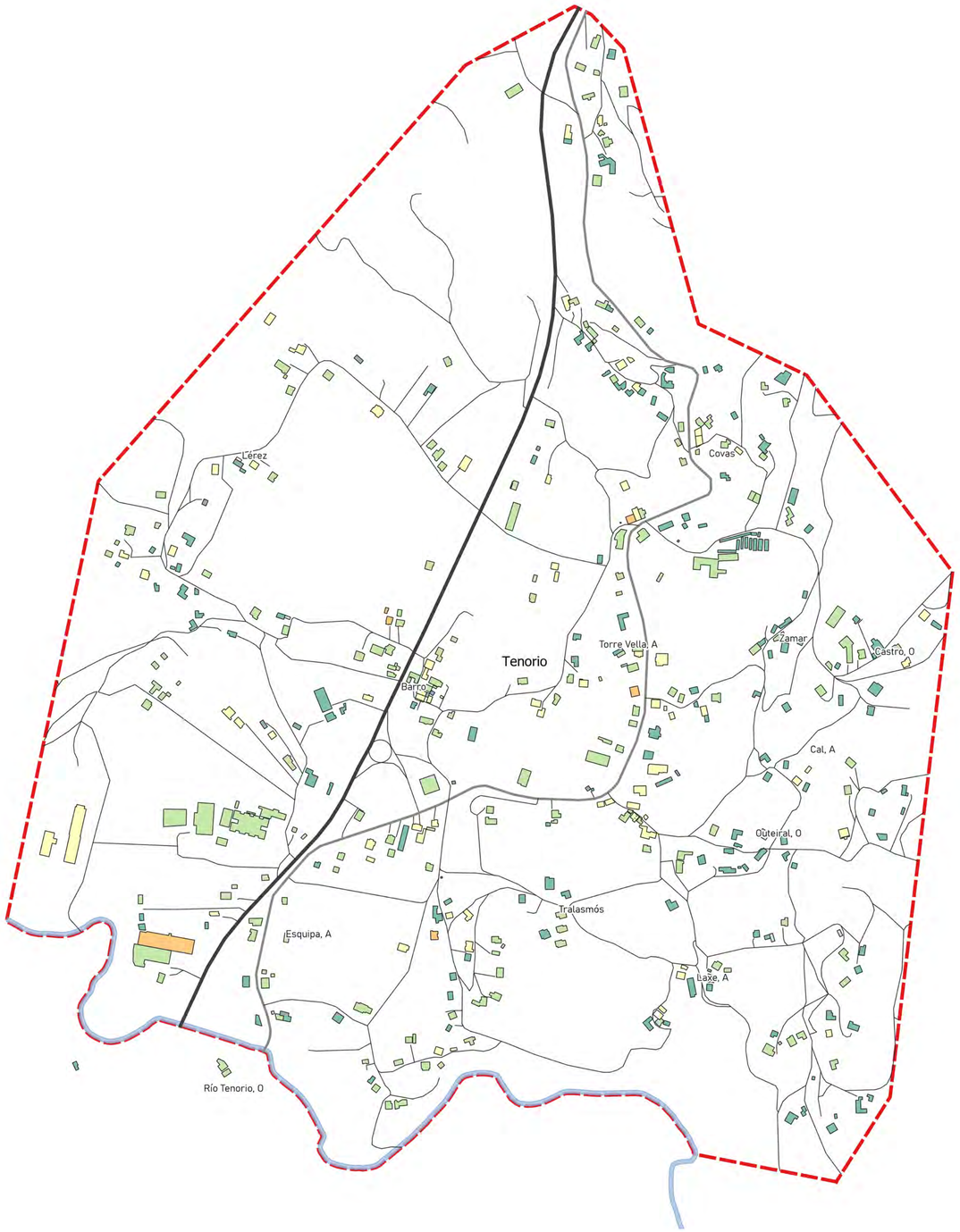
TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

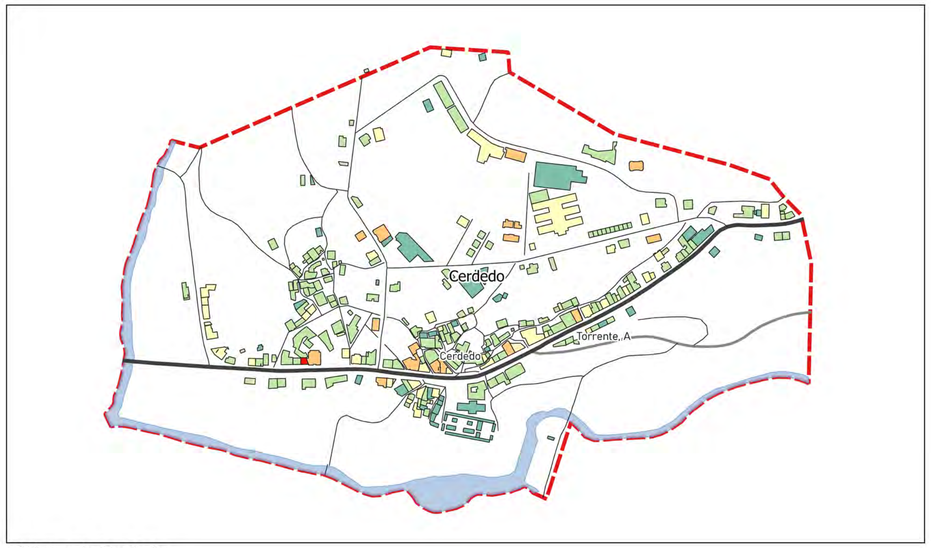
PLANO Nº: 05

FOLLA Nº: 01

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade



Núcleo de Tenorio



Núcleo de Cerdedo

LENDA

Ámbito Estudio

ALTURA EDIFICACIÓN

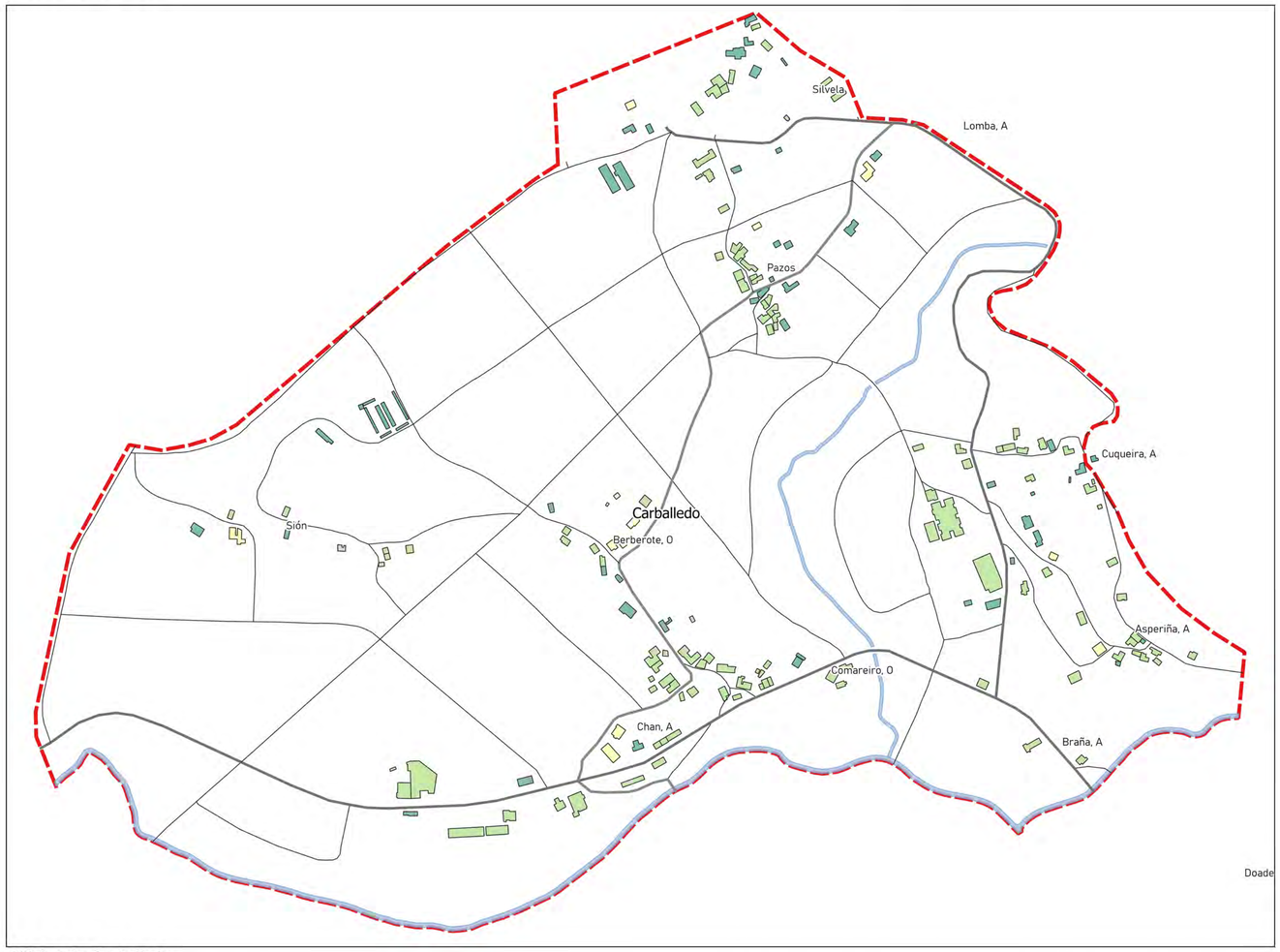
1

2

3

4

5



Núcleo de Carballedo

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía Vázquez Martínez
Iría Corbacho Quinteiro
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 4481 ICQFME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOITAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
ALTURAS DE EDIFICACIÓN

ESCALA:
A1: 1/4.000
A3: 1/8.000
0 30 60 90 120 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

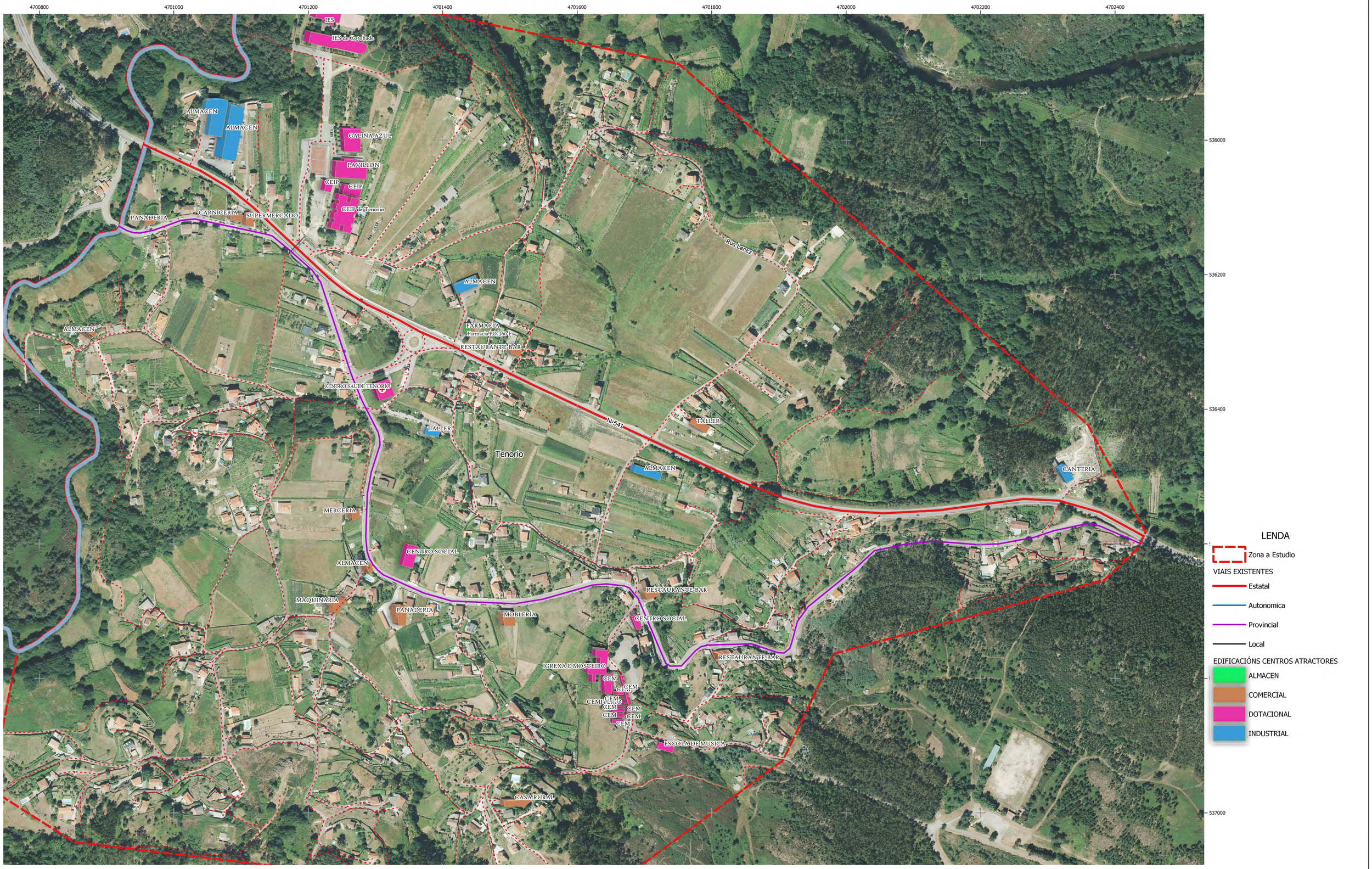
TRABALLO Nº: PX 2160

PLANO Nº: 06

FOLLA Nº: 00

DATA: XANEIRO 2022

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade



LENDA

Zona a Estudio

VIAIS EXISTENTES

- Estatal
- Autonomica
- Provincial
- Local

EDIFICACIÓNS CENTROS ATRACTORES

- ALMACEN
- COMERCIAL
- DOTACIONAL
- INDUSTRIAL

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía
Iría Corbacho Quintela
Marcos Núñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 4481 ICQME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTTAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
EDIFICACIÓNS CENTROS ATRACTORES
(Tenorio)

ESCALA:
A1: 1/2.500
A3: 1/5.000
0 15 30 45 60 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

TRABALLO Nº: PX 2160

PLANO Nº: 06

FOLLA Nº: 1

DATA: XANEIRO 2022

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade (Tenorio)

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 4481 ICQUME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
EDIFICACIÓNS CENTROS ATRACTORES
(Carballedo)

ESCALA:
A1: 1/2.500
A3: 1/5.000
0 15 30 45 60 m

NORTE

SRC: ETRS 89 - 29N

TRABALLO Nº: PX 2160

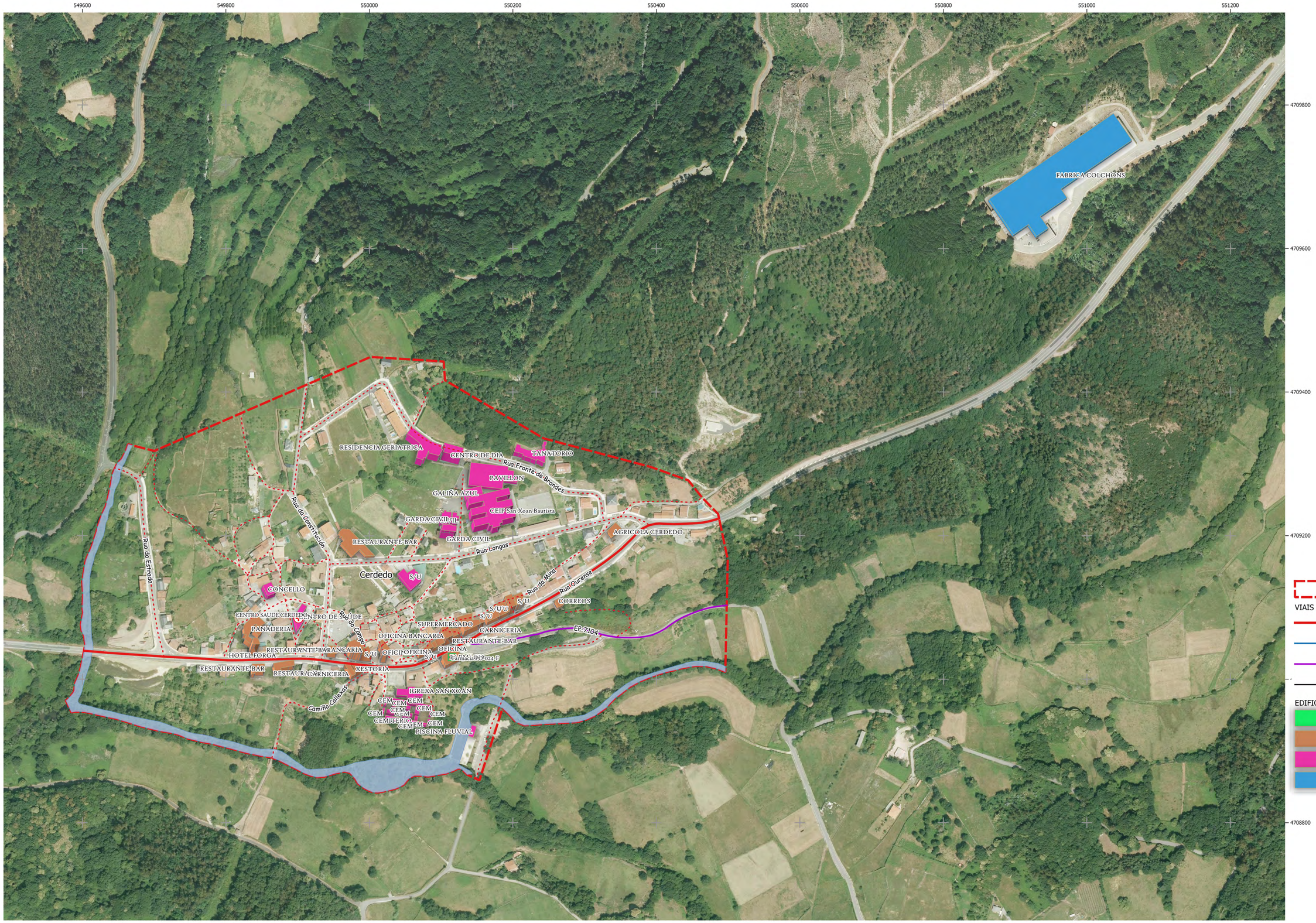
DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 06

FOLLA Nº: 2

DOCUMENTO: V.01

PMUS Cerdedo - Cotobade (Carballedo)



LENDA

Zona a Estudio

VIAIS EXISTENTES

- Estatal
- Autonomica
- Provincial
- Local

EDIFICACIÓNS CENTROS ATRACTORES

- ALMACEN
- COMERCIAL
- DOTACIONAL
- INDUSTRIAL

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 1481 ICQME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15115 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
EDIFICACIÓNS CENTROS ATRACTORES
(Cerdedo)

ESCALA:
A1: 1/2.500
A3: 1/5.000
0 15 30 45 60 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

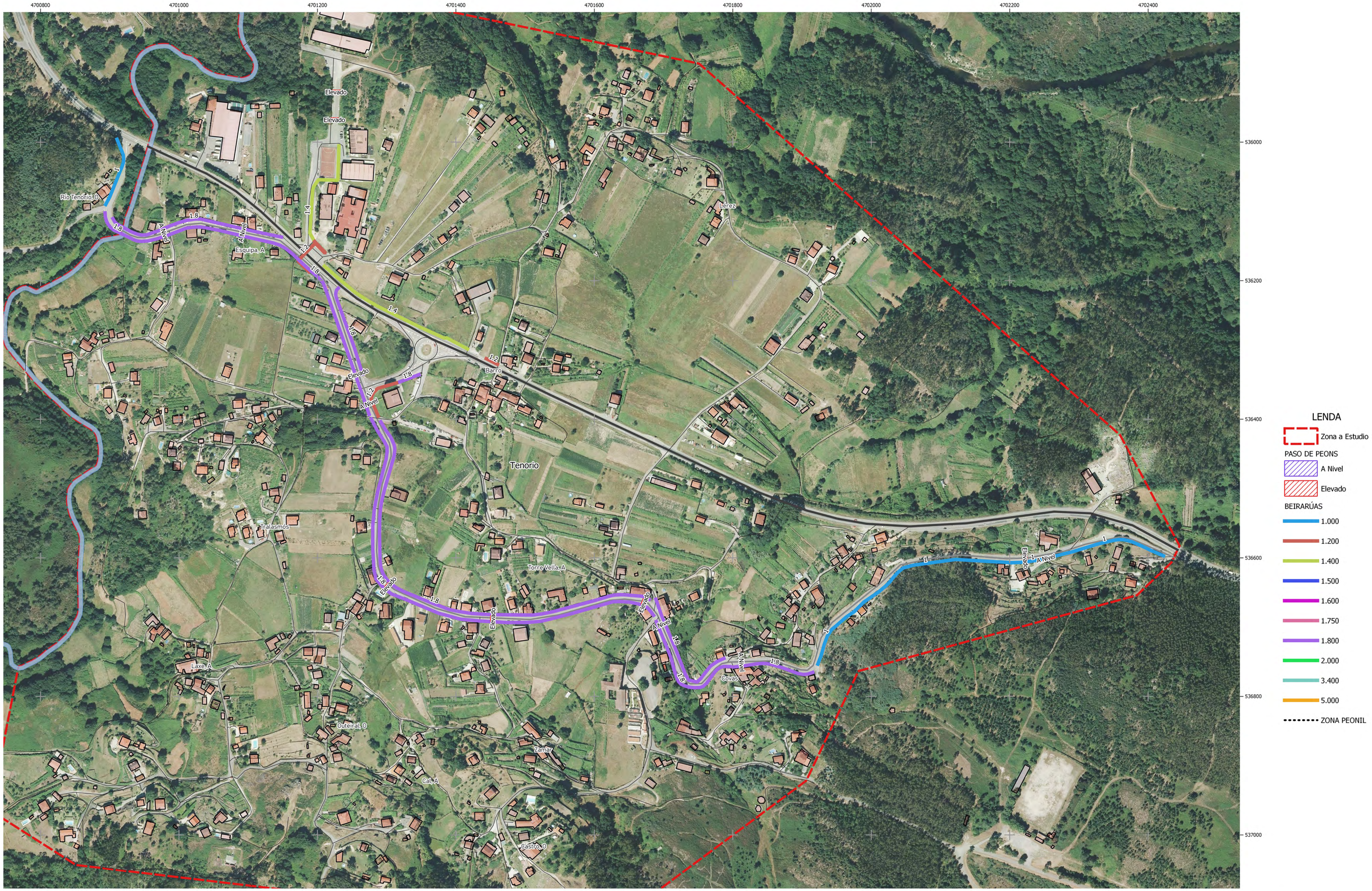
TRABALLO Nº: PX 2160

PLANO Nº: 06

FOLLA Nº: 3

DATA: XANEIRO 2022

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade (Cerdedo)



PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: Maria del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 1481 ICGFME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICGITAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
BEIRARÚAS E PASOS DE PEÓNS
(Tenorio)

ESCALA:
A1: 1/2.500
A3: 1/5.000
0 15 30 45 60 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

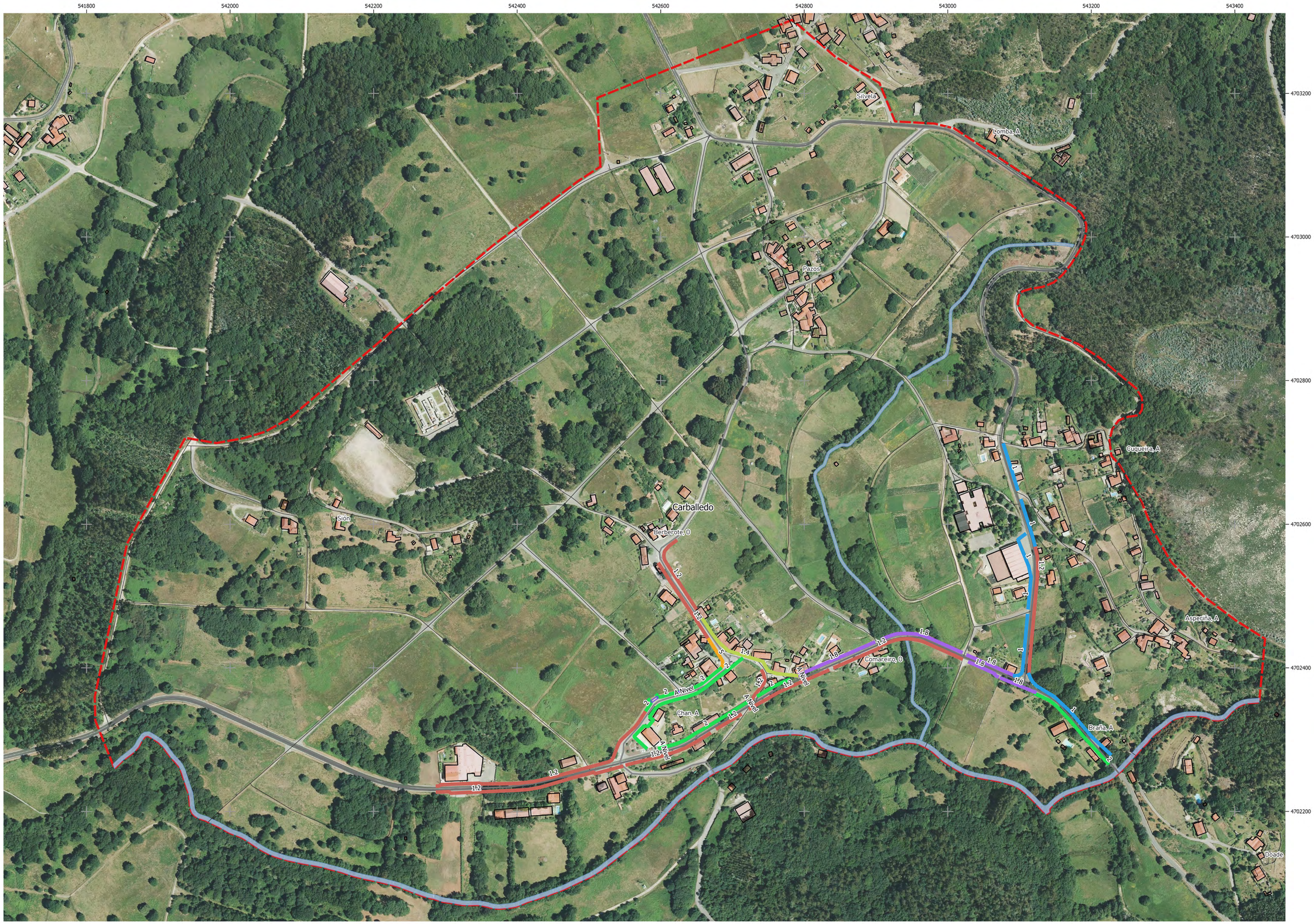
TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 07

FOLLA Nº: 1

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade (Tenorio)



LENDA

Zona a Estudio

PASO DE PEONS

- A Nivel
- Elevado

BEIRARÚAS

- 1.000
- 1.200
- 1.400
- 1.500
- 1.600
- 1.750
- 1.800
- 2.000
- 3.400
- 5.000

ZONA PEONIL

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 4881 ICOFME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTAO)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
BEIRARÚAS E PASOS DE PEÓNS
(Carballedo)

ESCALA:
A1: 1/2.500
A3: 1/5.000
0 15 30 45 60 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

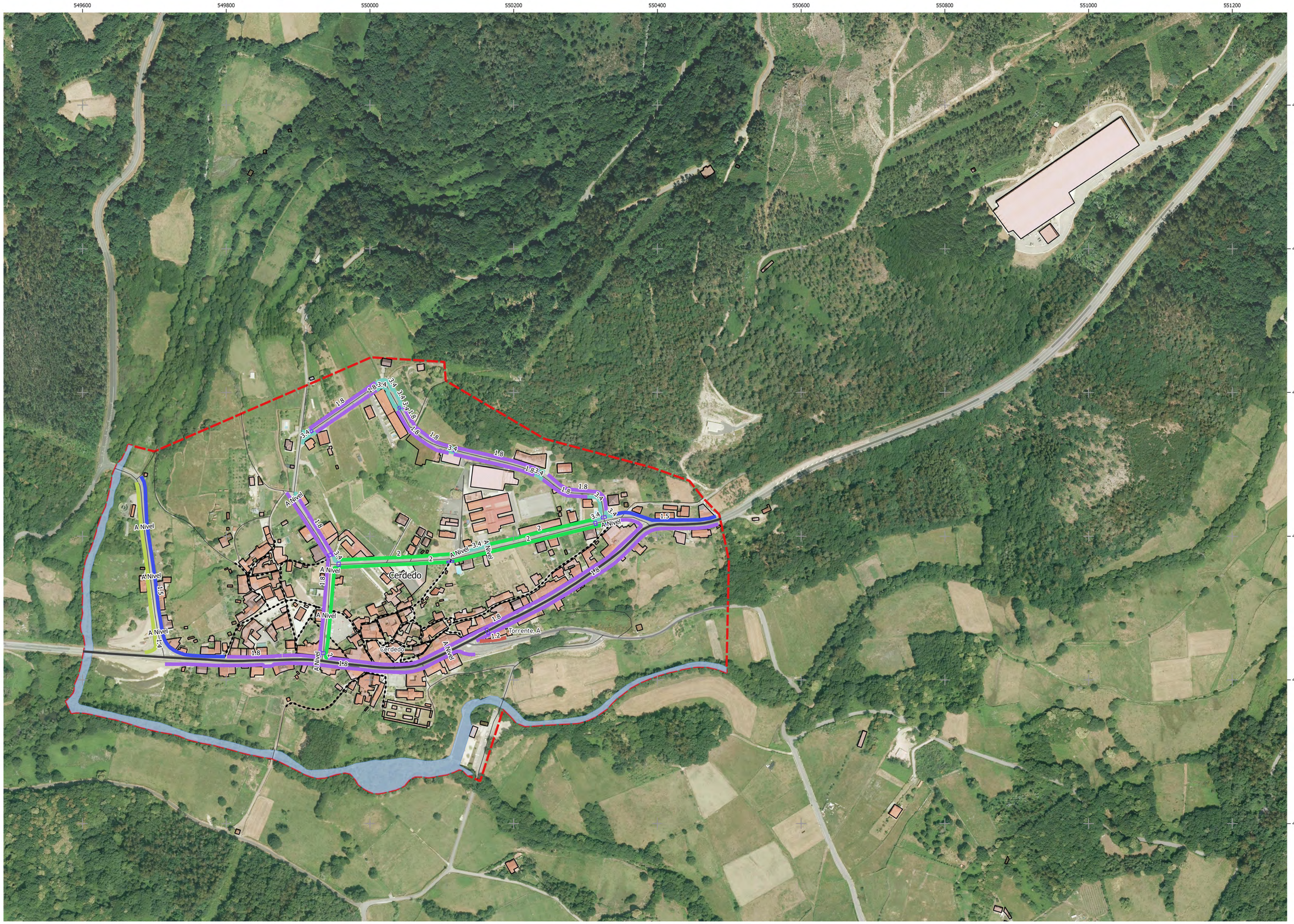
TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 07

FOLLA Nº: 2

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade (Carballedo)



LENDA

Zona a Estudio

PASO DE PEONS

- A Nivel
- Elevado

BEIRARÚAS

- 1.000
- 1.200
- 1.400
- 1.500
- 1.600
- 1.750
- 1.800
- 2.000
- 3.400
- 5.000

ZONA PEONIL

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 1481 ICQME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTTAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
BEIRARÚAS E PASOS DE PEÓNS
(Cerdedo)

ESCALA:
A1: 1/2.500
A3: 1/5.000
0 15 30 45 60 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

TRABALLO Nº: PX 2160

PLANO Nº: 07

FOLLA Nº: 3

DATA: XANEIRO 2022

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade (Cerdedo)

LENDA

- Zona a Estudio
- Aparcamento Batería
- Aparcamento Liña
- PRAZA ADAPTADA

APARCADOIRO EN LIÑA (LONXITUDE E PRAZAS)

LONXITUDE	Nº PRAZAS	ADAPTADAS
14	2	
342	49	
43	6	
65	9	
67	10	
7	1	
213	30	
10	1	
11	2	
34	5	
22	3	
155	22	
71	10	
4	1	
38	5	
113	16	
53	8	
97	14	
23	3	

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 1451 ICOPHS)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTTAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
APARCADOIROS E PARADAS BUS
(Tenorio)

ESCALA:
A1: 1/2.500
A3: 1/5.000
0 15 30 45 60 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

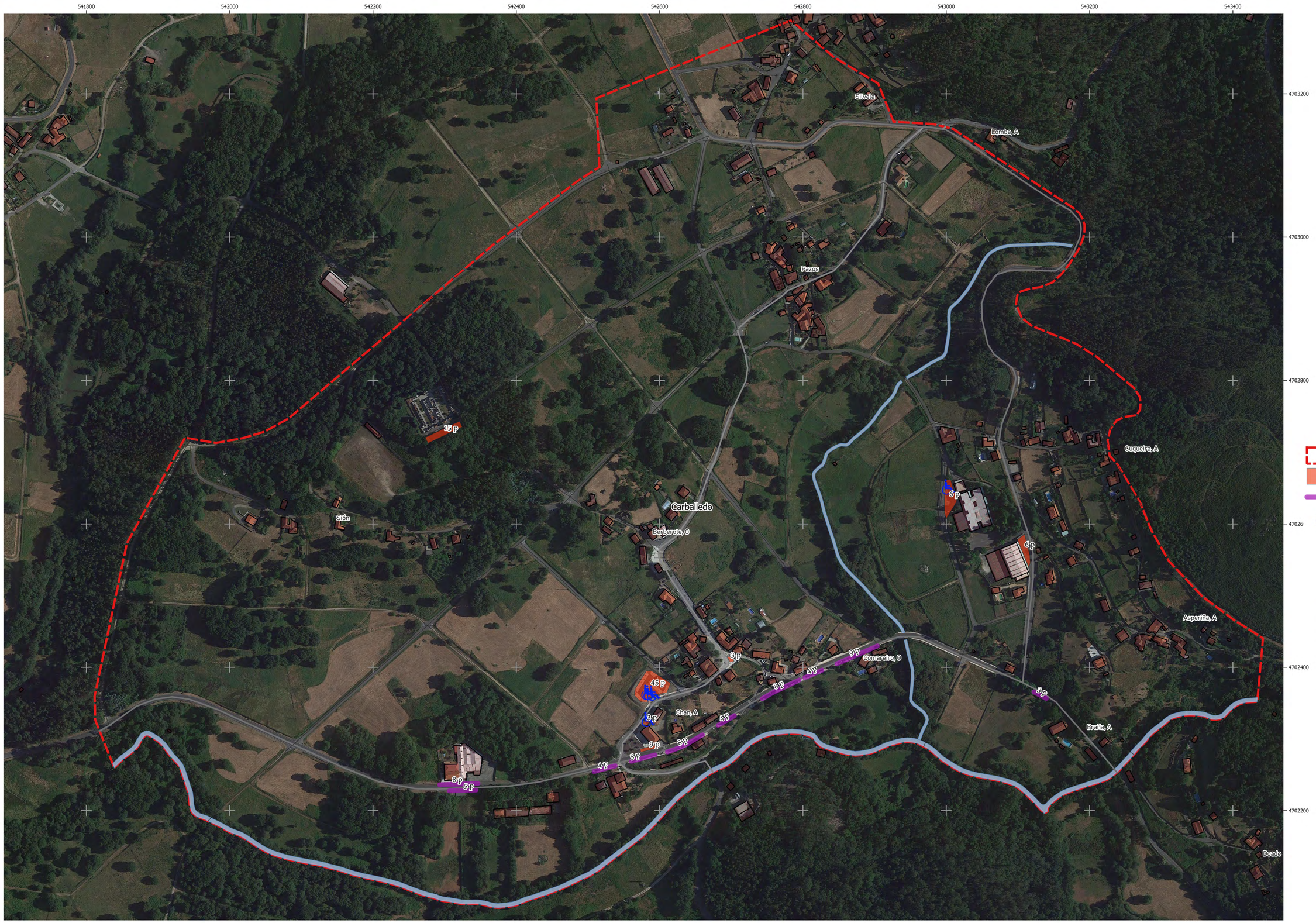
TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 08

FOLLA Nº: 1

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade (Tenorio)



LENDA

- Zona a Estudio
- Aparcamento Batería
- Aparcamento Liña
- PRAZA ADAPTADA

APARCADOIRO EN LIÑA (LONXITUDE E PRAZAS)

LIT	Nº PRAZAS	ADAPTADAS
37	5	
54	8	
34	5	
31	4	
55	8	
62	9	
19	3	
26	4	
58	8	

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 1451 ICOPMS)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTTAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
APARCADOIROS E PARADAS BUS
(Carballedo)

ESCALA:
A1: 1/2.500
A3: 1/5.000
0 15 30 45 60 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

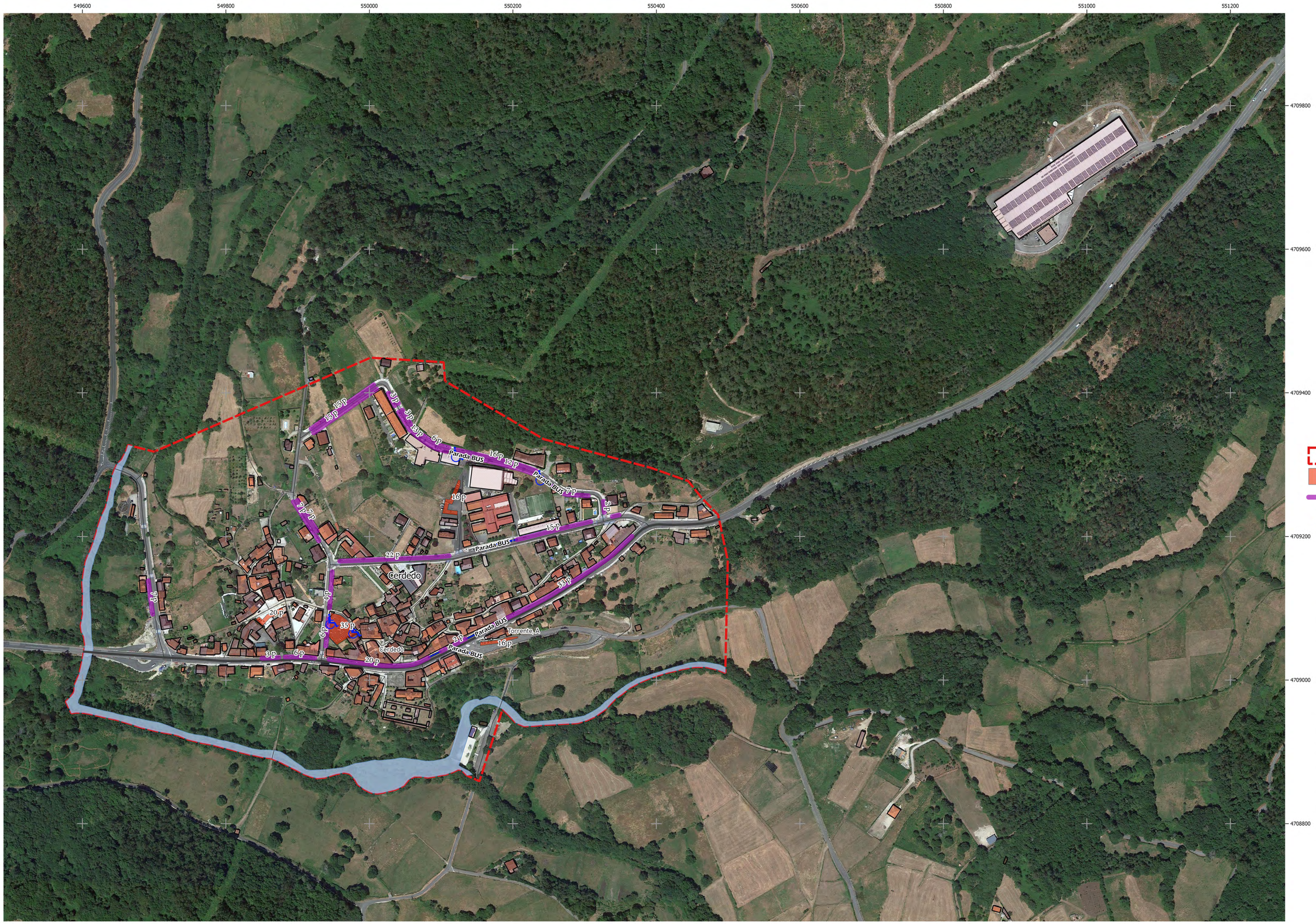
TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 08

FOLLA Nº: 2

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade (Carballedo)



APARCADOIRO EN LIÑA (LONXITUDE E PRAZAS)

LONXITUDE	Nº PRAZAS	ADAPTADAS
39	6	
31	4	
153	22	
105	15	
10	1	
15	2	
52	7	
86	12	
7	1	1
90	13	
24	3	
44	6	
114	16	
13	2	
20	3	
107	15	
51	7	
23	3	
41	6	
141	20	
47	7	
5	1	1
229	33	
7	1	
17	2	
8	1	
14	2	

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espacios Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 4481 ICOFME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTTAO)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
APARCADOIROS E PARADAS BUS (Cerdedo)

ESCALA:
A1: 1/2.500
A3: 1/5.000
0 15 30 45 60 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

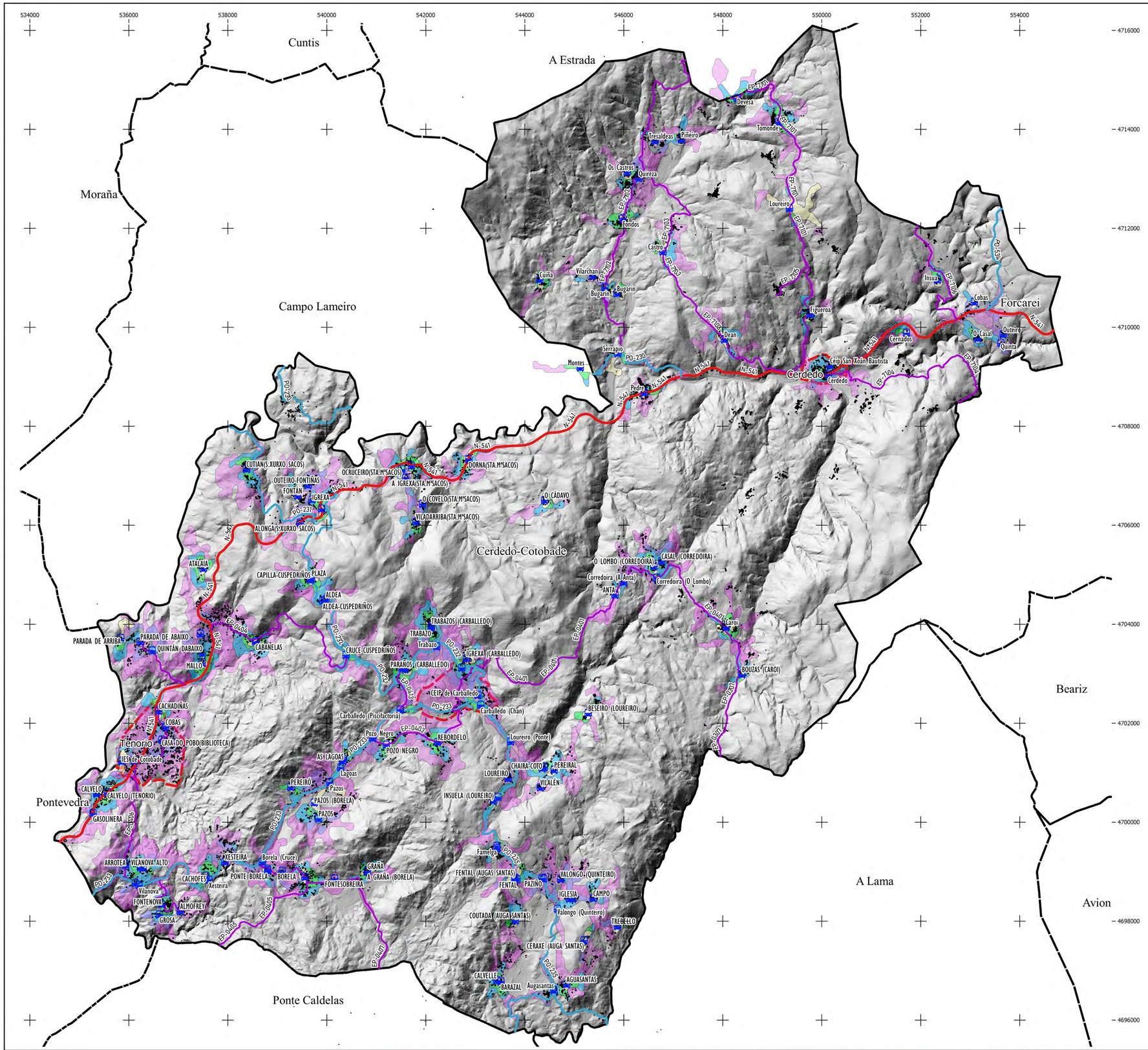
TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 08

FOLLA Nº: 3

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade (Cerdedo)



Código	Nome de
36902 8	Augasantas
36902 35	Valinhoglo (Quinteiro)
36902 34	Valinhoglo (Paciñe Casalinva)
36902 29	Feintal
36902 12	Famelga
36902 30	Lareira (Insuela)
36902 31	Lareira (Pinhate)
36902 25	Carballeda (Chain)
36902 26	Carballeda (Piscifactoria)
36902 33	Pinzón negro
36902 13	Lagoas
36902 15	Pazos
36902 9	Borela (Cruce)
22	esteira
36902 21	Vilanova
36902 10	Carrio
36902 28	Cabreira (Lamb)
36902 27	Cabreira (A Anta)
36902 32	Pazos (San Miguel)
36902 19	Trabazo
36902 14	Parañas
36902 82	CEIP de Teinorio
36902 80	IES de Cotobade
36902 86	CASA DO POBO (BIBLIOTECA)
36902 87	COBAS
36902 89	CACHADIÑAS
36902 98	DEPÓSITO DE AUGA
36902 99	PARADA DE ABAIXO
36902 101	PARADA DE ARRIBA
36902 90	CEIP de Carballedo
36902 109	ANTA
36902 72	CALVELO
36902 69	GASOLINERA
36902 112	ATALAIA
36902 120	IGREXA
36902 122	OUTEIRO FONTIÑAS
36902 121	FONTÁN
36902 110	CAPILLA CUSPEDRIÑOS
36902 106	ALDEA CUSPEDRIÑOS
36902 96	CRUCE CUSPEDRIÑOS
36902 102	QUINTÁN DARRIBA
36902 97	QUINTÁN DABAIXO
36902 94	MALLO
36902 100	CABANELAS
36902 74	VILALÉ
36902 77	PEREIRAL
36902 88	BESEIRO (LOUREIRO)
36902 95	IGREXA (CARBALLEDO)
36902 43	COUTADA (AUGA SANTAS)
36902 40	CALVELLE
36902 45	ALMOFREY
36902 62	VALONGO (PACIÑO)
36902 48	VALONGO (IGREXA RIO)
36902 115	ALONGA(S. XURXO SACOS)
36902 125	CUTIAN(S. XURXO SACOS)
36902 117	BARBEITO(S. XURXO SACOS)
36902 124	OCRUCEIRO (STA Mª SACOS)
36902 118	O COVELO (STA Mª SACOS)
36902 116	VILADARRIBA (STA Mª SACOS)
36902 123	A IGREXA (STA Mª SACOS)
36902 126	VILADEABAIXO (STA Mª SACOS)
36902 127	DORNA (STA Mª SACOS)
36902 119	O CADAVO
36902 85	REBORDELO
36902 84	PONTE BORELA
36902 81	LAGOAS
36902 68	PAZOS
36902 75	PEREIRÓ
36902 59	GRAÑA
36902 53	FONTESOBREIRA
36902 60	BORELA
36902 61	PONTE BORELA
36902 66	ESTEIRA
36902 57	CACHOFES
36902 63	VILANOVA DE ARRIBA
36902 65	ARROTEA
36902 44	GROSA
36902 46	FONTENOVA
36902 50	VILANOVA DE ABAIXO
36902 73	CALVELO (TENORIO)
36902 76	LOUREIRO
36902 71	INSUELA (LOUREIRO)
36902 67	FAMELGA
36902 51	FENTAL
36902 54	PAZIÑO
36902 52	VALONGO (QUINTEIRO)
36902 47	IGLESIA
36902 49	CAMPO
36902 42	TREBELLO
36902 41	CERAXE (AUGA SANTAS)

LENDA

PARADA DE BUS

ESTRADAS PRINCIPAIS

- Estatal
- Autonomico
- Provincial

DISTANIA A PARADA DE BUS

- 0 - 150 m
- 151 - 300 m
- 301 - 500 m
- 501 - 1000 m

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía Vázquez Martínez
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 4481 ICOIMEV)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOITAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:

DISTANCIA A PARADAS DE TRASNPORTE PÚBLICO

ESCALA:
A1: 1/40.000
A3: 1/80.000
0 300 600 900 1,200 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

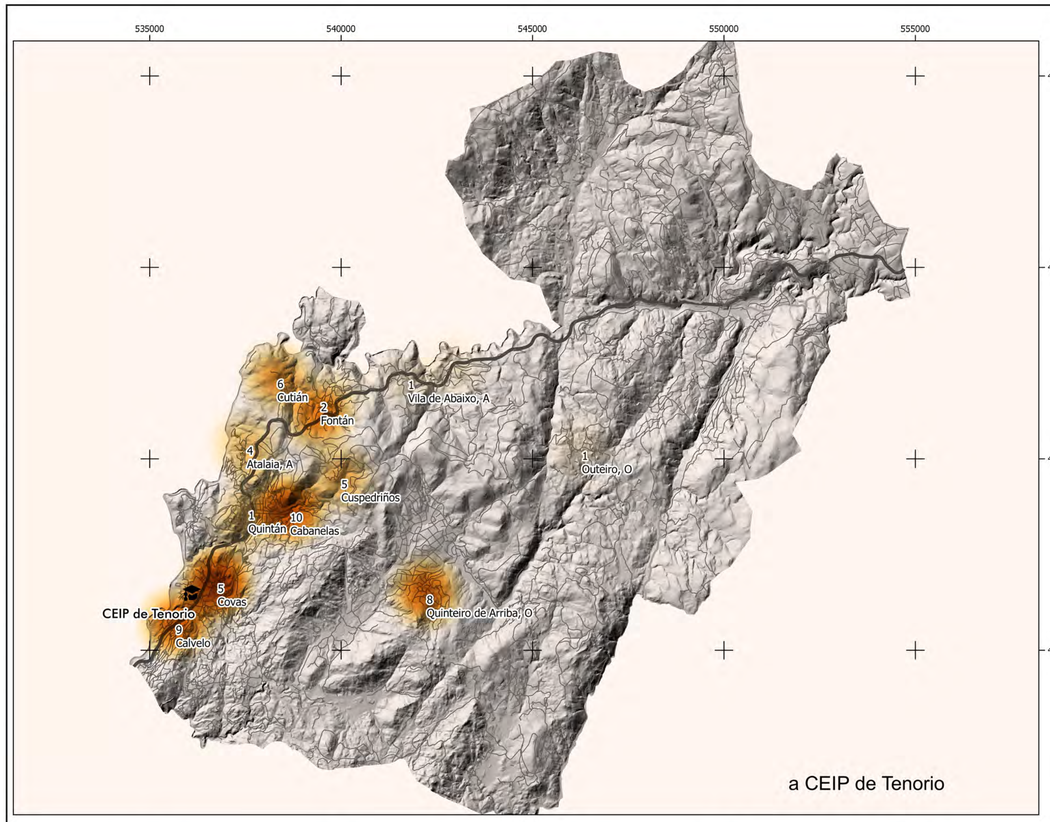
TRABALLO Nº: PX 2160

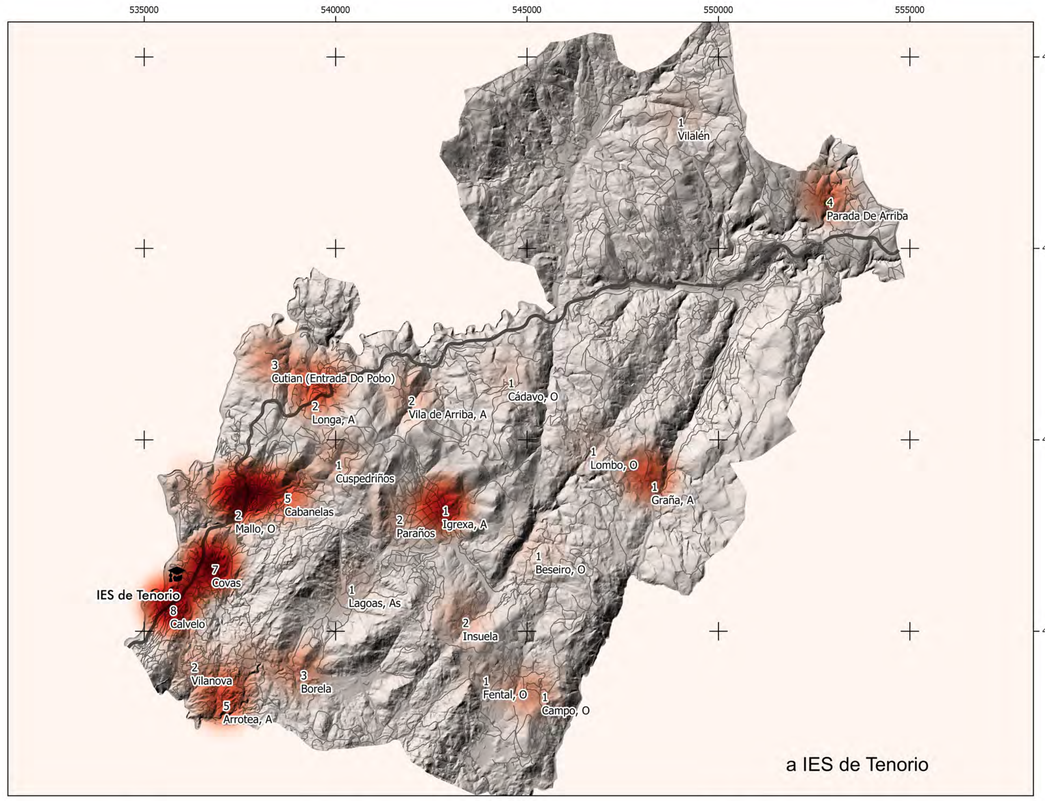
DATA: XANEIRO 2022

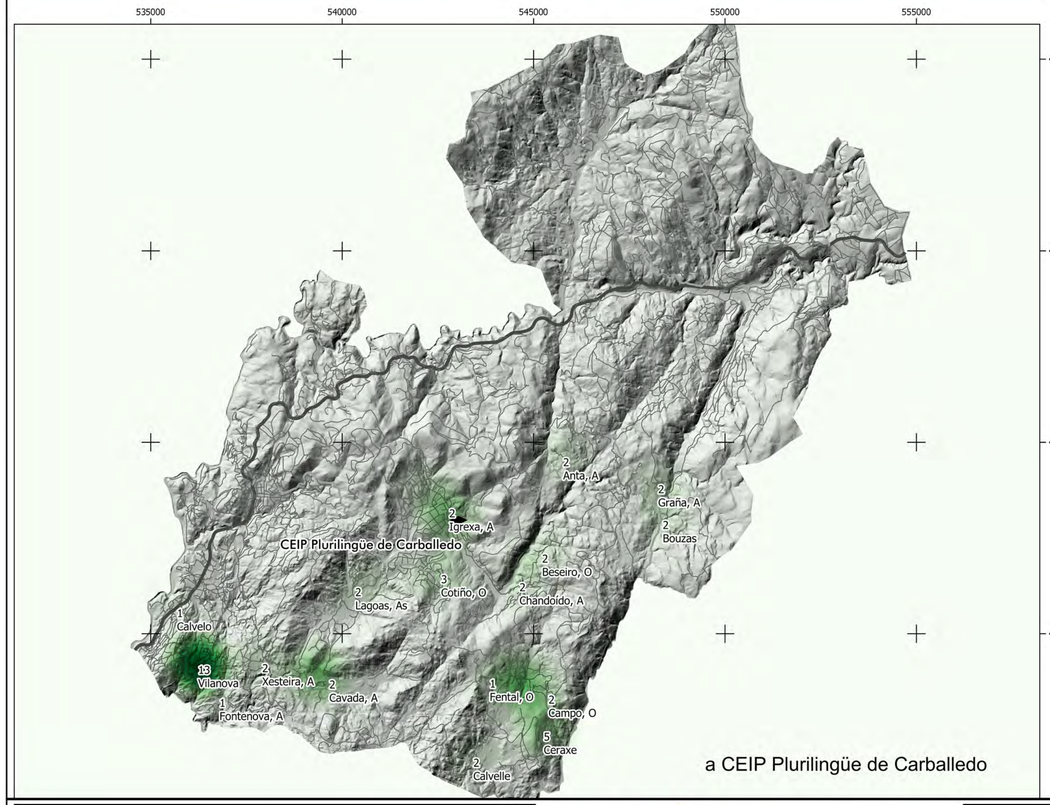
PLANO Nº: 09

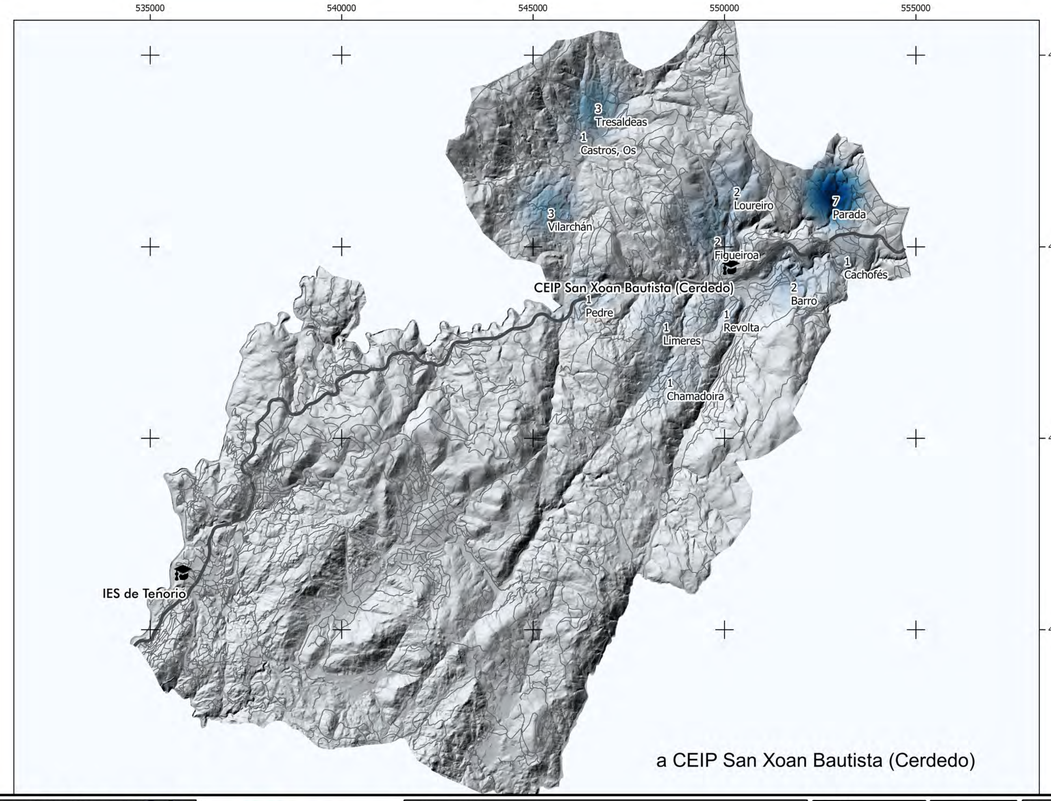
FOLLA Nº: 00

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade









LENDA

CENTROS EDUCATIVOS

- CEIP de Tenorio
- CEIP Plurilingüe de Carballedo
- CEIP San Xoan Bautista (Cerdedo)
- E.I. Galiña Azul de Cerdedo
- E.I. Galiña Azul de Tenorio
- IES de Tenorio

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía Vázquez Martínez
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 4481 ICOMEV)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
MOBILIDADE A CENTROS ESCOLARES (TRANSPORTE ESCOLAR)

ESCALA:
A1: 1/80.000
A3: 1/160.000
0 600 1.200 1.800 2.400 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

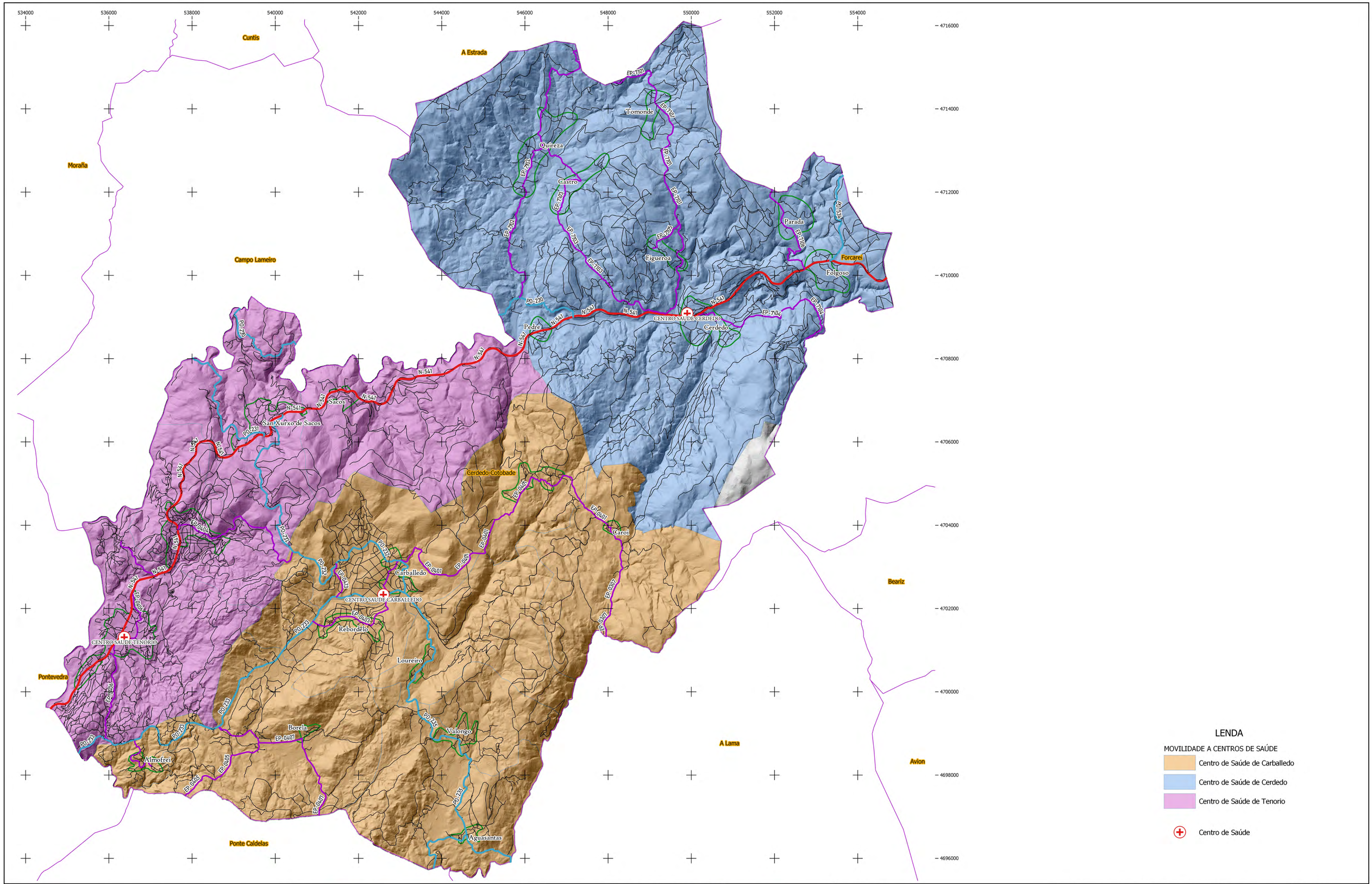
TRABALLO Nº: PX 2160

PLANO Nº: 10

FOLLA Nº: 00

DATA: XANEIRO 2022

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade



PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía Vázquez Martínez
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: Maria del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 4981 ICOFME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTTAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
MOBILIDADE A CENTROS DE SAÚDE SEGUNDO PROCEDENCIA

ESCALA:
A1: 1/40.000
A3: 1/80.000
0 200 400 600 800 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

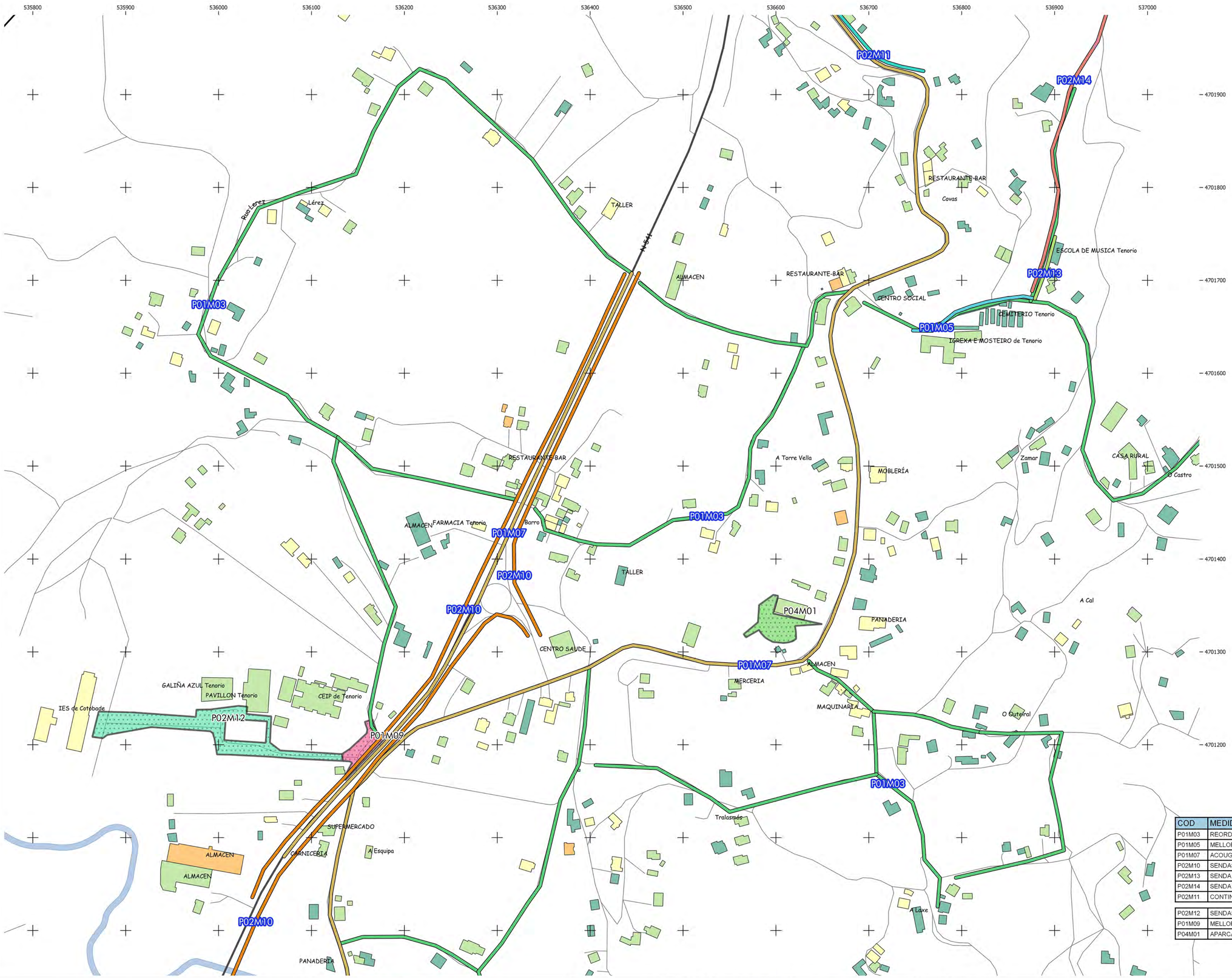
TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 11

FOLLA Nº: 00

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade



LENDA

ALTURA EDIFICACIÓN

- 1
- 2
- 3
- 4

PROPOSTA DO PLAN

- 3 - P01M03
- 5 - P01M05
- 7 - P01M07
- 20 - P02M10
- 21 - P02M11
- 23 - P02M13
- 24 - P02M14
- 22 - P02M12
- 35 - P04M01
- 9 - P01M09

COD	MEDIDA
P01M03	REORDENACIÓN TRAFICO VIAIS INTERIORES TENORIO
P01M05	MELLORA CONTORNA IGREXA TENORIO
P01M07	ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO RURAL DE TENORIO
P02M10	SENDAS PEONÍS N-541 EN TENORIO
P02M13	SENDA PEONIL ZONA ESCOLA MÚSICA DE TENORIO
P02M14	SENDA PEONIL ATA CAMPO DE FUTBOL TENORIO
P02M11	CONTINUACIÓN SENDAS PEONÍS TRAVESIA DE TENORIO

P02M12	SENDAS PEONÍS CENTROS ESCOLARES TENORIO
P01M09	MELLORA CONTORNA PASARELA CENTROS ESCOLARES
P04M01	APARCADOIRO EN CENTRO CULTURAL TENORIO.

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COLTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía Vázquez Martínez
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: Maria del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 4481 ICOIMEV)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOITAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXETIVOS ESPECIFICOS NA CONTORNA DE TENORIO.

ESCALA:
A1: 1/1.500
A3: 1/3.000
0 10 20 30 40 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

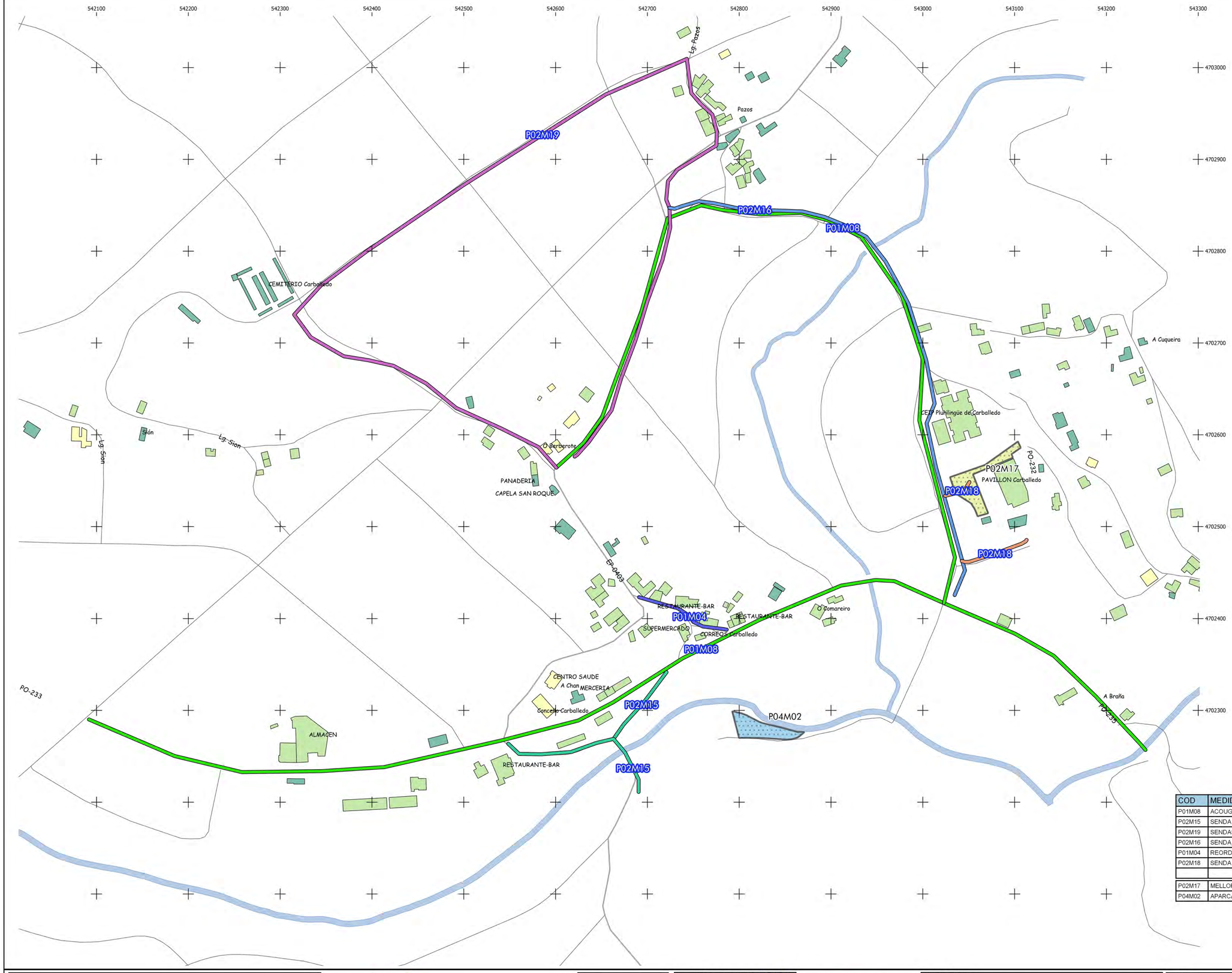
TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 12

FOLLA Nº: 01

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade



LENDA

ALTURA EDIFICACIÓN

- 1
- 2
- 3

PROPOSTA DO PLAN

- 4 - P01M04
- 8 - P01M08
- 25 - P02M15
- 26 - P02M16
- 28 - P02M18
- 29 - P02M19
- 27 - P02M17
- 36 - P04M02

COD	MEDIDA
P01M08	ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO RURAL DE CARBALLEDO
P02M15	SENDA PEONIL PRAIA FLUVIAL EN CARBALLEDO
P02M19	SENDAS PEONÍS CARBALLEDO
P02M16	SENDA PEONIL CONTORNA CENTRO ESCOLAR CARBALLEDO
P01M04	REORDENACIÓN TRAFICO VIAIS INTERIORES TENORIO
P02M18	SENDA PEONIL A CENTRO ESCOLAR CARBALLEDO
P02M17	MELLORA CONTORNA PISTA DEPORTIVA E PARQUE INFANTIL CARBALLEDO
P04M02	APARCADOIRO PRAIA FLUVIAL CARBALLEDO.

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía Vázquez Martínez
Iría Corbacho Quintela
Marcos Núñez Garrido

Asdo.: María del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 4481 ICOFME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOITAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXETIVOS ESPECIFICOS NA CONTORNA DE CARBALLEDO.

ESCALA:
A1: 1/1.500
A3: 1/3.000
0 10 20 30 40 m

NORTE
SRC: ETRS 89 - 29N

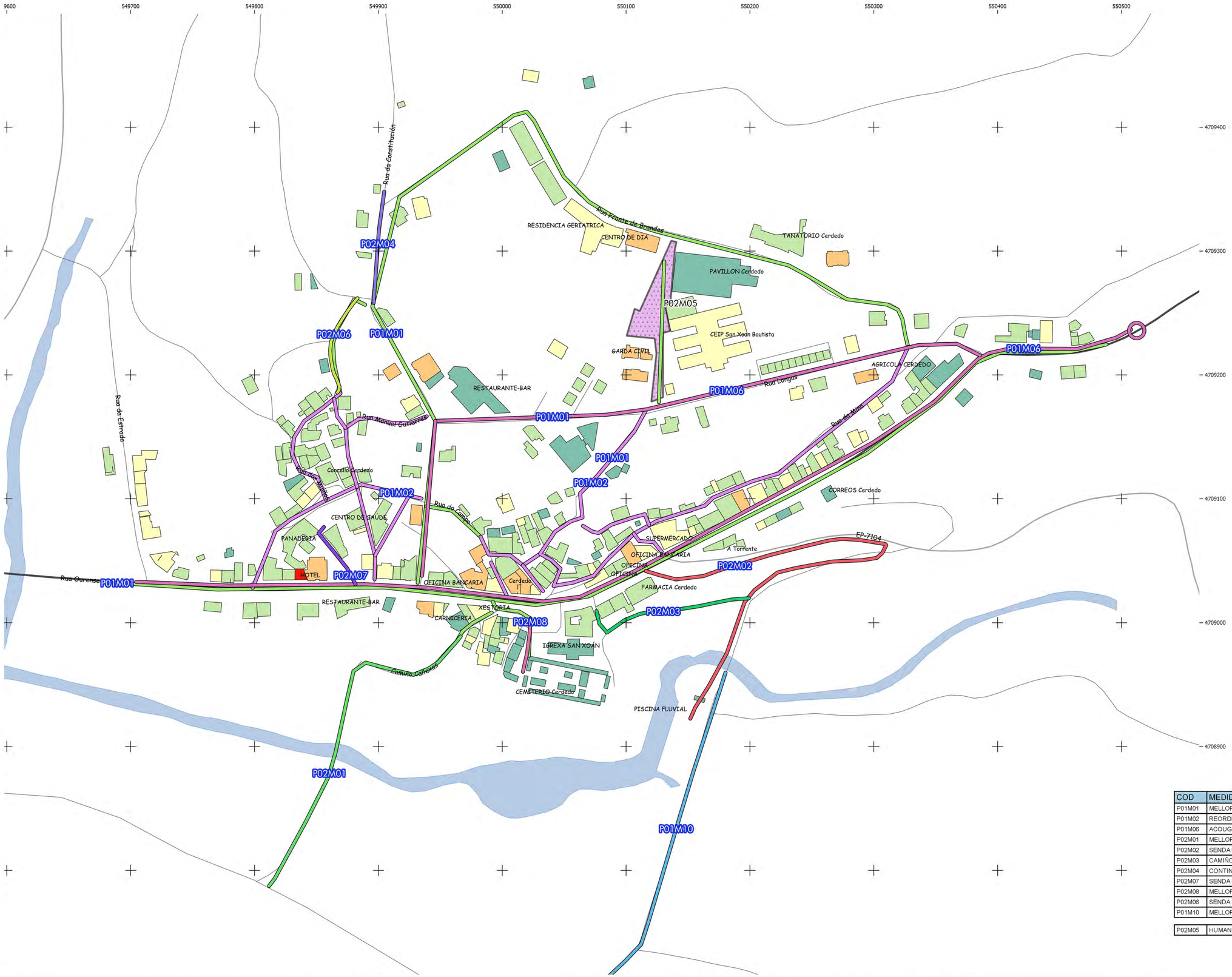
TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 12

FOLLA Nº: 02

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade



COD	MEDIDA
P01M01	MELLORA DA SINALIZACIÓN E ADECUACIÓN Á XERARQUIZACIÓN VIARIA EN CERDEDO
P01M02	REORDENACIÓN DO CASCO HISTORICO CERDEDO
P01M06	ACOUGADO DE TRÁFICO NO NÚCLEO URBANO DE CERDEDO
P02M01	MELLORA ILUMINACIÓN PONTE ROMANA CERDEDO
P02M02	SENDA PEONIL ATA A PRAIA FLUVIAL EN CERDEDO
P02M03	CAMIÑO PEONIL A PRAIA FLUVIAL CERDEDO
P02M04	CONTINUACIÓN SENDA PEONIL RUA CONSTITUCIÓN CERDEDO
P02M07	SENDA DENDE RÚA OURENSE A CASA CONSISTORIAL CERDEDO
P02M08	MELLORA ACCESIBILIDADE CEMENTERIO CERDEDO
P02M06	SENDA RÚA MUIÑOS CERDEDO
P01M10	MELLORA ESTRADA DE CERDEDO A CAROI

P02M05	HUMANIZACIÓN CONTORNA PAVILLÓN E GALIÑA AZUL CERDEDO

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE DO CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE.

CONCELLO DE CERDEDO-COTOBADE

DIRECTORA DO PLAN:
Maria del Carmen Martínez Santorio

POLO EQUIPO REDACTOR:
Estefanía Vázquez Martínez
Iria Corbacho Quintela
Marcos Nuñez Garrido

Asdo.: Maria del Carmen Martínez Santorio
Máster en Deseño de Espazos Urbanos, Arquitectónicos e Mobilidade
Técnico Superior en Prevención de Riscos Laborais
Enxeñeira de Montes (colex. Nº 4481 COIFME)
Enxeñeira T. Agrícola (colex. Nº 2090 ICOTTAG)

Asdo.: Estefanía Vázquez Martínez
Licenciada en Arquitectura
(colex. Nº 15135 COAG)
Máster en Renovación Urbana e Rehabilitación

GeoUrban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

TITULO PLANO:
DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXETIVOS ESPECIFICOS NA CONTORNA DE CERDEDO.

ESCALA:
A1: 1/1.500
A3: 1/3.000
0 10 20 30 40 m

NORTE

SRC: ETRS 89 - 29N

TRABALLO Nº: PX 2160

DATA: XANEIRO 2022

PLANO Nº: 12

FOLLA Nº: 03

DOCUMENTO: V.01
PMUS Cerdedo - Cotobade

CONCELLO DE
CERDEDO-COTOBADE

ANEXO PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Xaneiro 2022

GEOURBAN Ingeniería Ambiental y Urbanismo, S.L. 986 454 046 – 605 613 855

Geo Urban
Ingeniería Ambiental - Urbanismo

PMUSCC
Plan de Mobilidade Urbana Sostible

ÍNDICE

1.- INTRODUCCION. *2*

2.- PROCESO PARTICIPATIVO. *3*

3.- RESULTADOS DA PARTICIPACIÓN. *6*

3.1.- ENQUISA. 6

3.2.- TALLERES PARTICIPATIVOS 25

4.- ANÁLISE DOS RESULTADOS *28*

1.- INTRODUCCION.

O Concello de Cerdedo-Cotobade, considera necesario dispor dun Plan de Mobilidade Urbana Sustentable (PMUS) que permita a mellora da mobilidade do municipio nos próximos anos, mediante a planificación e organización de cara á sustentabilidade.

Na elaboración do PMUS de Cerdedo-Cotobade, considerouse fundamental a participación cidadá e dos representantes sociais. A intervención cidadá definir a situación actual do mellor xeito posible para poder así resolver as necesidades de mobilidade de cara ó futuro.

Os medios de transporte afectan a toda a poboación, especialmente a os colectivos máis vulnerables como son as persoas de mobilidade reducida, os maiores, os nenos e as persoas con recursos económicos limitados.

Partimos dun proceso de análise para un posterior diálogo con a poboación, co obxectivo de chegar xuntos a elaborar un modelo final que garanta o éxito das propostas tras a súa implantación.

Trátase de contemplar os distintos puntos de vista dos diferentes axentes sociais para posteriormente, o equipo redactor, con criterios técnicos facer as propostas máis adecuadas.

A participación cidadá facilita o proceso de toma de decisións e pon en valor o plan, dando lugar a un documento creado por e para a poboación do municipio.

O proceso de participación serve para estudar as intencións e aspiración dos cidadáns de tal xeito que poidan enriquecer as propostas técnicas, priorizando unhas sobre outras en base a un diagnóstico común.

O proceso participativo foi deseñado para ser o máis eficiente posible, con os medios dos que dispón o municipio de Cerdedo-Cotobade, procurando chegar á maior cantidade de xente posible.

2.- PROCESO PARTICIPATIVO.

Para lograr os obxectivos anteriormente descritos, resulta indispensable involucrar no Plan á cidadanía, o que xustifica o proceso de participación cidadá. Para lograr ese éxito do PMUS é necesario:

- Coñecer os problemas da mobilidade para o cidadán.
- Dar resposta a os retos da mobilidade tendo en conta as necesidades dos cidadáns.
- Involucrar á poboación para coñecer as súas rutinas de desprazamentos.

O PMUS quere influír nos movementos do cidadán, buscando que a mobilidade sexa máis sustentable, co apoio da propia cidadanía.

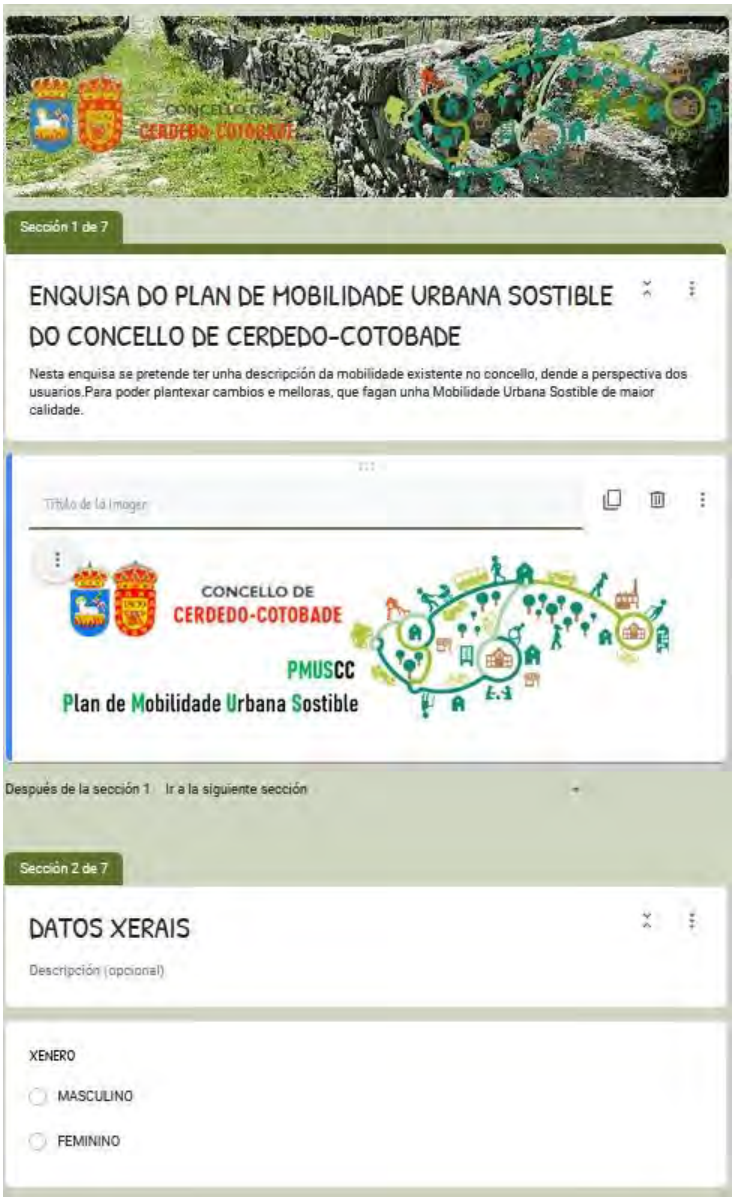
O proceso participativo deuse a través de dúas vías:

Unha primeira vía foi a creación dunha **enquisa na rede**, facilitando a participación de xeito continuado no tempo.

A enquisa publicouse en carteis, difundiuse e facilitouse o código QR a os principais axentes sociais do municipio.

O cuestionario publicouse a principios do mes de Novembro de 2021. Ademais, foi anunciada na rede social do concello de Cerdedo-Cotobade que serve de ferramenta de comunicación coa cidadanía.

No estudo utilízase un método de mostraxe non aleatoria que se aproxima a mostraxes por conveniencia, e nos que as persoas que participan son aquelas que o fan de forma voluntaria. As preguntas no cuestionario son preguntas abertas, pechadas con múltiples opcións, pechadas cun ítem aberto, dicotómicas, filtro ou de escalas subxectivas numéricas. Dentro da enquisa un apartado con suxerencias.



Unha segunda vía de comunicación foi a de asistencia e participación da cidadanía a **talleres** nos núcleos de Tenorio, Cerdedo e Carballedo.

O primeiro taller foi o 11 de Novembro de 2021 no centro Sociocultural de Tenorio.

O seguinte taller foi nese mesmo día ás 18:30 no Centro cultural de Cerdedo

O último taller foi o 16 de Novembro de 2021 ás 18:00 baixo da casa consistorial en Carballedo.

3.- RESULTADOS DA PARTICIPACIÓN.

3.1.- ENQUISA.

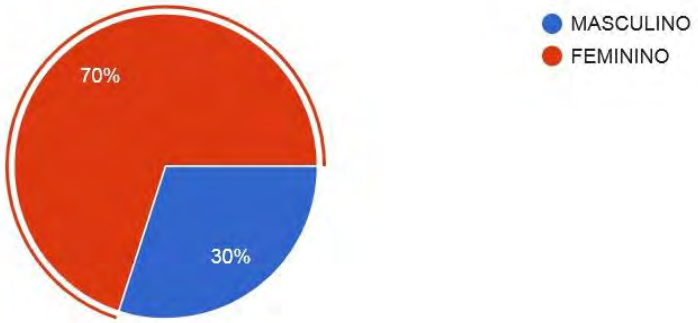
Da participación cidadá na enquisa recolléronse a 31 de decembro un total de **100 respostas individuais** no cuestionario online.

No cuestionario trátanse temas de mobilidades peonil, transporte público, mobilidade ciclista, o uso do vehículo privado, os aparcadoiros, a seguridade viaria e o medio ambiente. As respostas serviron para coñecer a opinión da cidadanía nestes ámbitos, así como para recoller novas achegas e opinións sobre a mobilidade no municipio.

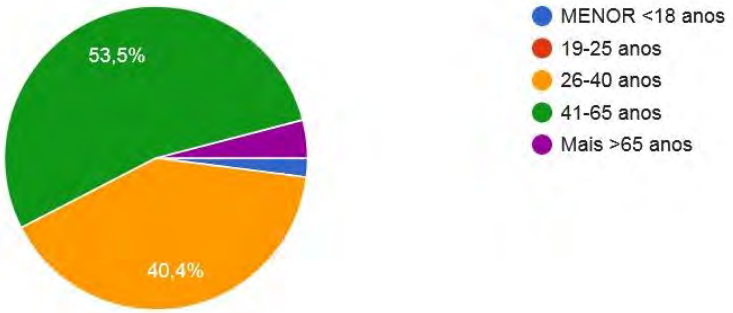
A continuación, expóñense os principais resultados obtidos a través do cuestionario PMUS de Cerdedo-Cotobade:

3.1.1.- DATOS XERAIS

1. Xénero:



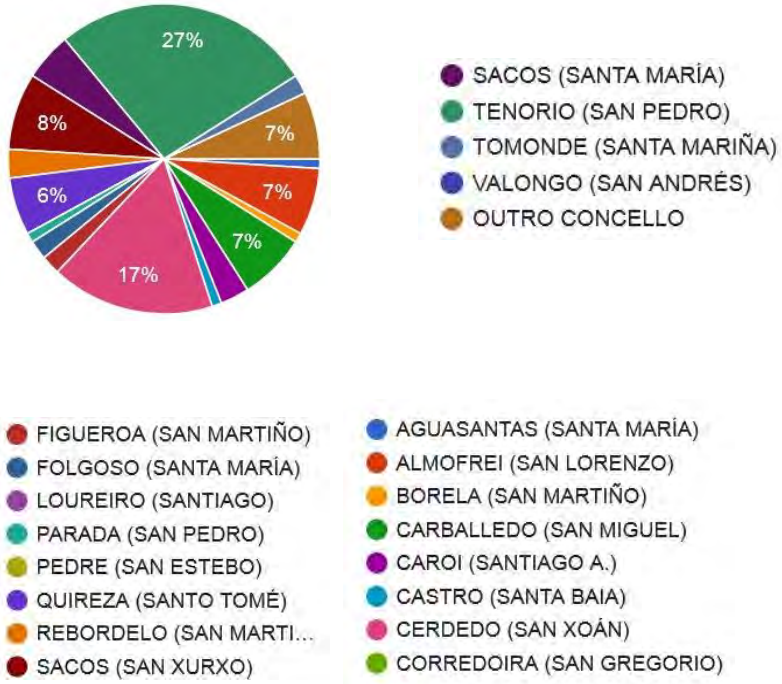
2. Idade:



3. Parroquia de residencia:

A continuación expóñense as parroquias con máis participación:

27 de Tenorio (San Pedro), 17 de Cerdedo (San Xoán), 13 se Sacos (San Xurxo), 7 de Carballedo (San Miguel), 7 de Almofrei (San Lorenzo), 6 de Quireza (San Tomé), 3 de Caroi (Santiago), 1 de Augasantas (Santa María)



4. Lugar de residencia:

Cerdedo 15,2%, A Laxe 7%, Covas 5%, Lérez 4%, A Chan 4%, Vilanova 4%, A Bouza 3%, Dorna 3%, A Longa 3%, Paraños 2%, Pozo Negro 2%, Tresaldeas 2%, Vila de Abaixo 2%, Vilar 2%, A Xesteira (1%)...

5. Ocupación:

Sen Ocupación

Estudiante

Traballador/a 76%

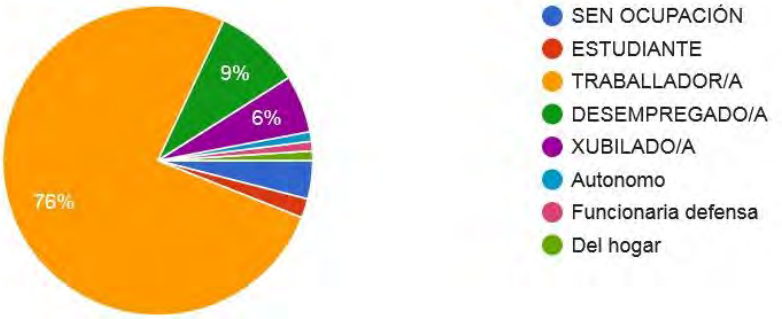
Desempregado/a 9%

Xubilado/a 6%

Empregado/a do fogar

Autónomo

Outros: Funcionario de defensa



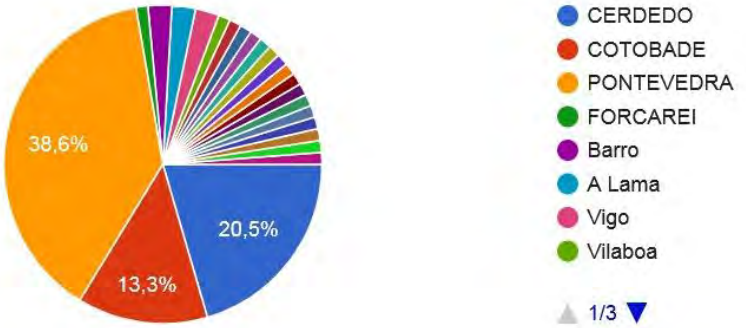
6. Lugar de traballo:

Cerdedo 20,5%

Cotobade 13,3%

Pontevedra 38,6%

Outros(Indicar onde....)



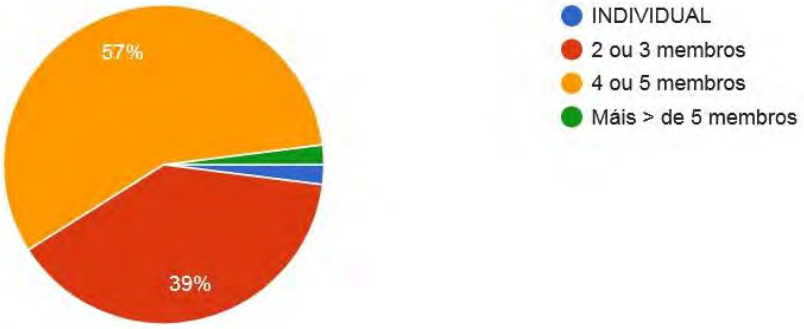
7. Tamaño da unidade familiar:

Individual 2%

2 ou 3 membros 39%

4 ou 5 membros 57%

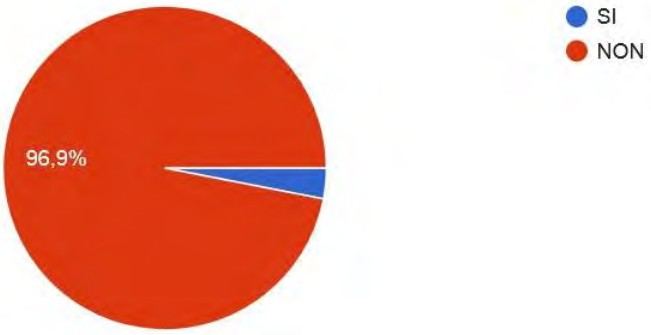
máis > de 5 membros 2%



8. Ten vostede a mobilidade reducida (se precisa de axuda de alguén, dunha cadeira de rodas, se leva carro de bebé, etc.)?

Si 96,9%

Non 3,1%



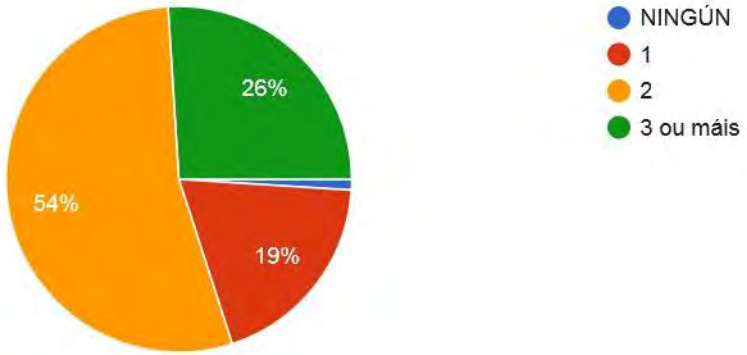
9. Cantos vehículos a motor (coche ou moto) posúe na súa unidade familiar?

Non teño ningún

Teño carné, pero non coche

Teño ambos

Teño coche pero non carné



3.1.2.- ASPECTOS XERAIS DA MOVILIDADE

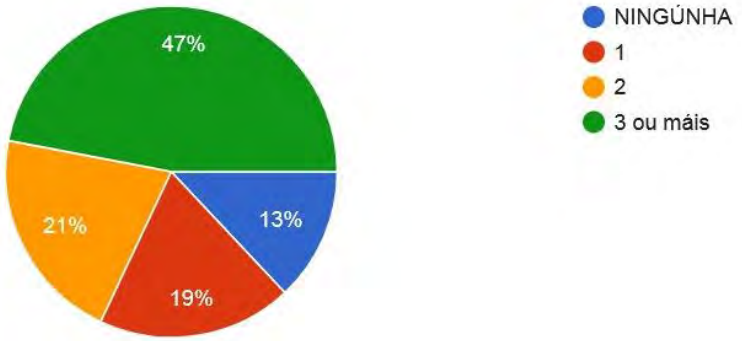
10. Cantas bicicletas posúe na súa unidade familiar?

Ningunha 13%

1 19%

2 21%

3 ou máis 47%



11. Nos desprazamentos de proximidade, no Concello me desprazo habitualmente....

A pé 26%

en coche 68%

en moto 1%

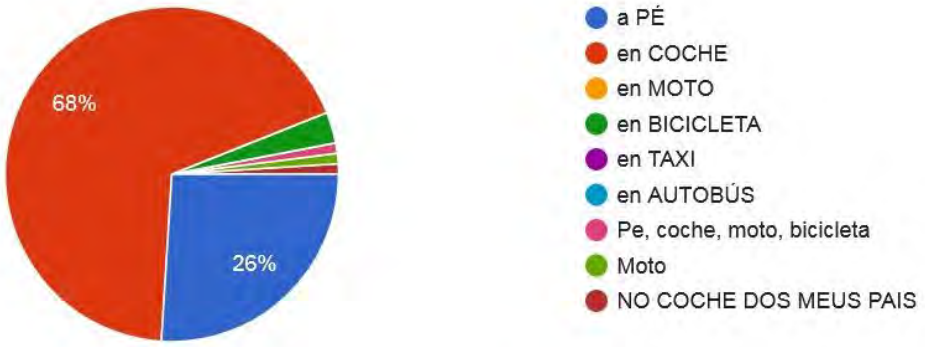
en bicicleta 3%

en taxi

en autobús

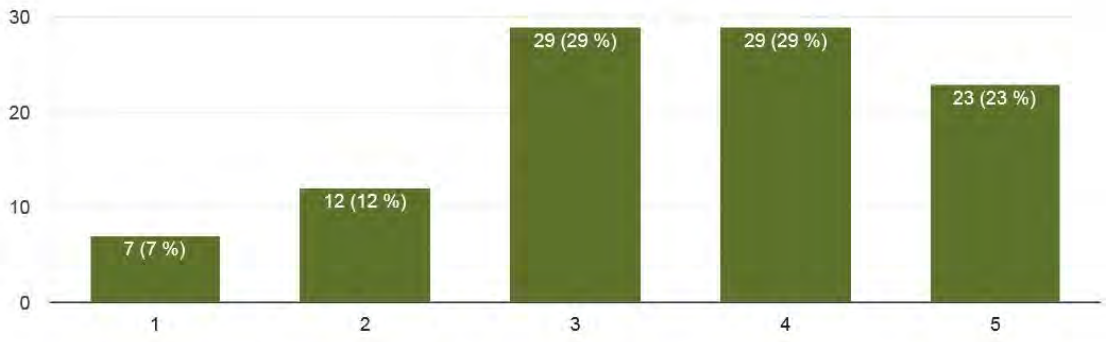
Pé, coche, moto e bicicleta 1%

No coche dos meus pais 1%



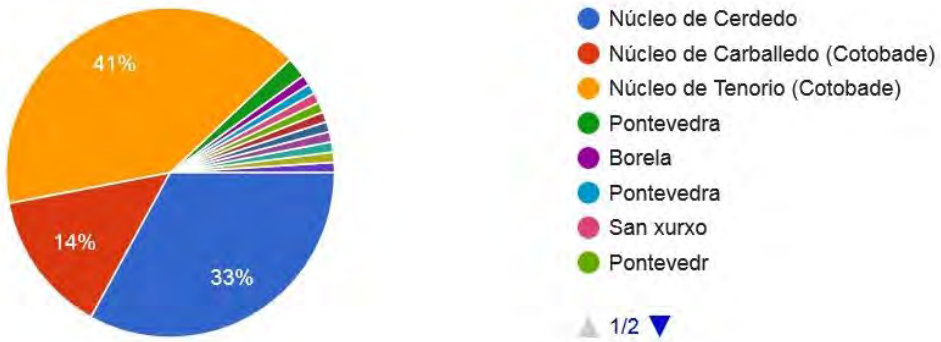
12. Indicar o grado de satisfacción dos percorridos realizados nos desprazamentos de proximidade

(1 nada satisfeito 2 Pouco satisfeito 3 Indiferente 4 satisfeito 5 Moi satisfeito)

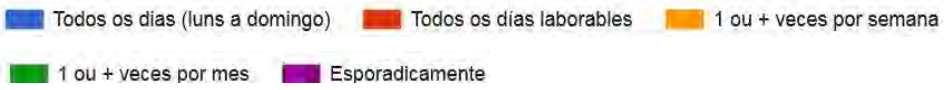


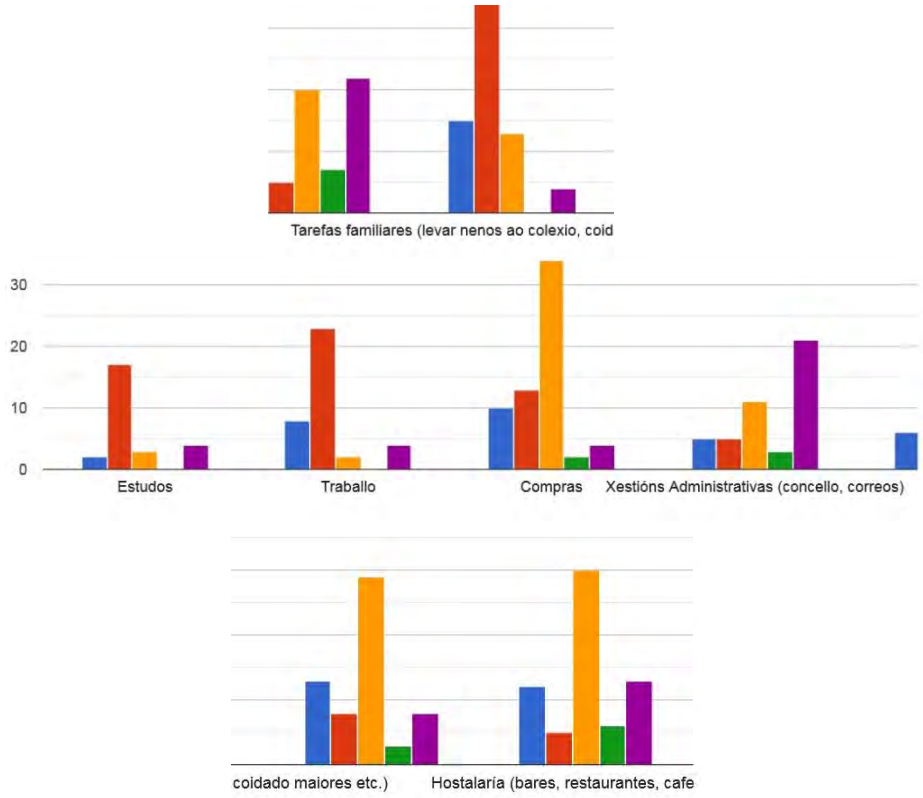
13. Os desprazamentos habituais de proximidade NO CONCELLO son a:

Núcleo de Tenorio (Cotobade) 41%
Núcleo de Cerdedo 33%
Núcleo de Carballedo (Cotobade) 14%
Pontevedra 2%



14. Con que Motivo e Frecuencia son os desprazamentos NO CONCELLO:

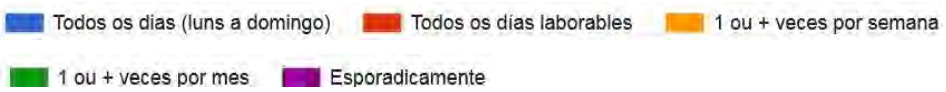


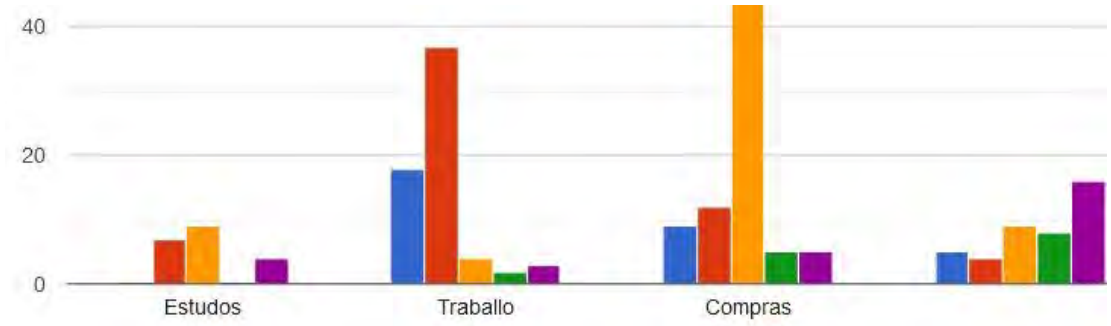


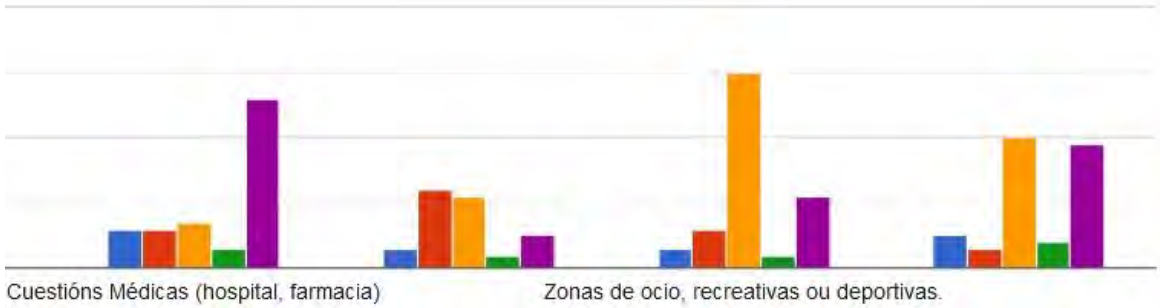
15. Os desprazamentos FORA DO MUNICIPIO son principalmente a:

Destacan Pontevedra 80%, A Estrada 11%, Forcarei 2% e Vigo 2%

16. Con que Motivo e Frecuencia son os desprazamentos FORA DO MUNICIPIO:







17. Indique o Tempo empregado no desprazamento para chegar ao destino habitual principal (minutos):

11 respostas de 20 minutos,
9 respostas de 10 minutos,
9 respostas de 15 minutos,
8 de menos de 5 minutos
7 respostas de 30 minutos,
5 respostas de entre media hora e unha hora
2 respostas de 25 minutos,
1 resposta de 90 minutos
1 resposta de 180 minutos
1 resposta dixo: Pontevedra: 50 min (autobús); Pontecaldelas: 10 min (taxi) / 90 min (a pé); A Lama: 5 min (taxi) / 30 min (a pé). Os desprazamentos dentro da parroquia (visitas a familiares e amizades) oscilan entre os 5 e 30 min (a pé), correspondendo estes últimos aos núcleos entre A Coutada e Martín.

18. Indique a Distancia recorrida no desprazamento para chegar ao destino habitual principal (km)
16 respostas de entre 2km e 10 km

14 respostas entre 10km e 15km

11 respostas entre 450m e 2 km

13 respostas de máis de 25km

5 respostas entre 15 e 20km

1 resposta dixo: Pontevedra: 22 km por Pontecaldelas (taxi) / 30 km por Carballedo (autobús); Pontecaldelas: 6 km (taxi) / 9 km (a pé); A Lama: 4 km.

3.1.3.- CENTROS EDUCATIVOS

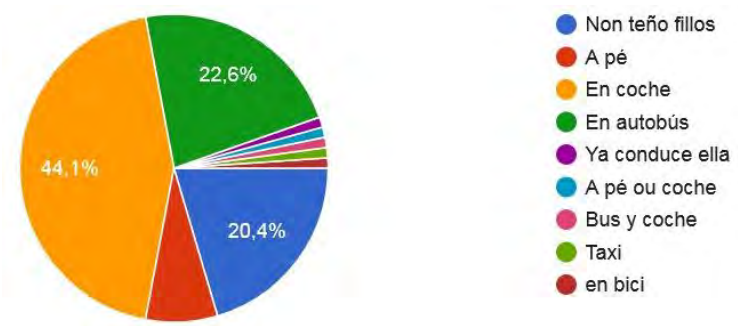
19. Cal é o modo de acompañamento aos fillo/as á escola no caso de facelo?

En coche 44,1%

En autobús 22,6%

Non teño fillos 20,4%

A pé 7,5%



20. No caso de desprazamento a Pé. A partir de que Idade o/s fillo/as van sos ao centro educativo?

9 anos un 1%

10 anos un 5%

11 anos un 2%

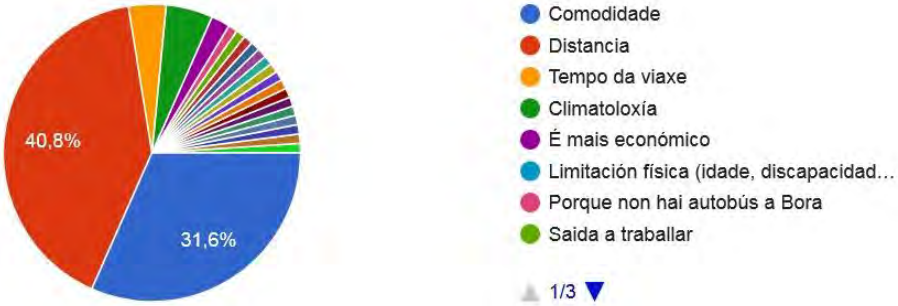
12 anos un 2%

13 anos un 2%

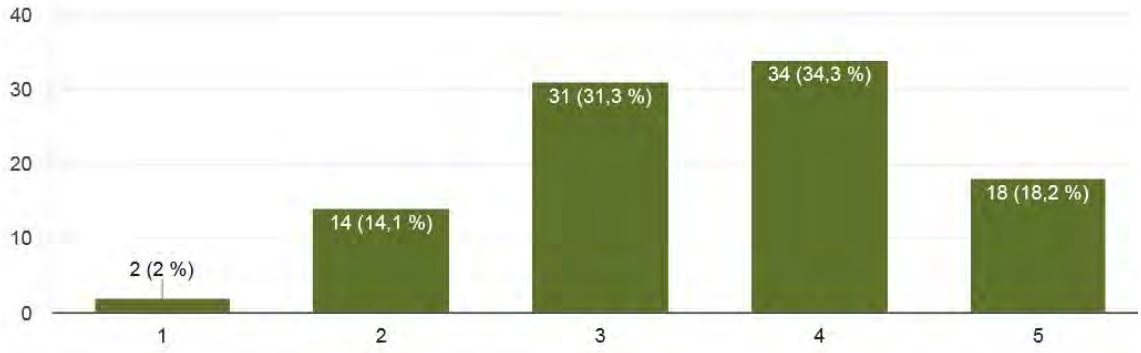
3.1.4.- TIPO DE TRANSPORTE

21. Por que motivos utiliza o Vehículo privado?

Distancias 40,8%
Comodidade 31,6%
Climatoloxía 5,1%
Tempo da viaxe 4,1%
É máis económico 2%
Por falta de servizo público 1%



22. Valora as condicións para desprazarse en coche/moto en Cerdedo-Cotobade

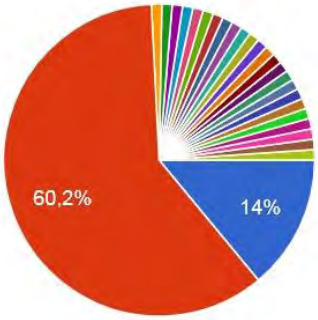


3.1.5.-

23. Por que motivos NON utiliza máis o TRANSPORTE PÚBLICO?

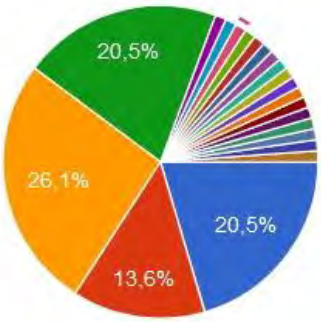
Horarios e frecuencias nos compatibles 60,2%
As paradas están lonxe do lugar onde vivo 14%

Porque non hai 13%



- As paradas están lonxe do sito onde v...
- Os horarios ou frecuencias non son c...
- Coste do servizo
- No lo necesito
- Porque son escasos
- Motivos laborais
- Porque necesito o coche para o traballo
- So hay dous viaxes a Pontevedra o dia
- Motivos laborais
- Comodidade
- Non hai paradas na aldea para o ir...
- No lo necesito
- Coche propio
- Porque son escasos
- So hay dous viaxes a Pontevedra o...
- Non hay servicio publico
- Teño que andar 1km peta coller o a...
- Non hay para a escola de Tenorio d...
- Case non hay servizo
- No hay
- Non hay TRANSPORTE PÚBLICO
- Porque apenas hay transporte público
- Non temos
- Por qué casi no hay
- Porque os nenos de Vilanova non teñen transporte publico

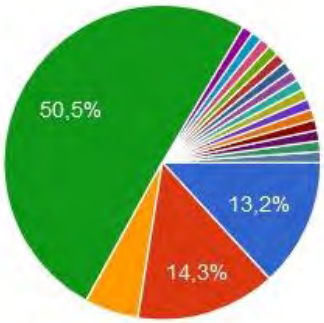
24. Por que motivos NON utiliza máis a BICICLETA?



- Non teño bicicleta
- Non hai itinerarios habilitados
- Inseguridade nos viais
- Hai moita pendente nos percorr
- Quedame moi lonxe
- Non utilizo
- Lesión
- Moita distancia
- Ocio en familia nada mas
- Polo clima e polos coches que van d...
- Comodidade
- Os destinos habituais quedan lonxe
- Non me gusta
- Inseguridade e pendente nos percor...
- Tempo
- Pola distancias

- Todos os anteriores
- Horarios
- Si utilizo de vez en cuando sin problema,benben
- Pendentes, inseguridade, non hai itinerarios
- A bicicleta sería o medio idóneo para os desprazamentos que cobren os servizos cotiás. Para os de maior ra...

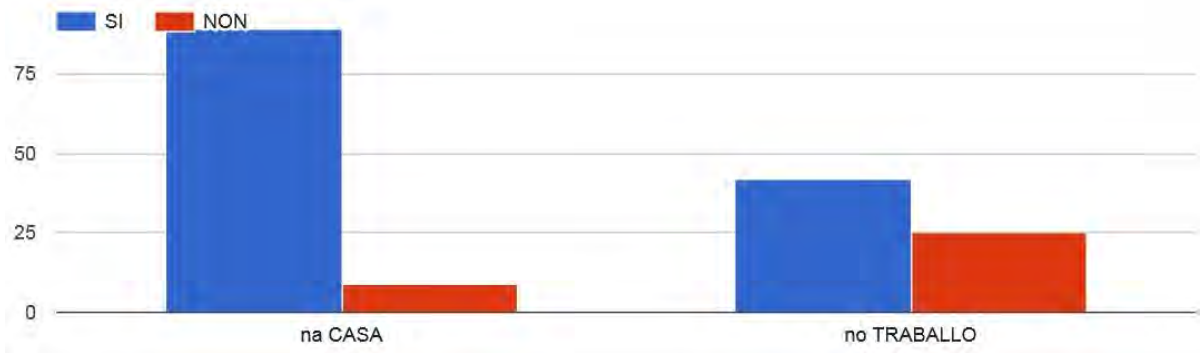
25. Por que motivos NON se despraza máis A PÉ?



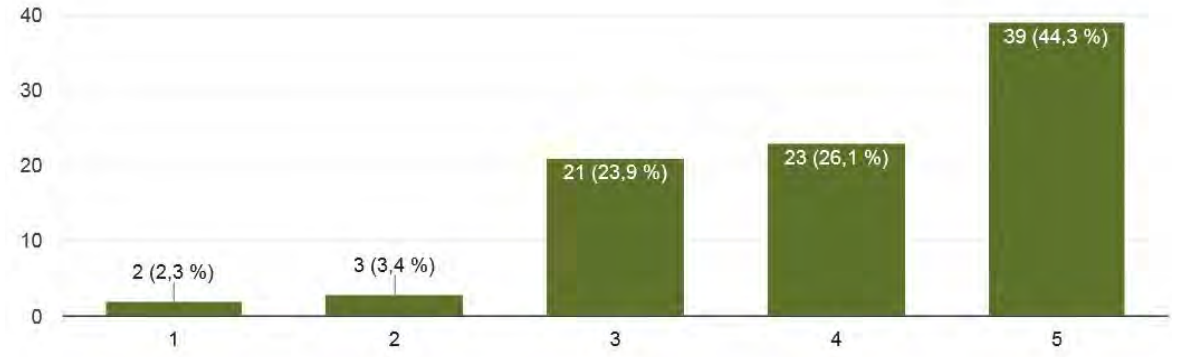
- Non hai suficientes beirarrúas
- Inseguridade nos viais
- Os percorridos non están adaptados...
- Os destinos habituais quedan lonxe
- Chuvias
- Peso de compra
- Vai o pan
- Vou sempre a pé
- Ocio en familia nada mas
- Polo clima e polos coches que van d...
- Comodidade
- Os destinos habituais quedan lonxe
- Non me gusta
- Inseguridade e pendente nos percor...
- Tempo
- Si ando
- Vou a pé case sempre
- Os meus desprazamentos de maior frecuencia son a pé. Fóra da parroquia son case todos de estudo do medio, lecer, e exercicio físico. O percorrido ata A Lama é o único viable para xestións e compras, pero inseguro por transcorrer na totalida...

3.1.5.- APARCAMENTO E ZONAS DE RISCO

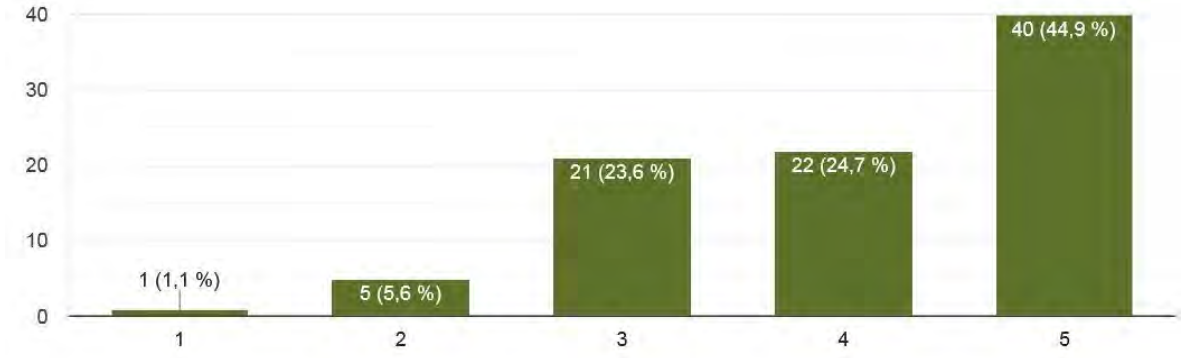
26. Dispón de praza de Aparcamento?



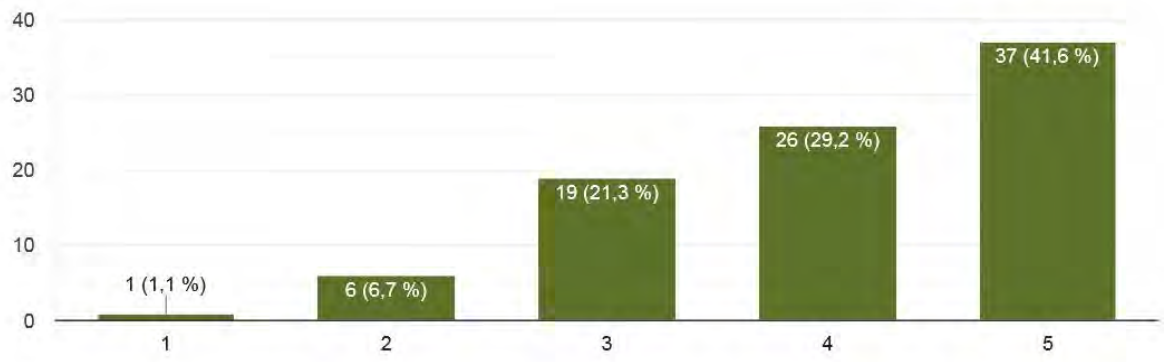
27. Evalúe a Facilidade para aparcar no Núcleo de CERDEDO



28. Evalúe a Facilidade para aparcar no Núcleo de CARBALLEDO (Cotobade)



29. Evalúe a Facilidade para aparcar no Núcleo de TENORIO (Cotobade)



30. Enumere lugares que considere de Risco ou Perigosos no transito no interior do Concello

10 comentarios foron comentando que os camiños son estreitos
9 comentarios foron sobre a estrada Nacional-541
5 comentarios foron sobre a inseguridade dos peóns na contorna das escolas.

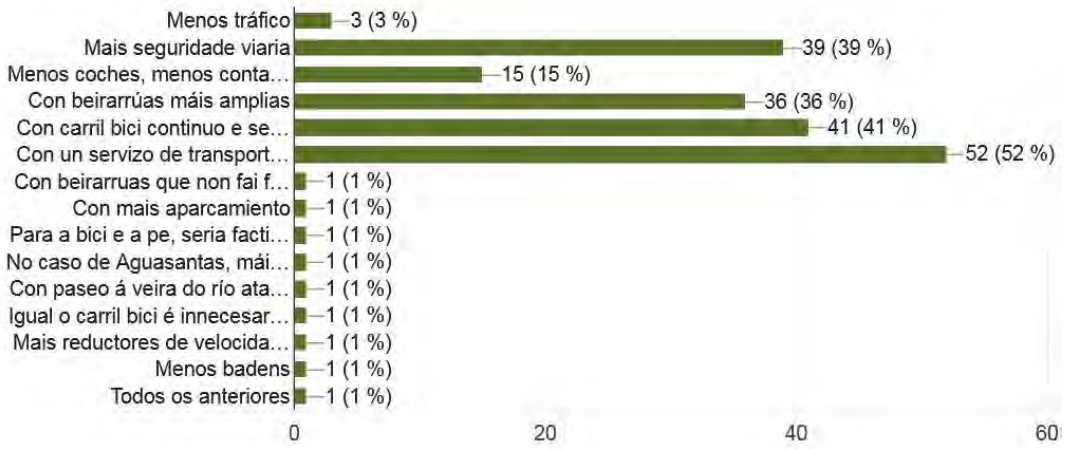
- *Carretera de Almofrei*
- *As conexións entre os diferentes lugares de Carballedo, tanto en coche como a pe. Son precisas mais beirarrúas de comunicación*
- *A nacional por Tenorio e Calvelo*
- *Carretera Viascon Carballedo, faltan aceras*
- *Toda a N-541..*
- *Carretera de Cerdedo a Caroi e carretera de Quireza a Barbeira*
- *Pistas estrechas*
- *N-541*
- *Carretera de Pozo negro a Chan, Carretera de Rebordelo a Chan*
- *Pontes con visibilidade reducida*
- *En toda a carretera nacional*
- *Recorrido entre A Laxe e o centro de saúde/ colexios*
- *Camiños estreitos en tenorio*
- *Lerez por pistas estreitas e traslasmos tamen pistas estreitas desde centro médico*
- *Caminos estreitos, en cincreto Lerez, Laxe e Traslasmos*
- *Rua de ourense*
- *Carretera cerdedo caroi*
- *Rua xeral (cerdedo)*

- *A estrada principal de cerdedo*
- *Los caminos estrechos de los pueblo*
- *Saida de Cerdedo cara Forcarei.*
- *Zona carretera general Cerdedo*
- *Castro do Medio*
- *A xente deixa os coches en calquer sitio*
- *En Borela non hai beirarrúas e é onde máis estou.*
- *pista al pasar el monasterio*
- *Cruce da Xesteira*
- *Carretera general*
- *En xeral, todas as estradas para ir a pé*
- *Vilanova -tenorio*
- *Os camiños,demasiafo estreitos e sen arranxar*
- *San xurxo*
- *A estrada de Vilanova a Tenorio(o atallo) acceso saida peligroso para a visibilidade.de entrada a Almofrei, xa que é estreita para circulación en ambos sentidos e con moitas curvas.*
- *OS AUTOBUSES DAN A VOLTA NA PORTA DA ESCOLA INFANTIL!!! Considero isto perigosísimo!! Unha nena acaba de falecer fai pouco por un atropelo na porta dun colexio. Hai unha rotonda a 10 metros .. non entendo o motivo polo que non dan alí a volta. Os responsables da empresa non contestan ó meu correo pedindo que o fagan. Os nenos e nenas ás veces botan a correr sen mais... quen será o culpable se ocorre unha desgracia?*
- *Todo o concello carretera en mal estado*
- *Farmacia e médico de Tenorio*
- *Pista,no lugar de Lerez (Tenorio)*
- *Calvelo*
- *lugar de Lerez para andar en bici..zonas mala visibilidade no caso de vi coche de frente..asi como outras ruas o lugares que conforman Tenorio, xa que hai que pasar pola Nacional con moito trafico (como Calvelo, Laxe,Covas...).Tenorio esta moi partido entre os lugares que a conforman.Non e seguro para nen@s e maiores circular en bici ou a pe para outras zonas..unha pena que non se manteñan camiños interiores que sī as comunicarían.*
- *En frente da escola infantil de Tenorio onde os autobuses dan a bolta tendo sitio diante do instituto*
- *En Río Tenorio faría falla un paso de peóns*
- *Casi que non existen*
- *Camiños Interiores*
- *Diante da escola infantil cando os autobuses do ceip dan a volta en vez de ir a dala na rotonda do instituto.*

- *igrexa de tenorio*
- *Viascon necesita más zonas para poder pasear. Las rutas están abandona*
- *camiño da Laxe*
- *treito entre o CEIO e o IES en Tenorio,*
- *camiño á praia fluvial a pe nos veráns dende o nucleo de Tenorio,*
- *A nova urbanización da carretera vella no nucleo de Tenorio*
- *CAMIÑO DO COLE AO INSTITUTO DE TENORIO,*
- *TRAXECTO A PÉ DENDE O COLE Á PRAIA FLUVIAL*
- *Para a miña condición de peón con orixe e destino en Boliñas, cara A Lama, a maioría das curvas da PO-235. Son particularmente inseguras na proximidade de Aguasantas e a de Sucastro cara a praia do Verdugo, así como o posterior estreitamento na ponte. Este último punto coincide cunha significativa afluencia de público nos meses estivais. Pode que unha solución tecnicamente proporcionada consista na coordinación entre sinalización e tratamento da calzada (cromático?) e non limitarse ao habitual recurso aos 'lombos de asno' para o calmado, xa que aquí a casuística dos conflitos é máis ampla que a da velocidade. Igualmente inseguras son case que tódalas curvas da PO-234 (ata o punto de no meu caso non empregala dende Boliñas a partir da pista desvío a Calvelle). No treito entre Aguasantas e Calvelle o punto máis crítico corresponde á ponte sobre o río Calvelle debido á súa reducida anchura. Nese caso existen percorridos alternativos, como a pista por Mataporcos ata Barazal e A Coutada e a corredoira entre Boliñas e Calvelle, esta última impracticable durante unha parte do ano. Na PO-235 cara Carballedo o treito máis crítico queda entre Boliñas e a intersección coa citada pista de Mataporcos. Forma parte do circuíto máis empregado pola veciñanza de máis idade que fai do paseo hábito de exercicio físico á vez que de reunión social coa doutros lugares da parroquia. É o percorrido que nesas actividades máis fomenta o vínculo entre os lugares de Boliñas, Igrexario e Ceraxe, cos de Calvelle, Barazal, A Pena, A Coutada e Martín. Máis alá, a comunicación coa parroquia de Valongo conta coa pista de Penelas, ou o cruce entre Peroselo e A Casanova como percorrido válido para tódalas formas de mobilidade. Con todo, as alternativas a eses percorridos adoecen de problemas análogos aos citados nas curvas.*

3.1.6.- PROPOSTAS E MELLORAS

31. Como lles gustaría que fose a futura mobilidade de Cerdedo- Cotobade?



32. Enumera lugares do seu interés que non frecuenta pola dificultade que presenta chegar a eles.

A los montes
Aguasantas, Caroi, Quireza
ÁREAS RECREATIVAS DO NÚCLEO DE TENORIO
Ás aldeas veciñas debido a que os vehículos non respectan ás bicis, e os arcéns son insuficientes.
Calquera por non ter transporte publico t
Calvelo, neste lado de Tenorio, e pola outra banda da Nacional , ILaxe Covas....etc por que para ir con nen@s en bici ou deixalos ir solos pareceme inseguro.
Camiño TRASLASMOS
Campo de fútbol
Cerdedo, carballedo
Cuspedriños
Dende Boliñas, tódolos núcleos e parroquias de Cotobade ao noroeste de Famelga. Débese á inexistencia de alternativas para o peón e a bicicleta á insegura PO-235. Existe unha alternativa para chegar á intersección desta coa PO-233, se ben pasa por un rodeo de extensión inasumible polas pistas que conectan Valongo coa a ermida das Neves. A precaria conexión acentúa a marxinalidade xeográfica de Aguasantas respecto ao seu concello, máis aínda cando as comunicacións e relacións funcionais con Pontecaldelas e A Lama son máis próximas, eficientes e estes núcleos ofrecen máis e mellores servizos que Carballedo.
en xeral dentro de Almofrei en toda súa estrada, xa que non dispon veirarrúa para transitar a pé ou carril bici para transitar en bicicleta
Ir a farmacia de tenorio

Las rutas que tenemos en Viascon. Por qué está muy abandonado
Monte cando
Ningun
Non hai
O supermercado de Tenorio, a farmacia, as pistas deportivas.
Os pobos da montaña, como Caroi e esa zona
Os rios
Parques interior de entretemento de nenos...
pomtevedra
Ponte colgante do Lérez,...
Praias fluviais
Viascón Atalaia ou Tenorio
(en blanco)

3.1.7.- SUXESTIÓNS

33. Indique neste apartado, as aportacións que considere necesarias, no canto da mellora da Mobilidade Urbana Sostible no Concello de Cerdedo-Cotobade

Subvencionar bicicletas.

Creo que é preciso que se mellore as comunicacións da capital co resto de parroquias e con Pontevedra, mediante melloras viarias e transporte público que permitan aumentar a actividade económica da capital e que permita suplir ausencia de banco. É preciso crear unha rede de sendas peonís entre os distintos lugares de Carballedo, así como a súa area de influencia.

Transporte público baixo demanda.

Maior número de viaxes para poder desprazarse polo concello e a Pontevedra.

Si os tramos para Bici estiveran seguros, os rapaces andarían mais en ela. Coma por exemplo ir os ensaios músicais ou entrenos deportivos

Máis tramos de beirarrúas sobre todo na Nacional. Que son escasos

Ampliación de certos viais para poder adaptalos os peons e as bicicletas.

Mejora de pistas estrechas

Más parques infantiles, más aceras .

Aceras en pozo negro, badenes en la carretera de Pozo negro, por el puente pasan a más de 30kmph

Medidas para reducir a velocidade, beirarruas, sendas bici

No tema para circular con bicicleta

Transporte público con horarios adaptados a trabajadores, estudiantes, deportistas e jubilados. Aumento das paradas de bus e percorridos dos buses escolares evitando a necesidades de utilizar o coche particular. Obxetivo 100% estudiantes transportados ou a pe ou en bici. Carril bici ata os colexios + aparcadoiros seguros. Rutas de tránsito seguro para peatones e bicis. Fomento do uso da bicicleta. etc.

Camiños mas anchos e seguros, carril bici

Evitar aparcar nas beirarrúas. Nas covas hai sitio pero sempre sobre acera na carretera interior

Mellorar camiños estreitos e mellorar alumbrado

Señalizar mellor a ruta do colesterol en cerdedo, xa que ás veces pasan coches moi a presa e por aí soen pasear persoas maiores e nenos.

Circulares de buses por parroquias cando haxa encontros de interese común, actividades culturais e de lecer, feiras mensais...ou outros en calquera espazo asociativo das aldeas ou nos nucleos que posibiliten que quen queira poida achegarse

Reductores de velocidade ou semaforos

Que se lle dea prioridades ós peóns e ciclistas no canto de ós coches, xa que penso que no rural ó contrario que nas vilas quedamos moi atrasados neste aspecto.

Proteger de coches las paradas de autobús escolar.

En xeral, habilitar percorridos peonís entre núcleos (non necesariamente beirarrúas) para posibilitar os desplazamentos seguros a pé

Rutas mais seguras

Pois carril bici o aceras anchas …. E transporte público

Anchear estradas , carril bici que comunique con diferentes zonas.

Mellor mantemento

É urxente transporte público a Pontevedra para os institutos de Bacharelato e ciclos

Autobús transporte escolar dende Vilanova ata o colexio de Tenorio

Solicitar transporte publico para que los niños puedan ir a los institutos de Pontevedra

Ter polo menos un transporte publico para acudir o concello,e mais doado chegar a Pontevedra,o concello está mais lonxe,a estrada e mais perigosa,e non hai TRANSPORTE PÚBLICO

Beirarrúas, carril para bicicletas. Rutas de senderismo que comuniquen Calvelo con Tenorio

O dito nos outros apartafos as ruas mala visibilidade e estreitas e supoño que e dificial anchealas ..polo que para paseos e ocio ou comunicacion dos distintos lugatez aptoveitaria a sendas xa marcadas e potenciaria que houbera mais , limpeza e mantemento das que existen fai tempo.

Esta bastante ben

Cambiar as beirarrúas que aínda non se cambiaron en Tenorio

Qué circulará por todo o concello un ou dous autobuses para poder comunicarnos sin coche nalguns sitio no podés facer nada

Mais Parques infantiles

Que a pasarela que cruza a nacional cara a escola sexa máis ancha para poder cruzar coas bicis e o carro no que levamos aos nenos

Habería que humanizar todos o camiños posibles instaurando direcciós únicas para posibilitar a convivencia do tráfico rodado e a circulación a pé ao delimitar as dúas zonas con balizas verticais de seguridade vial.

Dende a parroquia de Aguasantas, como recapitulación das anteriores observacións e respecto á mobilidade alternativa ao automóbil: 1_A oferta de autobús público non é mellorable respecto á actual demanda (baixa). Con todo, é a única opción que me permite manter a residencia en Aguasantas durante unha parte do ano. Nesta parroquia manifféstase con especial relevancia os prexuízos do sometemento dos mapas de liñas ás divisións administrativas e as áreas de escolarización como soporte inflexible do servizo. Aínda que transcenda a este PMUS cabe reflexionar se o servizo en Aguasantas tería máis demanda e eficiencia se fose final de liña das rutas de Pontecaldelas por riba das de Cotobade. 2_A mobilidade ciclista e peonil nos seus percorridos máis idóneos amosa un paradoxo: Nos usos turísticos e de lecer agradece distanciarse

das estradas, mentres que cando a frecuencia é máis cotiá e a finalidade máis funcional agradece acompañalas, fundamentalmente pola sensación de seguridade ante calquera incidente e que as estradas sexan a opción coa orografía máis doada. Pola contra, a obriga de empregar ou interferir cos carrís de circulación supón unha disuasión radical que, de facto, levanta infranqueables barreiras territoriais onde ás veces mellor resulta a conexión para o automóbil. Son barreiras invisibles se a perspectiva dominante na mobilidade é a do volante. Así, o proxecto das beiravías pasa a ser tan importante como o da calzada. A recente mellora e ampliación da PO-234 supuxo para a parroquia perder unha magnífica oportunidade para dar cabida á mobilidade alternativa (en consoancia cos principios do PDMAG de 2013). Máis aínda se consideramos a desvantaxe comparativa das sendas alternativas ao corredor da estrada entre Aguasantas e Pontecaldelas. Creáronse moitos metros de beiravía, pero tratados como rigolas impracticables para peóns e ciclistas. A existencia de beiravías transitables, cando menos nos puntos máis perigosos, sería crucial para Aguasantas nos seguintes treitos: -PO-234, entre Boliñas e o entronque coa pista de Calvelle. Mais alá, nas curvas ata o límite municipal e, desexablemente, ata Pontecaldelas. -PO-235 cara A Lama: curvas e aproximación á praia do río Verdugo. -PO-235 cara Carballedo e máis alá na PO-233: curvas e particularmente o treito entre Famelga e Carballedo Igualmente sería recomendable unha mellora da visibilidade e seguridade que considere ao peón, nas intersecciónns da PO-234 coa pista de Calvelle, da PO-235 coa pista de Mataporcos, coa pista de Valongo e na travesía polo núcleo de Famelga (calmado do tráfico no último caso). 3_Sobre as corredoiras e sendas tradicionais convén deseñar medidas que animen ás comunidades de montes a un mantemento máis continuo, priorizado, previsible e transparente das que están en uso, xa que pasados os meses de inverno non todas son obxecto de limpeza. A incerteza sobre a súa transitabilidade só queda despexada ao aventurarse a cubrir todo o percorrido, e iso disuade á hora de consideralas como rutas fiables. No caso de Aguasantas os 2 km da PO-235 entre Boliñas e Sucastro constitúe a única opción para o paseo polo val do Verdugo (río arriba dende O Peso) e boa parte do val do Barbeira. Convén lembrar que este último conta coa ruta sendeirista máis extensa e turisticamente consolidada da zona (Ruta da Liberdade - Tras os Pasos do Río Barbeira), repartida entre os concellos de Cotobade e A Lama. Existe a posibilidade de mellorar a súa interconexión con Aguasantas, recuperando algúns dos antigos camiños a media ladeira do Coto do Castro ata Sucastro, e con iso mellorar os enlaces, ampliar e diversificar a oferta de percorridos desa existosa trama sendeirista. Dadas as limitacións deste formulario e oportunidade estratéxica que supón a redacción deste PMUS para a nosa parroquia, coa finalidade aclarar calquera dúbida e engadir outras consideracións, facilito ao equipo redactor un enderezo de contacto no marco das condicións e garantías que fixa a LOPDGDD 3/2018

3.2.- TALLERES PARTICIPATIVOS

Nos **talleres**, explicouse a os participantes, a importancia de elaborar un Plan de mobilidade para Cerdedo-Cotobade, e a importancia da participación cidadá con suxestións, así como inquedanzas ou preocupacións e retos en materia de mobilidade no seu día a día.

Da participación cidadá nos talleres presenciais, recolléronse as seguintes ideas e propostas para a mellora da mobilidade:

3.2.1.- PARTICIPACIÓN PÚBLICA TALLER CERDEDO

No taller de participación pública celebrado no Centro Cultural de Cerdedo, os participantes fixeron as seguintes aportacións:

- Zona casco histórico_ coche residentes. Pasan para atallar co coche.
- Aparcadoiro diante do concello e está prohibido.
- Cambio de sentido en dirección a Ourense cando saes de Cerdedo_ rotonda de deceleración igual que na entrada dende Pontevedra?
- Buscar unha circulación máis circular.
- Ordenar a contorna do pavillón e a Garda Civil.
- Chegan en coches e andando á Galiña Azul. Diante do portal do almacén. dobre fila. diante do colexio hai buses.
- Hai dúas prazas e diante do cole buses, do outro lado nos se pode aparcar. Non hai onde aparcar para deixar os nenos na porta do colexio.
- Na zona da igrexa non poden aparcar. prohibido acceder carga e descarga.
- Os do centro de saúde usan a praza do concello para aparcar.
- Camiño que falta por asfaltar. o que vai desde o inicio da vía do muiño (falta por empedrar)
- Praia fluvial_ senda na baixada . Iluminar. Patrimonio. Senda ponte de San Antón.

- Badenes, rotonda case onde está a subida para o polígono no fin de Cerdedo (N-541) Reducir un pouco a velocidade na entrada e saída de Cerdedo.
- Acceso a o Pavillón, onde está o colexio.
- Estrada da praia fluvial
- Senda con luz
- Camiño a empedrar dende rúa do muiño (vía por o casco urbano, circulan os coches en 1 sentido)
- Paso de peóns xusto na igrexa dende a vía empedrada.
- Camiño empinado que da acceso a o Concello dende a Nacional.
- Ruta en bici con senda zona bici que sube a o monte mámoas van os maiores ata onde están as antenas e a central eléctrica.

3.2.2.- PARTICIPACIÓN PÚBLICA TALLER TENORIO

No primeiro taller de participación pública celebrado no Centro Sociocultural de Tenorio, os participantes fixeron as seguintes aportacións:

- Sen beirarrúas_ é inviable que os nenos poidan ir andando a o colexio un dia de chuvia. son vías estreitas sen beirarrúas.
- Servizo público de transporte a o centro de saúde
- Parada bus escolar na biblioteca. 1ª parada de bus. beirarrúas aparcan encima. precisan bolardos ou algo porque hai nenos e paran diante deles, onde para o bus e diante de PMR. (no horario dos escolares)
- Sendas bici_ pavillón deportivo, campo de fútbol, sendas seguras queren aproveitando o aglutinamento de servizos para a xente xove
- Recuperar os camiños rurais. ver os camiños antigos.
- Chegada a o campo de fútbol precisa dun mellor acceso.
- Punto máis conflitivo, proxecto de humanización, 3 centros no mesmo punto de acceso, dar solución. Aparcamento de coches, buses... xerar un percorrido circular. Axeitar o camiño á Senra, camiño Aldea Vella que vai saír a o lavadoiro. ampliar 1,5m para que os vehículos poidan pasar.

- Lérez, senda entre Calvelo e Tenoiro 1km de beirarrúa. puntos de luz necesarios.
- humanizar da igrexa á escola de música e a o campo de fútbol. ensanchar o camiño de levas
- Subida a o mosteiro. Non se ve no cruce quen ven. casa rural. accidentes. entre o cemiterio e zona de a laxe_ carretera 3,5m cruces visibilidade precisan espellos. camiños intransitables na zona de a laxe.
- Frente á farmacia, no cruce con a rúa do centro de saúde cruza moita xente.
- Hai 40 anos que arranxaron a Nacional no 1980 puxeron a pasarela, non hai pasos de peons entón hai problemas.

3.2.3.- PARTICIPACIÓN PÚBLICA TALLER CARBALLEDO

No taller de participación pública celebrado no baixo da casa consistorial en Carballedo, os participantes fixeron as seguintes aportacións:

- Pavimentar e peatonalizar os camiños que pasan por a praia fluvial
- Tentar facer sendas circulares de un só sentido
- Beirarrúas novas, despois da panadería de Piñor xa non hai. (vía a Caroi) ata o cruce.
- Subir ata o cemiterio ampliar a vía.
- Sinais de que non entren coches privados (aparcadoiro buses do colexio)
- Anaco engadido para acceder á zona do pavillón do colexio. Facer que sexa peonil, con un bolardo, pintado o chan.
- Senda do río_ muiño debaixo do colexio, fomentar esa zona.
- Senda de Borela a Graña 1km de senda non hai máis estrada, é estrada da deputación. promover senda peonil EP-0407.
- Mellorar a mobilidade.
- Ramplas para as sillas de rodas, bordillos na pista que baixa do estanco. Teñen que cruzar e volver a cruzar (non hai accesibilidade).
- Sendas peonís que conecten distintas parroquias ou lugares. evitar as estradas, as rúas. vías do parcelario_ poñelas en valor para ir en bici, camiñando. habilitar as vías da concentración parcelaria.
- Rua empedrada cara a supermercado. vía complicada estreita para os nenos. casco urbano perigoso con coches. conviven peóns-coches

- Onde está a panadería carretera a Caroi_ actuación beirarrúa ou pintura que indique senda peonil dende a panadería a Caroi.
- Estrada principal_ necesita reducir velocidades. 3 pasos de peóns.

4.- ANÁLISE DOS RESULTADOS

Dos resultados obtidos na enquisa e das propostas de mellora dos asistentes a os talleres, extráense as seguintes conclusións:

En referencia a o transporte público. Os participantes coincidían en que hai falta de liñas que cubran os núcleos de todo o municipio e falta de flexibilidade horaria que permita seu uso como parte das rutinas diarias para movementos tanto intermunicipais como intramunicipais.

En referencia á mobilidade peonil, en desprazamentos de proximidade, moverse a pé é o usual, pero segundo os comentarios dos peón, podería mellorar con a existencia de sendas peonís habilitadas ou sinalizadas para estes ou se as vías existentes fosen máis amplas con espazo para beirarrúas e combinando os desprazamentos con o transporte público.

No referente á mobilidade ciclista, existe unha forte asociación do uso da bicicleta co tempo de lecer. Os principais motivos por os que a bicicleta non se usa a diario son a ausencia de carril bici que permita compartir as vías con os vehículos privados con seguridade. Outros motivo por os que non utilizan a bicicleta son a existencia de percorridos longos e as pendentes das vías, algo que podería salvarse tamén con o uso combinado de bicicleta a motor eléctrico.

O uso do vehículo privado é o máis utilizado, con unha media de dous coches por núcleo familiar.
O vehículo privado úsase máis que o transporte público principalmente por a falta de combinacións ata o punto de destino, e porque é máis rápido. Existe unha tendencia cara o "carsharing", sobre todo en rutinas diarias e destinos habituais da poboación.

No tocante a os aparcadoiros, non se reflicten problemas no municipio de Cerdedo-Cotobade. Tan só un 5,7% dos enquisados afirmou ter algún problema para aparcar en Cerdedo, un 6,7% en Carballedo e un 7,8% en Tenorio. Os aparcadoiros nas contornas escolares de Cerdedo, Tenorio e Carballedo, foron moitas as queixas sobre os atascos xerados cada día á entrada e saída dos nenos dos centros educativos.

As conclusións dos datos das enquisas e as suxestións dos cidadáns serviron para a definición de moitas das medidas adoptadas, incluídas no Plan de Mobilidade de Cerdedo-Cotobade.