PLAN DE MOBILIDADE SOSTIBLE DE MEIS

[aprender]
[xogar]
[socializar]
[camiñar]
[vivir]
[mercar]
[socializar]
[xogar]
[mercar]
[vivir]
[camiñar]
[xogar]
[vivir]
[traballar]
[socializar]
[vivir]
[traballar]
[socializar]
[xogar]

estudio mmasa

PLAN DE MOBILIDADE URBANA SOSTIBLE MEIS

CONCELLO DE MEIS

Equipo Redactor

ESTUDIO MMASA (MUÑIZ MAS ALFAYA, SLP)
Rúa Atocha Alta, 22 baixo E
15002 A Coruña
[@] info@mmasa.net [T] 981664463

Luciano González Alfaya
Arquitecto. Máster en Planificación Estratéxica. Técnico Superior de Urbanismo.
Patricia Muñiz Núñez
Doutora Arquitecta. Máster Metrópolis en Cultura Urbana. U.P.C.
David López Wilkes
Xeógrafo. Master en Administración Local.
Michael Juan Sierra
Arquitecto. Universidade da Coruña.

Consultoría no proceso de participación e traballo de campo.

INZAREDE
Camilo Fernández González.
Sociólogo. Técnico Superior de Urbanismo.
Miguel Ángel Fernández González.
Avogado.
Eduardo Cancela González
Ingeniero de Obras Públicas. Universidade da Coruña.

MAIO 2022

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN

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

2. TOMA DE DATOS E ANÁLISE

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

3. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS

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

4. DEFINICIÓN DE LIÑAS ESTRATÉXICAS

5. DELIMITACIÓN DE PROPOSTAS E OBXETIVOS ESPECÍFICOS

6. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

7. SEGUIMENTO DA MOBILIDADE SOSTIBLE

8. PARTICIPACIÓN CIDADÁ

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

1.1 ANTECEDENTES

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

Neste contexto, no núcleo urbano do Mosteiro, así como noutros espazos das diferentes parroquias do concello, realizáronse pequenas intervencións urbanas nas que se procuraba gañar espazo para o peón. Entre outras podemos salientar entre outras as seguintes: Humanización da Rúa Alcalde Jorge Casal e da contorna da Praza de España no ano 2017; Reforma e adecuación da Praza de España no ano 2018; Redacción do Proxecto "Humanización da contorna do CPI do Mosteiro, Capela do Mosteiro e conexións coa Praza de España".

1.2 OBXECTO E OBXECTIVOS DO PLAN

O obxecto do traballo é a redacción do "Plan de Mobilidade Sostible de Meis" realizado en aliñación co indicado na "Guía Práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible" elaborado por IDAE. Particularmente o documento considerará a singularidade da condición xeo-estratéxica de Meis, ubicándose este concello no tramo intermedio do Eixo Atlántico galego e limitando con algúns dos concellos de maior dinamismo socioeconómico da Ría de Arousa e da Ría de Pontevedra, e adaptarase ás particulares do seu territorio, en especial á dispersión do edificado e á elevada densidade de infraestruturas de comunicación viaria que atravesan os límites municipais con todos os efectos asociados que esta característica conleva.

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

1.3 METODOLOXÍA

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

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

- **Fase I.** A toma de datos comprenderá a caracterización global do territorio e do ámbito urbano, mediante unha análise morfolóxica e estrutural, co fin de delimitar o ámbito concreto de análise e intervención, e a tipificación da rede viaria baixo criterios de sustentabilidade e capacidade ambiental. As análises realizaranse nun dobre nivel, por unha banda unha análise topolóxica respecto ao papel e funcionalidade dos distintos modos de mobilidade existentes no ámbito de estudo: o peonil, o ciclista, o transporte público e a rede viaria motorizada. Por outra, de xeito complementario a esta análise baixo un enfoque de oferta, realízase a análise da demanda existente, tanto a nivel global como no relativo aos principais fluxos existentes no ámbito urbano: o peonil e o tráfico rodado, tanto no que respecta á circulación como ao estacionamento.

- **Fase II.** A identificación de problemas e retos consistirá na realización dun diagnóstico que comprenda a problemática actual analizada durante a Fase I. A análise DAFO permitirá establecer a base o establecemento das liñas estratéxicas.

- **Fase III.** A definición de liñas estratéxicas consistirá en establecer de xeito coordinado, as prioridades de intervención que permitan trocar o modelo de

"A metodoloxía proposta para a realización do traballo está fundamentada nun enfoque de oferta e nunha visión baseada na mobilidade sostible, o dereito á mobilidade e á centralidade do peón nos desprazamentos urbanos de proximidade"

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

- **Fase IV.** A delimitación de proposta e obxectivos específicos comprende a concreción das liñas estratéxicas mediante o establecemento das medidas para o fomento da mobilidade sostible, sinalando ámbitos concretos de actuación e fomentando actuacións que favorezan unha mobilidade máis humana.

- **Fase V.** O plan de implementación sinalará a estratexia temporal de implantación a curto, medio e longo prazo das distintas liñas estratéxicas e medidas propostas para garantir un esquema de mobilidade sostible en Meis.

- **Fase VI.** O seguimento da mobilidade sostible incorporará indicadores de seguimento que representen a realidade da situación e sexan sensibles aos cambios e permitindo unha avaliación do cumprimento dos obxectivos establecidos.

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

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

1.4 CONCLUSIÓN PRINCIPAL

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



Vista da Praza de España dende a Casa da Cultura.
Fonte: Elaboración propia.



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

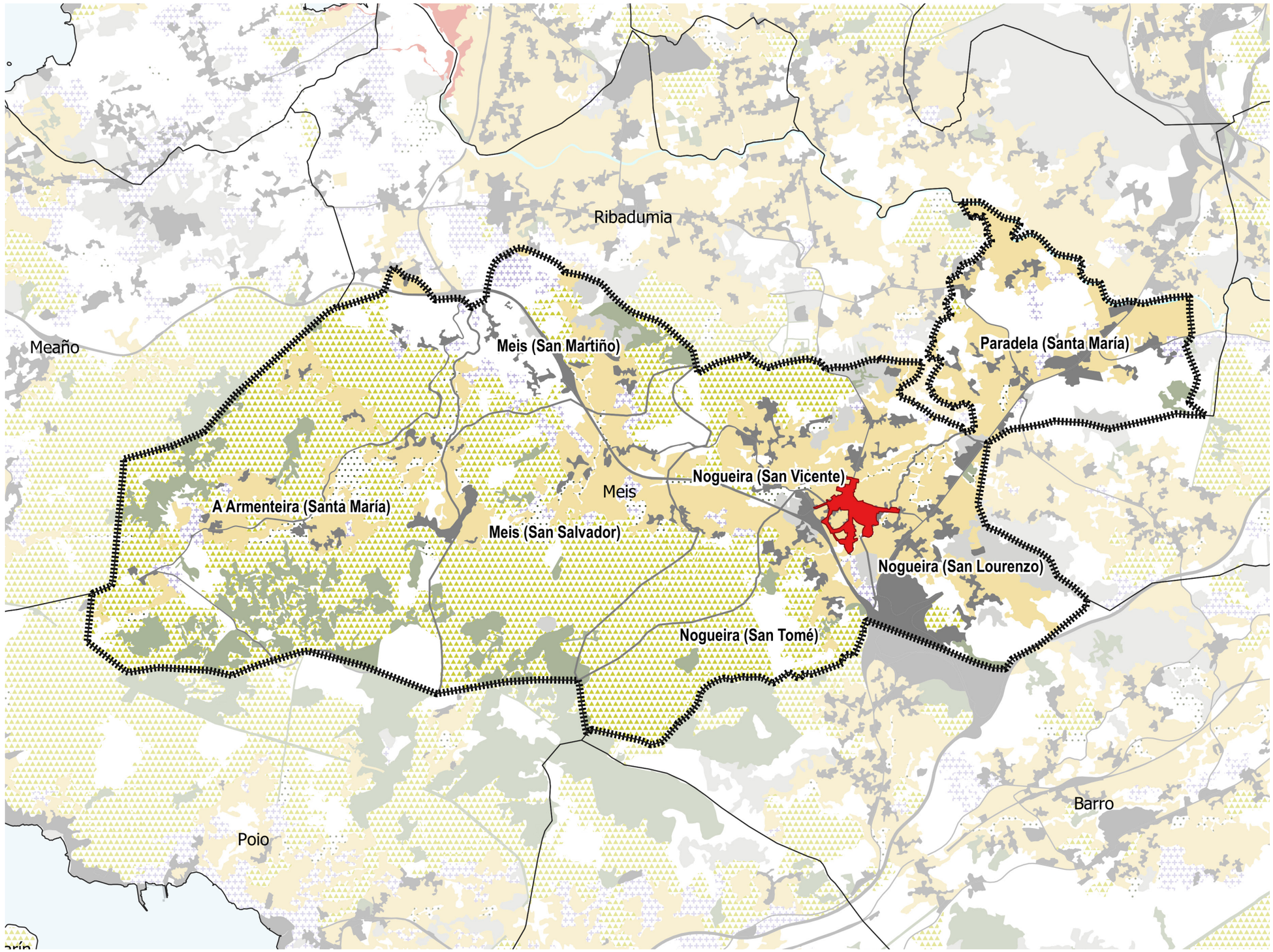
Proponse un modelo de mobilidade que favoreza o incremento do uso do transporte público en detrimento dos desprazamentos en vehículo privado. Así mesmo, pénsase na futura descarbonización do sistema de transporte.

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

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

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

Imaxe da sinalética na Avenida de Cambados coa Avenida Médico Paz García.
Fonte: Elaboración propia.



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

Solo Urbano de O Mosteiro
Concello

e_1.50000 (A3) - 1.100000 (A4)

0 1 2km



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

A complexidade do Concello de Meis reside nun modelo de asentamento disperso, así como no tránsito de visitantes de paso principalmente na temporada estival, motivado pola saída da AP9 no Concello de Barro para despois conectar coas principais vías de acceso (principalmente a vía rápida AG41 e a PO300 que cruza o núcleo de O Mosteiro) que cruzan o concello de Meis para dirixirse aos principais destinos de praia da Ría de Arousa e de Pontevedra: Vilagarcía; Vilanova, Illa de Arousa, Cambados, O Grove e Sanxenxo. O Concello consta dun núcleo principal (o único clasificado como núcleo con Solo Urbano no PXOM) que é o núcleo de O Mosteiro, cun modelo de asentamento que se extende através dun continuo urbano máis ou menos compacto hacia os extremos Oeste e Norte a través da PO300 e PO531 polos núcleos de Rochela e Zacande polo Oeste, e Fontenla e Rial polo Norte.

De acordo cos datos demográficos dispoñibles (IGE 2021) o concello conta cunha poboación de habitantes de 4796 dos cales 633 viven no núcleo urbano de O Mosteiro. Estes 4796 habitantes divídense ao longo de 7 parroquias e 118 entidades de poboación. A dispersión poboacional do concello, presente incluso nos núcleos urbanos e as numerosas entidades esparexidas polo concello, así como a elevade densidade de infraestruturas viarias e a situación de Meis entre a AP9 e os destinos tradicionais de sol e praia das “Rías Baixas”, son as principais complexidades deste plan de mobilidade sostible.

Por outra parte, tal e como se reflicte no proceso de participación cidadá, nas distintas parroquias atópanse principalmente problemas relacionados coa mala conservación das estradas, falta de seguridade vial e ausencia de carril-bici, pero nos comentarios e respostas dos cidadáns apenas se mostra insatisfacción respecto ao tráfico ou estacionamento, polo que non se cree necesario incidir coa mesma importancia sobre estas áreas a nivel municipal.

Con respecto á accesibilidade, non se contempla a incorporación de beirarrúas fóra dos solos urbanos, debido ás características que presentan os viarios. No seu lugar, para potenciar a seguridade e fomentar o uso de modos de transporte sostibles, apóstase por sendas peonís e ciclables. Considéranse máis seguras e máis atractivas para o uso de peóns e bicicletas aquelas sendas independentes,

“...nas distintas parroquias atópanse principalmente problemas relacionados coa mala conservación das estradas, falta de seguridade vial e ausencia de carril-bici”

Imaxe: Praza de España no centro de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

"...enténdese que é moi importante observar a totalidade da superficie municipal, polo que se avalía a totalidade do Concello de Meis"

que non teñan que interferir co tráfico municipal rodado, por vías cunha velocidade de circulación superior a 50 km/h.

Todos estes aspectos levan á conclusión de que o máis eficiente é elaborar un plan centrado no núcleo urbano de O Mosteiro, tendo en conta tamén a importancia dos núcleos ligados e máis próximos a este último: Rochela, Zacande, Fontenla e Rial. Este será, segundo o comentado, o lugar no que se atoparán a meirande parte dos problemas.

Aínda así, enténdese que é moi importante observar a totalidade da superficie municipal, polo que se avalía a totalidade do Concello de Meis, tendo en conta o conxunto e as conexións con todas as parroquias. É dicir, estúdase como un todo, posto que é importante incorporar ao análise os centros atractivos que existen fóra do núcleo urbano e que xeran un número relevante de desprazamentos ata e dende eles. Non se poden propoñer as axeitadas actuacións no núcleo urbano de O Mosteiro sen unha análise coidadosa do contorno do mesmo.

2.1 RECOMPILACIÓN DE PLANS E NORMAS URBANÍSTICAS EXISTENTES

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

INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN DO TERRITORIO CON INCIDENCIA NO CONCELLO

- Plan Sectorial de Ordenación de Areas empresariais na Comunidade Autónoma de Galicia. Data de aprobación: 2014-04-30.
- Directrices de Ordenación do Territorio. Data de aprobación: 2011-02-10.

PLANEAMENTO XERAL

- Plan Xeral de Ordenación Municipal. Data de aprobación: 2003-05-23.
- Modificación puntual: PXOM num 3 relativa al cambio de redacción de varias ordenanzas. Data de aprobación: 2011-01-24.
- Modificación puntual: PXOM (Primeiro proxecto). Data de aprobación: 2011-01-24.

ORDENANZAS E REGULAMENTOS RELATIVAS Á ACCESIBILIDADE

- Ordenanza Municipal de Limpeza e de Medio Ambiente. Título II e VII: Da limpeza da vía pública e De protección das zonas verdes.
- Ordenanza reguladora do Imposto sobre vehículos de tracción mecánica.
- Ordenanza reguladora do servizo municipal de axuda no fogar do Concello de Meis.
- Ordenanza reguladora da taxa por licenzas de Autotaxis e demáis vehículos de aluguer

LEXISLACIÓN RELATIVA A ACCESIBILIDADE

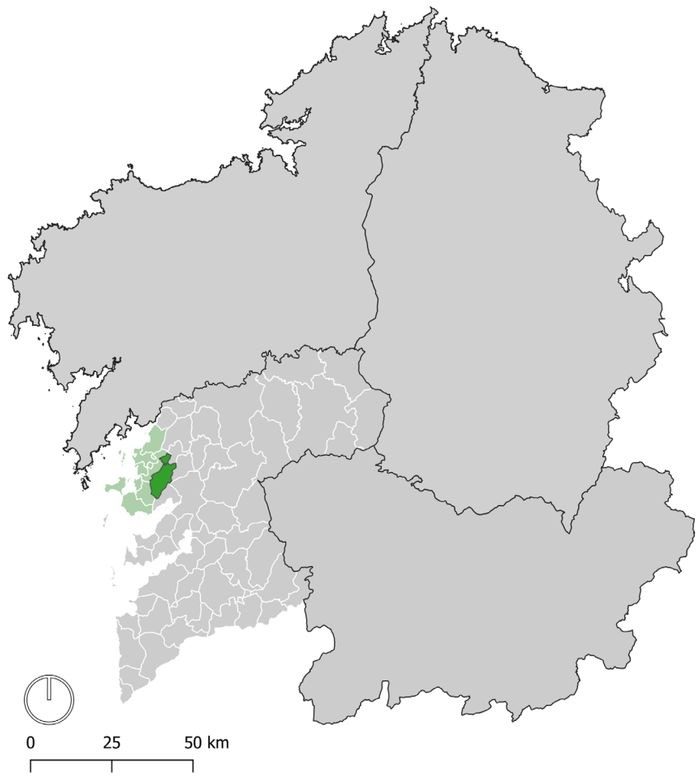
- Lei 8/1997, de accesibilidade e supresión de barreiras.
- Decreto 35/2010, regulamento de desenvolvemento e execución da lei 8/1997
- Orde VIV/561/2010, de 1 de febreiro, pola que se desenrola o documento técnico de condicións básicas de accesibilidade e non discriminación para o acceso e utilización de espazos públicos urbanizados.
- Lei 10/2014, do 3 de decembro, de accesibilidade.

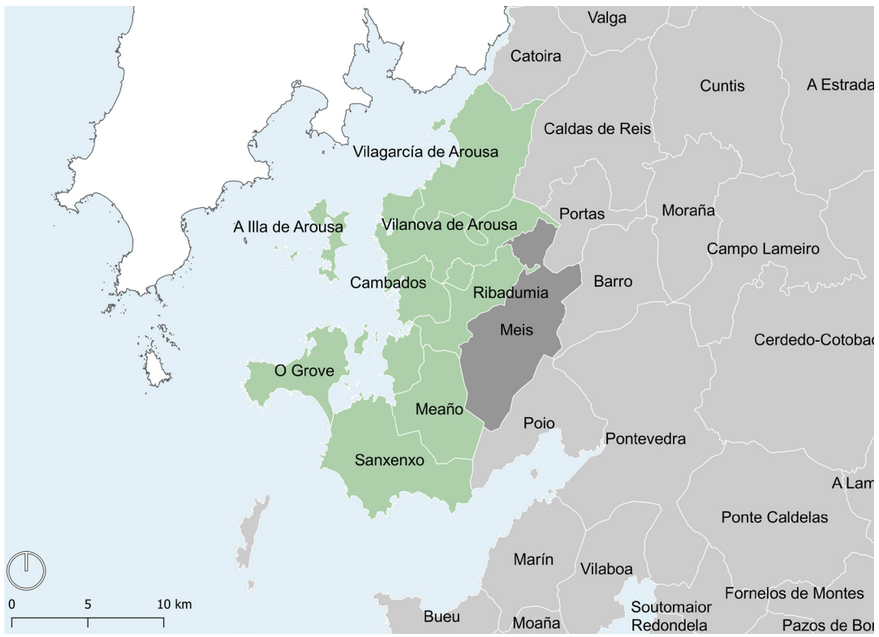
2.2 ANÁLISE FÍSICO E CONTEXTO TERRITORIAL

2.2.1 LOCALIZACIÓN E SUPERFICIE

O concello de Meis está situado ao noroeste da provincia de Pontevedra, no centro da Comarca do Salnés. Limita co Concello de Vilanova de Arousa e de Portas ao Norte, mentres que polo Este limita co concello de Barro. Polo Sur toca cos concellos de Poio e de Meaño e polo Oeste con Ribadumia. A súa superficie é de 52,39 km2 e a súa poboación ascende a 4796 habitantes, contando cunha densidade de poboación de 76,47 hab/km2 segundo os datos do IGE 2020. O municipio está composto por sete parroquias, das cales a que conta cun maior número de habitantes é a de San Vicente de Nogueira con 912 habitantes (segundo os datos do IGE para o ano 2021). O núcleo urbano que recibe o nome de O Mosteiro e que queda partido polo límite entres as parroquias de San Vicente e de San Tomé de Nogueira sitúase no cruce de dúas estradas (unha autonómica e outra provincial): PO300 e EP9402.

O Concello atópase comunicado co resto das provincias de Pontevedra e de Coruña, a través do principal eixo estruturante de Galicia, a AP9, que ten unha saída á altura da parroquia de San Lourenzo e de San Tomé de Nogueira. A partir deste punto pódese conectar coa AG4.1 que artella toda a península do Salnés (cruzando Meis, Meaño, Sanxenxo e chegando a O Grove) e todo o Concello, así como coa PO531 (a Vilagarcía e a Pontevedra), PO300 (a Vilanova, A Illa e Cambados) e a EP9405 hacia Poio e Sanxenxo.





2.2.2 ANÁLISE XEOGRÁFICO

O Concello de Meis forma parte de diferentes conxuntos territoriais que definen económica e socialmente a comunidade autonóma. Por unha banda, Meis forma parte da Rexión Urbana que conforman as cidades de Vigo e de Pontevedra ao redor das cales organízase un dos maiores espazos urbanizados de Galicia, que experimentou ao mesmo tempo un maior crecemento nos últimos anos e que se mantén na actualidade. Segundo as Directrices de Ordenación do Territorio, trátase dun ámbito de enorme potencial de desenvolvemento, que debe aproveitar as oportunidades que lle outorgan o seu tamaño, dinamismo e posición estratéxica. Ocupa además o centro xeográfico do Eixo Atlántico.

Por outra banda, Meis forma parte da Area Urbana Funcional de Pontevedra (segundo o Observatorio ESPON 2020 da UE), xunto aos concellos de Portas, Moraña, Barro, Campo Lameiro, Poio, Pontevedra, Cerdedo-Cotobade, Marín, Vilaboa, Pontecaldelas e A Lama.

Por último, a área de estudio que ocupa este documento localízase xeograficamente no centro de dous eixos económicos determinantes para o conxunto de Galicia e para o conxunto da provincia e que son os seguintes: O eixo atlántico Coruña – Vigo, artellado pola AP9 con saída en Meis e o eixo Pontevedra – Vilagarcía, artellado pola PO531, que atravesa o territorio municipal.

A integración de Meis dentro destas dinámicas funcionais, quedan corroboradas polo estudio de desprazamento presentado neste documento, onde se sinala que os principais movemento hacia e dende Meis son hacia e dende Pontevedra e Vilagarcía.

Dende o punto de vista da análise xeográfica, o concello de Meis conta cunha extensión de 52.39 km2 e pertence á comarca do Salnés, da que tamén forman parte os concellos de Cambados, Meaño, Meis, O Grove, Ribadumia, Sanxenxo, Vilanova, Vilagarcía e a Illa de Arousa. Meis ocupa unha posición céntrica respecto á provincia de Pontevedra e limita cos concellos de Vilanova, Portas, Barro, Poio, Meaño e Ribadumia, quedando localizado na península do Salnés que divide as Rías de Arousa e de Pontevedra.

A maior parte da superficie municipal queda enclavada dentro dun val de orientación noreste suroeste, delimitado polo monte de Castrove polo Sur que cae directamente sobre a ría de Pontevedra, e polo monte de San Cibrán cuxa base se sitúa ás beiras do Río Umia, que despois continua o seu camiño ata desembocar na Ría de Arousa. Toda a fronteira municipal da cara norte do concello queda delimitado polo mesmo río. No Monte de Castrove ubícase a Alto da Serra, que é o

"...a área de estudio que ocupa este documento localízase xeograficamente no centro de dous eixos económicos determinantes (...) o eixo atlántico A Coruña-Vigo e o eixo Pontevedra - Vilagarcía"

Situación do Concello de Meis en Galicia. Elaboración propia.

Situación do Concello de Meis na Comarca do Salnés. Elaboración propia.

Lenda:

- Meis
- Comarca do Salnés

"Dende o Concello de Meis establécense relacións funcionais administrativas, comerciais e de servizos maiormente con Pontevedra, Ribadumia, Vilagarcía e Cambados"

punto máis alto do concello, chegando case aos 550 metros de altitude, aínda que altitude media do concello é de 55 metros. A maior parte da superficie municipal presenta un relevo suave de orientación suroeste – noreste que permite a entrada das influencias oceánicas directamente ata o interior debido á ausencia de barreiras montañosas.

De norte a sur o concello conta cunha rica e variada rede hídrica, comezando co río Umia que delimita o territorio municipal pola sua cara norte. O resto de ríos que configuran a rede hídrica do concello son afluentes do primeiro: Rego Marís, Río Cañón, Rego da Chás, Rego de Santo Tomé, Rego de Manela, Rego da Nogueira, Rego da Xesteira, Río de Argabelle, Rego de San Martiño, Rego de Campo Ladrón, Rego da Armenteira, Rego de Silván, Rego de San Cibrán, Rego de Pozo de Pedra, Rego de Fofán, Rego da Chanca e Rego de Freiría.

Debido á situación do concello, próximo ao Océano Atlántico, éste é o factor dominante, tanto como moderador térmico como polas abundantes precipitacións que deixan as influencias oceánicas do SO por mor da propio configuración do relevo. As precipitación mantéñense máis ou menos uniformes en todo o territorio. Segundo o xeógrafo Pérez Alberti, Meis queda dentro do dominio climático oceánico-humido cunha tendencia forte á aridez estival. A proximidade ao océano fai que o Atlántico sexa o factor dominante, por unha banda como moderador térmico pero tamén polas abundantes precipitacións que deixan os ventos do SO. O mes de novembro é o máis chuvioso mentres que xuño e xullo son máis áridos. As temperaturas e as precipitacións acóplanse aos ritmos estacionais observándose unha ascilación térmica de 11,5 grados, coas mínimas en xaneiro (8,8 grados) e as máximas en xullo (20,3 grados).

Meis contaba no ano 2020 con 4754 habitantes, mentres que no ano 2021 creceu ata os 4.796 habitantes (IGE 2021) repartidos entre as sete parroquias, aínda que a máis numerosa é a de San Vicente de Nogueira (IGE 2020), con 912 habitantes o que supón o 19.1% da poboación total do concello. Nos últimos 20 anos, a poboación de Meis decreceu en 153 habitantes, o que supón un crecemento dun -3%. A densidade de poboación é baixa situándose en 91,7 hab/km2. A explicación a esta cifra hai que buscala na elevada dispersión que experimentan tanto os núcleos urbanos como o conxunto do concello de Meis.

2.2.3 INFORMACIÓN SOBRE USOS URBANOS QUE POIDAN XERAR OU ATRAER DESPRAZAMENTOS

Dende o Concello de Meis establécense relacións funcionais administrativas, comerciais e de servizos maiormente con Pontevedra, Ribadumia, Vilagarcía e Cambados. Secundariamente con Vilanova, Caldas, Meaño, Sanxenxo, O Grove,



Imaxe: Oficina de turismo da Praza de España e panel interpretativo. Fonte: Elaboración propia.

Moraña e Portas

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

Poboación residente que se mantén:	2187 (47,65%)	
Poboación que sae:	1225 (25,57%)	
Poboación que chega:	1848 (38,57%)	
Poboación detectada durante o día:	4035 (84,22%)	
Variación de poboación:	623 (13%)	
Destinos:	Ribadumia:	551 persoas
	Vilagarcía:	471 persoas
	Cambados:	92 persoas
	Pontevedra:	92 persoas
	Vilanova:	50 persoas
	Barro:	39 persoas
	Caldas:	36 persoas
	Meaño:	35 persoas
	Sanxenxo:	33 persoas
	O Grove:	30 persoas
	Moraña e Portas:	29 persoas
Orixes:	Ribadumia:	385 persoas
	Vilagarcía de Arousa:	229 persoas
	Vilanova de Arousa:	216 persoas
	Pontevedra:	183 persoas
	Moraña e Portas:	133 persoas
	Cambados:	125 persoas
	Barro:	88 persoas
	Caldas:	75 persoas
	Poio:	49 persoas
	O Grove:	25 persoas
	Sanxenxo:	22 persoas
	Meaño:	19 persoas

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

Poboación residente que se mantén:	3 785 (79%)	
Poboación que sae:	1 006 (21%)	
Poboación que chega:	1186 (24,75%)	
Destinos:	Ribadumia:	131 persoas
	Vilagarcía de Arousa:	109 persoas
	Cambados:	104 persoas
	Vilanova:	96 persoas
	Caldas de Reis:	53 persoas
	Pontevedra:	45 persoas
	O Grove:	38 persoas
	Barro:	26 persoas
	Moraña e Portas:	25 persoas
	Meaño	19 persoas
Orixes:	Vilagarcía de Arousa:	144 persoas
	Ribadumia:	139 persoas
	Vilanova:	116 persoas
	Cambados:	109 persoas
	Moraña e Portas:	98 persoas
	Pontevedra:	71 persoas
	Caldas:	69 persoas
	Barro:	43 persoas
	Bueu:	39 persoas
	Poio:	28 persoas
	O Grove:	18 persoas

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

Poboación residente que se mantén:	2669 (56,14%)
Poboación que sae:	1412 (29,70%)
Poboación que chega:	1072 (22,55%)
Poboación detectada durante o día:	3741 (78,69%)
Variación de poboación:	-340 (-7,15%)

“No ámbito empresarial, Meis conta dentro dos seus límites municipais con dous polígonos industriais no seu extremo norte que reciben os nomes de As Covas e de Vilanoviña”



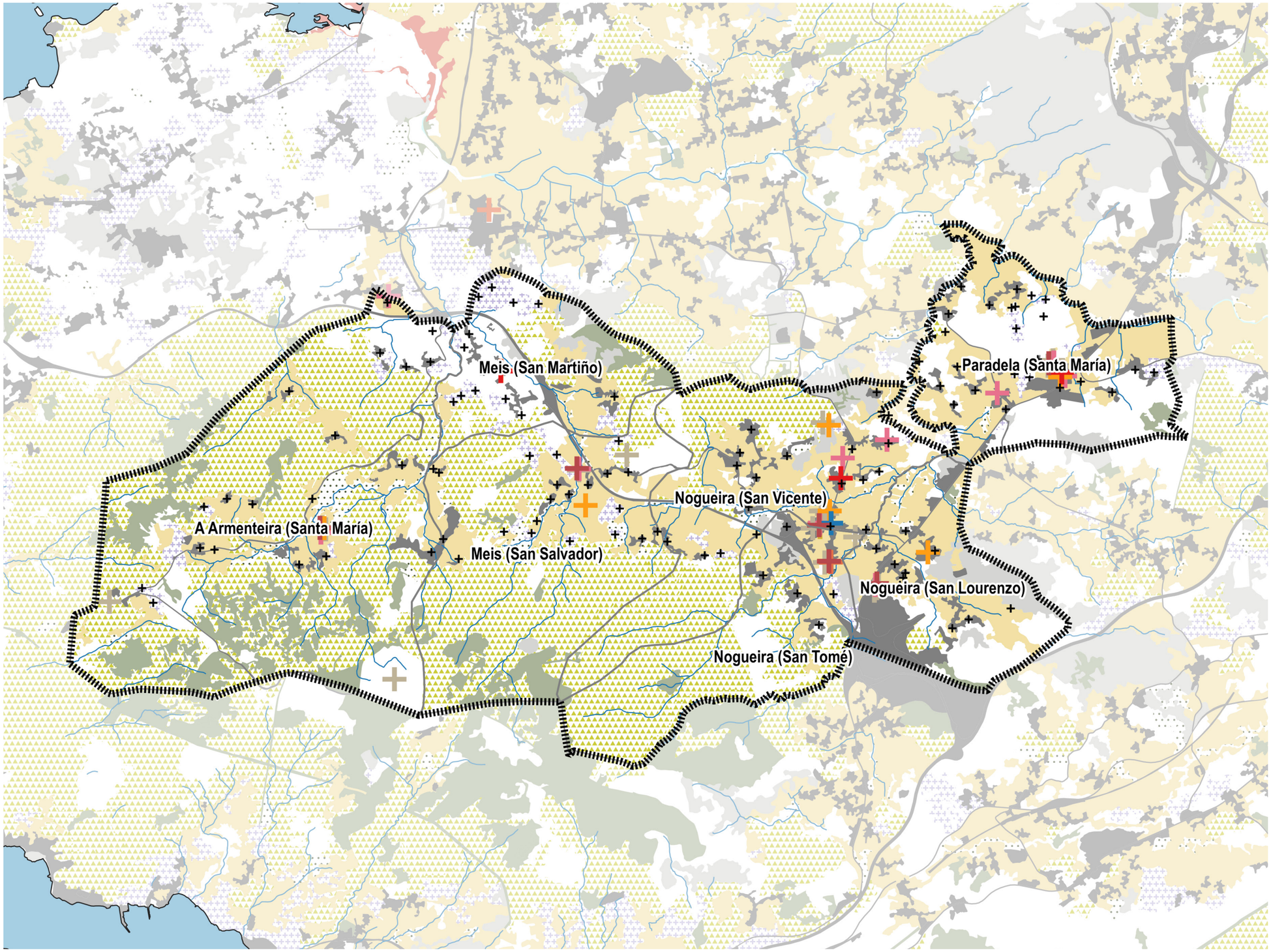
Destinos:	Pontevedra:	198 persoas
	Ribadumia:	170 persoas
	Vilagarcía de Arousa	147 persoas
	Cambados:	146 persoas
	Pontevedra:	104 persoas
	Vilanova:	73 persoas
	Sanxenxo:	66 persoas
	Caldas de Reis:	50 persoas
	O Grove:	44 persoas
	Barro:	35 persoas
	Meaño:	34 persoas
	Poio:	26 persoas
Orixes:	Vilagarcía de Arousa:	123 persoas
	Cambados:	107 persoas
	Ribadumia:	103 persoas
	Pontevedra:	97 persoas
	Vilanova:	71 persoas
	Caldas de Reis:	60 persoas
	Sanxenxo:	48 persoas
	Moraña e Portas:	26 persoas

Tal e como se pode observar nos datos expostos, os principais destinos con moita diferenza son os concellos de Ribadumia, Vilagarcía, Pontevedra, Cambados e Vilanova por motivos principalmente laborais.

Imaxe: Panorámica do núcleo de O Mosteiro dende a saída da vía rápida.
Fonte: Elaboración propia.

A través do concello de Meis discorre a vía de alta capacidade AG41 que comunica a AP9 (dende a saída 119) co concello do Grove pasando por Meis, Meaño e Sanxenxo. A partir de Sanxenxo a AG.4.1 pasa a ser VG.4.1, pasando de dous carrís en cada sentido a un so carril en cada sentido. A partir desta vía que artella toda a península do Salnés nacen outro conxunto de viarios secundarios que artellan o resto desta parte do territorio e que principalmente son as estradas autonómicas: PO300 (Meis-Cambados) e PO531 (Pontevedra-Vilagarcía). Nun seguinte nivel quedarían as provinciais: EP9508, EP9407, EP9406, EP9405, EP9404, EP9403, EP9402_1, EP9402_2, EP9401, EP8004_2 e EP0608.

No ámbito empresarial, Meis conta dentro dos seus límites municipais con dous polígonos industriais no seu extremo norte que reciben os nomes de As Covas e de Vilanoviña, ambos na PO531 que conecta Pontevedra con Vilagarcía. Por outra banda, tamén no extremo noreste, tocando límite municipal de Meis pero dentro dos límites do Concello de Barro cunha superficie aproximada de 258 436 m2, ubícase o polígono de Outeda-Curro. A principios do ano 2021 o seu índice de ocupación situábase nun 68%. Este complexo empresarial está a unha distancia de 3 quilómetros dende o núcleo de O Mosteiro. Ademáis dos anteriores, os concellos que circundan Meis, contan cunha densa rede de polígonos industriais máis ou menos desenvolvidos, todos eles a menos de 15 quilómetros dende o núcleo de O Mosteiro. Son os seguintes: polígono industrial de O Salnés – Ribadumia (concellos de Cambados e Ribadumia), polígono industrial de Caldas de Reis, polígonos de Rubiáns (Vilagarcía) e Pousadoiro (entre Vilagarcía e Caldas), polígono de Tremoedo (Vilanova), polígono da Pedreira (Meaño), polígono de Nantes (Sanxenxo) e polígonos de O Vao e Sequeira (Pontevedra). A proximidade de todos estes complexos industriais provocan a migración de actividades económicas cara a estas áreas próximas, así como desprazamentos diarios por motivos laborais cara estes



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

Lenda

- Biblioteca Pública
- Casa do Concello
- Centro Cultural Social
- Centro de Ensino
- Centro de Saúde
- Escola Infantil
- Instalación deportiva
- Xulgado
- Praza de Abastos
- Entidades de poboación

e_1.50000 (A3) - 1.100000 (A4)

0 1 2km

"O Concello de Meis conta cun PXOM aprobado no ano 2003, e con duas modificacións puntuais nos anos 2005 e 2011"

centros de traballo. Por último, de enorme relevancia é tamén o Porto De Vilagarcía.

Por último hai que facer referencia á función de Meis como punto de paso para a poboación do resto do territorio galego e incluso nacional, que se despraza ás Rías de Arousa e de Pontevedra, chegando a través da AP9 e posteriormente enlazando coa AG4.1, a PO300, e PO531, para desprazarse a Vilanova, Illa de Arousa, Sanxenxo e O Grove que se converten durante a época estival en grandes centros atractores de sol e praia e o municipio de Meis en zona de paso a través da AG4.1, da PO300, e da PO531.

2.2.4 NOVOS DESENVOLVEMENTOS.

O Concello de Meis conta cun PXOM aprobado no ano 2003, e con duas modificacións puntuais nos anos 2005 e 2011:

- PXOM Num 3 relativa ao cambio de redacción de varias ordenanzas. Ano 2011.
- PXOM (primeiro proxecto). Ano 2005.

Por outra banda, dentro do planeamento de desenvolvemento aprobáronse 9 figuras, entre as que figuran un Plan de actuación urbanística, tres Plans Parciais cunha modificación puntual, un Plan Especial e tres Estudios de Detalle. Entre elas hai que destacar as que se detallan a continuación:

- Plan de Actuación Urbanística do Polígono Industrial Pazo de Casal do Rio. Vilanoviña. Parroquia de Paradela. Ano 1993.
- Plan Parcial. SUR 4. Lugar de Arousa. San Martiño.Ano 2008.
- Plan Parcial . SUI 1. Paraxe de As Covas. Vilanoviña. Ano 2004.
- Plan Parcial. Polígono Industrial. Pazo de Casal do Rio. Vilanoviña. Parroquia de Paradela. Ano 1993.
- Plan Especial en solo rústico no Lugar de Penente. Parroquia de Nogueira. Ano 2016.
- Modificación Puntual do Plan Parcial do Polígono Industrial Pazo de Vilar do Río en Vilanoviña. Parroquia de Paradela.

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

- Primeira Revisión do Plan Forestal de Galicia cara á neutralidade carbónica 2021-2040. Ano 2021.
- Plan Sectorial de Ordenación de Areas Empresariais na Comunidade Autónoma de Galicia. Ano 2014.



Imaxe: Bloques de vivendas na Rúa Ramón Cabanillas. Fonte: Elaboración propia.

- Plan Sectorial de Implantación e desenvolvemento das infraestruturas da Xunta de Galicia xestionadas por Retegal. Ano 2013.
- Directrices de Ordenación do Territorio. Ano 2011.

O PXOM de Meis foi aprobado definitivamente o 23 de Maio do ano 2003 e conta con duas modificacións puntuais. A primeira modificación ten data do 2004 e a segunda ten data do 2011.

Segundo o PXOM o territorio municipal conta con usos primarios, residenciais permanentes e industriais. No caso dos residenciais permanentes, este presentan unha estrutura xerárquica cunha nítida distribución espacial, fenómeno moi acusado no caso de O Mosteiro, coa sua orixe a ambas marxes da estrada de Pontevedra a Cambados e a Vilaracía. Por outra banda, a escala municipal o PXOM contempla ámbitos delimitados como Solo Urbanizable (residencial e industrial) e Solo Rústico Apto de carácter residencial/terciario e industrial nos que se prevé o seu desenvolvemento urbanístico mediante diversos instrumentos de planeamento. O resto de núcleos están definidos como Solo de Núcleo Rural, cun número total de 33 núcleos.

En primeiro lugar os usos industriais están condicionados pola vinculación á actividade primaria. Hai industrias máis ou menos grande no núcleo de O Mosteiro, ao longo da C531 e con maior intensidade no núcleo de Vilanoviña. Ademáis do anterior o PXOM incorpora o polígono de Paradela afectando a unha area de 93 959 m2. Todo este solo industrial atopábase agotado no momento de redacción do PXOM e plantexábase a creación de outros tres solos industriais: As Covas-Vilanoviña, un segundo colindante con Barro e un terceiro na Parroquia de Paradela. Os tres existen na actualidade.

Por outra banda, no núcleo de O Mosteiro, orixinouse un aglomerado urbano (fortemente vinculado á activiadde agraria) infradotado en canto a viabilidade, servizos e equipamentos, formado unicamente pola agregación aos eixos viarios primitivos das pezas rurais aos que estana ligadas por elementos viarios semiurbanos. Este crecemento apoiouse sobre os trozos parcelarios como elementos fundamentais do territorio. O resultado foi unha extensión de territorio sobre o cal se produciu unha concentración urbana desigualmente ocupada e con solo vacante irregularmente repartido que precisa actuacións de normalización previa ao seu uso urbano. Polo demáis, no momento de aprobación deste PXOM, o núcleo tiña unha escasa implantación do mercado inmobiliario de características urbanas.

De cara a ordenar o territorio municipal, pártese dun obxectivo xeral que ten que ver coa busca de solucións aos problemas dende a base. O deseño dun modelo alternativo que non esta baseado no obxectivo da expansión indefinida , senón nunha política de completar o núcleo partindo dun obxectivo de salvagarda activa dos factores esenciais da vida urbana. De cara a isto, as propostas recollidas son entre outras as seguintes:

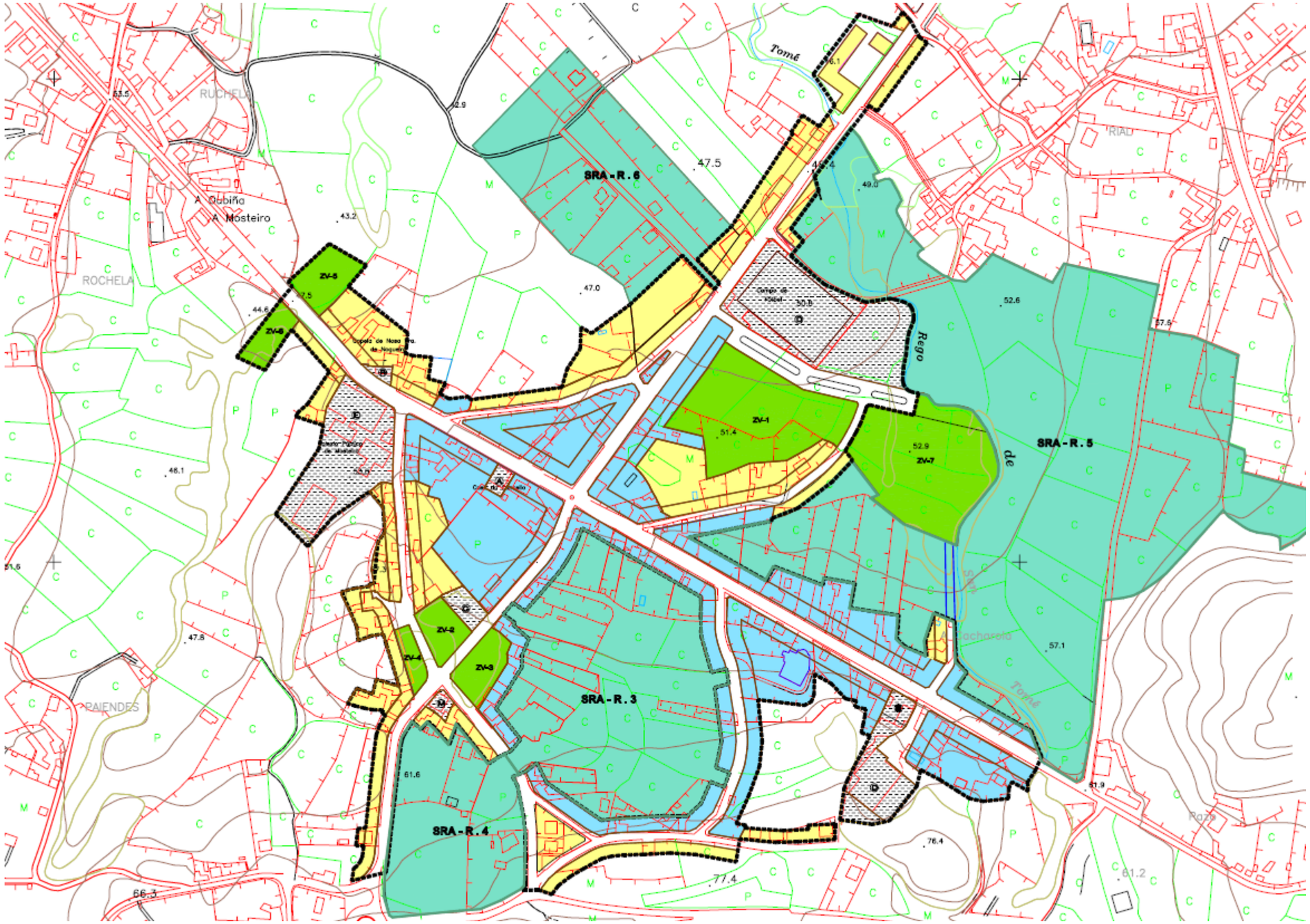
- Fortalecemento do actual sistema de núcleos cun nivel óptimo de equipamentos. En O Mosteiro, o crecemento producirase no interior a través de operacións de moi pequena entidade ligadas á reestructuración e ao acabado formal dos bordes.
- Completar a estrutura urbana e territorial do núcleo, dificultar a especulación e potenciar a reestructuración e mellora da tecido que axude a completar a trama urbana dende unha óptica urbanística. A nivel de termo municipal un obxectivo claro era a reestruturación viaria e a total conexión de todos os núcleos rurais entre si. A definición da estrutura se definiría da seguinte forma: o viario a nivel supramunicipal, a estrada que artella os núcleos principais entre si, as vías de relación que fagan accesibles os núcleos, aldeas e zonas de influencia.
- A defensa das características xerais da paisaxe e dos elementos patrimoniais singulares.
- Preservar ás areas forestais, o sistema hidrográfico, as zonas de interese natural e ambiental, paisaxístico e agrario do crecemento urbano, establecendo medidas de protección urbanística.

Tal e como se reflicte no plano de ordenación, o núcleo de O Mosteiro divídese en tres tipos de solo:

- Solo Urbano de Alta Densidade, recollido na Ordenanza 1, nas marxes interiores das principais vías de comunicación: PO300, EP9402, EP9401 e Rúa Ramón Cabanillas.
- Solo Urbano de Media Densidade, recollido na Ordenanza 2, prinipalmente nas marxes externas das principais vías de comunicación: PO300, EP9401, EP9402, Rampa da Feira
- Solo Rústico Apto para Urbanizar, recollido na Ordenanza 4. Trátase de catro grandes bolsas de solo (SRA 3, 4, 5, e 6) repartidas por todo o núcleo ocupando aproximadamente a metade da superficie.

Ademáis do anterior obsérvase no plano de ordenación os seguintes espazos adicados a:

- Equipamentos públicos (Ordenanza 3): CPI, Capela de Nosa Señora de Nogueira, Campo de Fútbol Municipal, Pavillón Municipal, Casa do Concello, Casa da Cultura, Praza de Abastos e Escola Infantil.
- Sistema Xeral de Zonas Verdes (Ordenanza 4): O plano recolle catro zonas



Plano relativo á clasificación do solo do PXOM no núcleo de O Mosteiro. Fonte: SIOTUGA.

Lenda:

- SUELO URBANO DE ALTA DENSIDAD (Ordenanza Nº1)
- SUELO URBANO DE MEDIA DENSIDAD (Ordenanza Nº2)
- EQUIPAMIENTOS PUBLICOS (Ordenanza Nº3)
- SISTEMA GENERAL DE ZONAS VERDES (Ordenanza Nº4)
- SRA-R . 9 SUELO RUSTICO APTO PARA URBANIZAR (R. Residencial)
- LIMITE DE ORDENANZA
- DELIMITACION DE SUELO URBANO

e_1.2000 (A3) - 1.4000 (A4)

0 50 100m



verdes: tres na contorna da Praza de España, dous na contorna da Capela da Nosa Señora de Nogueira, e dous na contorna do campo de fútbol pola súa marxe inferior.

2.2.5 ZONAS VERDES

En canto a zonas verdes, pódese afirmar que se ben non é unha zona verde "per sé", o protagonismo reside sobre o roteiro da Pedra e da Auga con principio e fin dentro dos límites municipais e que discorre paralela ao río A Armenteira, ao longo de 8 quilómetros. Trátase dun antigo sendeiro que daba servizo aos máis de 30 muiños de auga polos que pasa. Nace a escasos 100 metros da saída 9 da AG4.1 e remata no Mosteiro de A Armenteira. No seu traxecto ubícase a recreación dunha antiga aldea labrega. Trátase dunha representación a escala real e en granito de esceas da vida rural galega de comezos do século XX. A aldea está situada na ladeira de Cabeza do Boi. O roteiro conta además cun percorrido adaptado para as bicicletas.

"...o protagonismo reside sobre o roteiro da Pedra e da Auga con principio e fin dentro dos límites municipais e que discorre paralela ao río A Armenteira, ao longo de 8 quilómetros"

Por outra banda, dentro dos límites municipais, no extremo sur do concello, en concreto en Silván de A Armenteira, na Parroquia de A Armenteira, ubícase tamén un Campo de Golf de 18 buratos e cunha superficie total de 53 has, en medio dun bosque de piñeiros. Se seguimos na Parroquia de A Armenteira, na contorna no CEIP, onde se atopa tamén o Albergue de Peregrinos, ubícase un parque infantil adxacente a unha ampla explanada que funciona como bolsa de estacionamento para o CEIP. Por outra banda aquí tamén se ubica o Albergue de Peregrinos de A Armenteira.

Na Parroquia de San Martiño de Meis diante do edificio compartido polo Centro de Saúde e polo Colexio Rural Agrupado, hai unha praza cun cruceiro e algúns bancos espallados ao longo da praza.

Na Parroquia de San Salvador de Meis, no Lugar da Igrexa, onde se ubica o recentemente construído Centro Sociocultural, hai emprazado un parque de xogos infantís, dúas pistas polideportivas descubertas e unha ampla explanada asfaltada dotada con bancos.

Na Parroquia de San Tomé de Nogueira, no lugar de Porta Pisón localízase unha pequena área recreativa bañada polo regato de San Tomé, dotada de mesas, bancos, zona de barbacoa e unha pequena zona de baño. Rodedada tamén dun bosque de alcornoques e conta cunha áula de natureza (Escola do Río).

En San Lourenzo de Nogueira, concretamente na Fontenla, localízase o Centro sociocultural de San Lourenzo. As súas instalación contan, sdemáis do centro,

Bloques de vivendas no centro do núcleo urbano. Fonte: Elaboración propia.



Plano de centros atractores do núcleo urbano de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- Biblioteca Pública
- Casa do Concello
- Centro Cultural Social
- Centro de Ensino
- Centro de Saúde
- Escola Infantil
- Instalación deportiva
- Xulgado
- Praza de Abastos
- Entidades de poboación

e_1.5000 (A3) - 1.10000 (A4)

0 100 200m



con pistas polideportivas de baloncesto e de tenis, picinas descubertas, pista de karts a pedais e un parque de xogos infantís.

Na Parroquia de Paradela, no lugar de Vilanoviña, onde se localiza o centro sociocultural existe tamén un campo de fútbol e unha pista polideportiva, cunha ampla zona verde dotada dun parque de xogos infantís además de mesas e bancos. Non podemos esquecernos dos espazos de lecer vinculados ao río Umia e localizados dentro da parroquia de Paradela: Aceñas do Umia e Area Recreativa de Lantañón.

Además de todo o anterior, o concello de Meis conta cun conxunto de miradoiros dende os cales se pode disfrutar dos valores naturais deste territorio: Alto da Serra (Monte Castrove), Miradoiro de Fonfría, Miradoiro de San Cibrán, entre outros.

No propio núcleo de O Mosteiro hai que facer referencia en primeiro lugar á Praza de España, punto máis céntrico da vila, ao redor da cal crece o núcleo ao longo das vías de comunicación. Este espazo ten unha superficie aproximada de 6500 m2 e dentro dos seus límites ubícase a Casa da Cultura (Biblioteca e o Auditorio), o Centro Sociocultural Casa do Escudeiro, un parque infantil, un Palco de Música, unha pista deportiva e o "Xardín dos Xogos". A Praza de Abastos está tamén situada na contorna da Praza. Existe outro espazo verde dotado de bancos na contorna do Rego de San Tomé na saída do núcleo hacia o Norte na Avenida Médico Paz García. Por último nas instalacións da Escola Infantil de Meis atopamos un espazo de xogos infantís, para uso e desfrute do seu alumnado.

Fora dos límites municipais aínda que lindando co concello hai unha serie de zonas verdes ou areas de ocio e esparcemento que funcionan tamén como centros atractores para o poboación de Meis. Entre eles podemos destacar os seguintes: Bosque de Sequoias de Poio e Fervenzas do Pereiro en Poio, as Cascadas do Río Barosa en Barro, en principalmente os areais das Rías de Arousa e de Pontevedra dende Semana Santa ata o mes de outubro.

2.2.6 OFERTA DA REDE VIARIA

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

"... hai que facer referencia (...) á Praza de España, punto máis céntrico da vila, ao redor da cal crece o núcleo ao longo das vías de comunicación."

Imaxe: Area Recreativa de Vilanoviña. Fonte: Elaboración propia.

Humanizacións e melloras na rede viaria – realizadas e previstas:

- Mellora da seguridade viaria na EP9401, Mosteiro – Enlace Autovía AG41. Ano 2022.
- Redacción proxecto “Humanización da contorna do CPI O Mosteiro, Capela de O Mosteiro e conexións coa Praza de España”. Ano 2022.
- Mellora de camiños municipais de acceso a parcelas agrícolas na parroquia de San Martiño de Meis. Ano 2022.
- Pavimentación de camiños municipais: Ai (San Lourenzo de Nogueira), Couso (A Armenteira), Cuchín (A Armenteira), Guimeráns (San Martiño de Meis), Nogueiró de Abaixo (Santo Tomé de Nogueira), Rúa Igrexa (O Mosteiro), Rúa Alcalde Jorge Casal (O Mosteiro) e Camiño entre Av. Médico Paz e Av. Cambados (O Mosteiro). Ano 2021.
- Pavimentación camiño Rialdonio - Cavada na parroquia de San Lourenzo de Nogueira. Ano 2021.
- Mellora da seguridade viaria na EP9402 O Mosteiro – Barrantes. Ano 2020.
- Mellora de camiños municipais de acceso a parcelas agrícolas na Parroquia de Nogueira. Ano 2020.
- Mellora firme Camiños municipais Parroquias de Paradela, S.Martiño, S. Lourenzo, A Armenteira. Ano 2020.
- Mellora de camiños municipais nos lugares de Guimeráns , Arosa e Lantañón. Ano 2019.
- Mellora e ampliación de camiños municipais en Talide, Mouxán Muiño de Arriba. Ano 2019.
- Reforma e Adecuación da Praza de España do O Mosteiro. Ano 2018.
- Mellora camiño municipal Arosa, Guimeráns e Talide. Ano 2018.
- Mellora e ampliación de caminos municipais nas parroquias de Meis, Nogueira, Paradela e A Armenteira. Ano 2017.
- Mellora de camiños municipais nos lugares de Penente, O Pazo e Zacande. Ano 2017.
- Humanización da Rúa Colexio e contorna da Praza de España. Ano 2017.
- Mellora dos camiños municipais nos Lugares de Lamas, A Laxe e Penente. Ano 2016.

2.2.6.1 A TIPIFICACIÓN DO VIARIO

A estrutura viaria do ámbito de estudio organízase en función do paso da AG4.1 (Autovía do Salnés, con dous carrís en cada sentido) e do seu traxecto noreste - suroeste, artellando no so o concello de Meis, se non toda a península do Salnés. A vía rápida nace na AP9 na saída de Meis (saída 119 dende Coruña), e cruza o ámbito de estudio para seguir hacia Meaño e Sanxenxo, a partir de onde continua hacia O Grove como unha vía dun carril en cada sentido. A partir desta



Imaxe: Casa do Escudeiro na Praza de España. Fonte: Elaboración propia.



vía nacen outras vías secundarias autonómicas que axudan a conectar Meis co resto do territorio do Salnés: en primeiro lugar a VG4.2, conectando o ámbito de A Armenteira con Cambados, en segundo lugar a PO531 que vai dende Pontevedra ata Vilagarcía atravesando o ámbito de estudio polo Norte a escasos quilómetros do núcleo de O Mosteiro, e por outra banda a PO300 que une o núcleo de Meis co de Vilanova. Antes da existencia da AG4.1, os usuarios dos areais de Vilanova e da Illa tiñan que cruzar o núcleo de Meis, con todos os problemas de conxestións que isto conlevaba. A partires da construción da AG4.1 o núcleo quedou totalmente liberado desta carga de tráfico, coa evidente mellora na súa calidade de vida.

Sobra dicir que estas vías de primeira e de segunda orde, además de conectar o concello co resto do territorio, tamén teñen unha función de artellamento interno, cosendo o territorio municipal e unindo parroquias e lugares, pero tamén achegando á veciñanza de Meis aos principais núcleos de poboación dos concellos limítrofes.

En terceiro lugar o concello conta cunha rede de vías provinciais que conectan internamente o concello comunicando as parroquias entre si, sendo esta a súa principal función. Son as seguintes: EP0608, EP8004_2, EP9401, EP9402_1, EP9402_2, EP9403, EP9404, EP9405, EP9406, EP9407, EP9508,

A análise da rede viaria neste PMS debe comezar pola tipificación, de xeito que cada elemento da vía adquira unha funcionalidade diferenciada relacionada coa súa morfoloxía, cos modos de transporte , coa súa capacidade de admisión de fluxos e sen esquecer a relación cos usos e actividades. Produto desta tipificación manifestase unha xerarquía e especialización da rede determinante para establecer unha modificación no reparto modal de acordo a criterios de sustentabilidade.

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

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

Imaxe: Acceso á Praza de España dende a Rampa da Feira. Fonte: Elaboración propia.

"Dentro do núcleo urbano, identificamos que o 73% das beirarrúas son maiores de 1,80 m, tramos repartidos por todos os ámbitos do núcleo urbano."

Deste xeito, no ámbito de análise do núcleo urbano, a tipificación viaria sinala as seguintes vías:

- **Vías Estruturais Territoriais (VET):** Catalogamos como Vía Estrutural Territorial o viario AG4.1, que artella tanto o ámbito municipal como toda a península do Salnés. Nace na AP9 a cruza a península en dirección Noreste – Suroeste, a través dos concellos de Meis, Meaño e Sanxenxo. A continuación quedarían a PO531,a PO300 e a VG4.1, que comunicarían o concello con Vilagarcía e Pontevedra, con Vilanova, e con Cambados, respectivamente. A PO300 cruza a capital municipal e en torno a esta vía defínese o seu modelo de asentamento
- **Vías Estruturais Municipais (VEM):** Neste aspecto, en xeral a Vías Estruturais Territoriais (VET) anterior está a realizar tamén á súa vez unha función de Vías Estruturais Municipais. Neste sentido, o conxunto deste tipo de vías está conformado por vías de titularidade provincial. A EP9402 nace na estrada PO531 na parroquia de San Lourenzo de Nogueira e baixa hacia San Tomé de Nogueira, San Vicente de Nogueira, San Salvador de Meis e finalmente San Martiño para seguir hacia Barrantes (Ribadumia). A EP9403, nas parroquias de San Vicente, San Tomé de Nogueira e San Salvador de Meis. A EP9405 cruza a parroquia de A Armenteira de Norte a Sur. A EP9406 comunica as parroquias de A Armenteira con San Salvador de Meis.
- **Vías Estruturais Urbanas:** Na tipificación do viario, clasifícanse como Vías Estruturais Urbanas, no caso do núcleo de Meis a Avenida Médico Paz García, a Avda de Cambados, a Rúa Ramón Cabanillas, a Rampa da Feira e a Rúa da Igrexa.
- **Vías Locais:** Considéranse vías locais os restantes viarios do núcleo urbano.

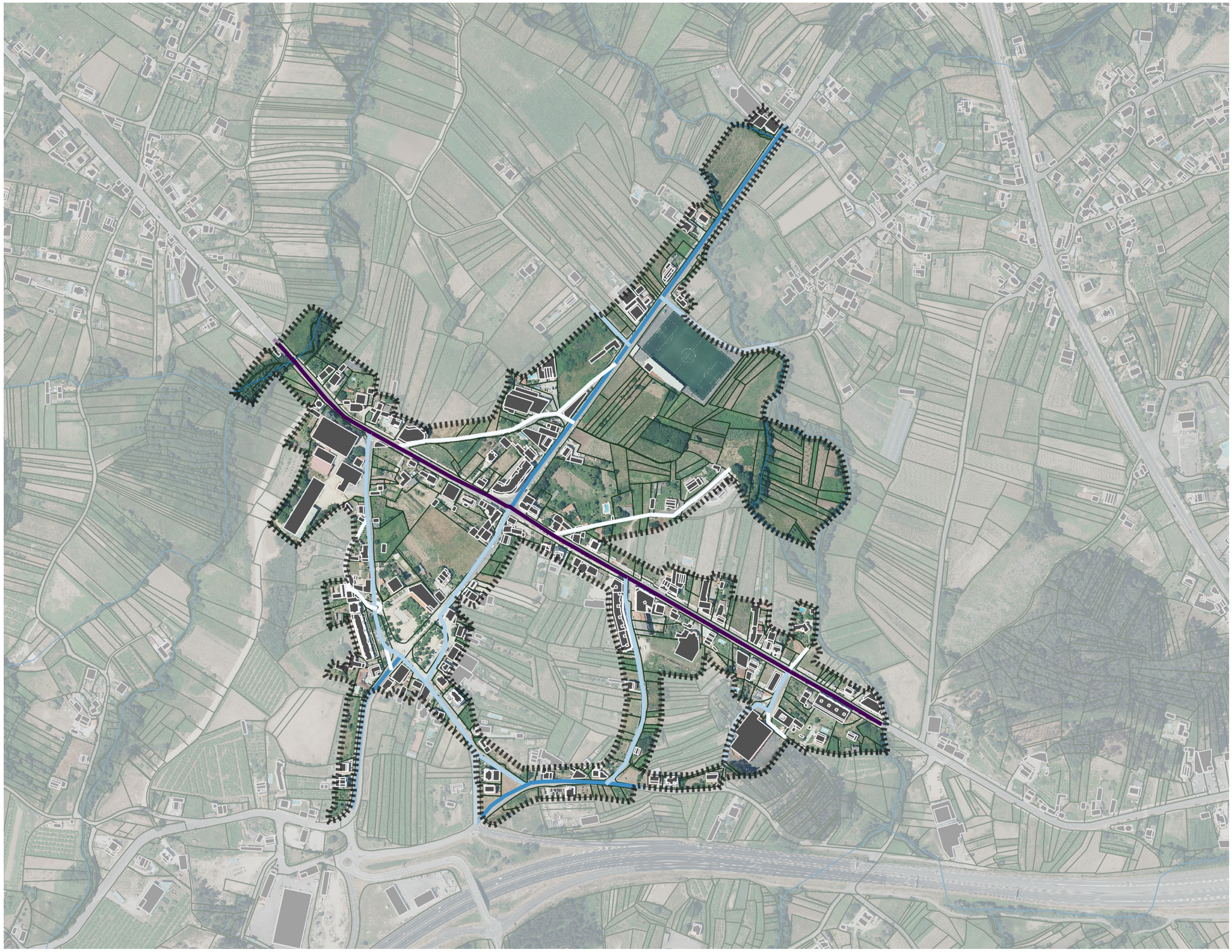
2.2.6.2 A REDE PEONIL

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

Neste senso, respecto das características das beirarrúas, na súa meirande parte a Rede Peonil amosa un dato moi positivo. Dentro do núcleo urbano, identificamos que o 73% das beirarrúas son maiores de 1,80 m, tramos repartidos por todos os ámbitos do núcleo urbano. Por outra banda, e de novo como dato positivo, existe un total de 94,5% de beirarrúas con pendente menor ou igual a 6% e polo



Imaxe: PO531 ao seu paso por Vilanoviña. Fonte: Elaboración propia.



Plano tipificación do viario do núcleo de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- Vía Estrutural Territorial
- Vía Estrutural Municipal
- Vía Estrutural Urbana
- Vías locais

e_1.5000 (A3) - 1.10000 (A4)

0 100 200m

"A análise da Rede Peonil amosa a existencia dun importante problema no que respecta ao núcleo urbano, común á maioría dos núcleos urbanos galegos: a supeditación do peón ao automóbil"

tanto accesibles nos núcleos urbanos. Pola contra e como dato negativo, non existe viario de prioridade peonil no núcleo de O Mosteiro. Esta cuestión está claramente relacionada coa distribución do espazo público, onde a superficie de prioridade peonil (prazas, parques e rúas peonís) nos núcleos representa o 13% do espazo público total, porcentaxe á que se pode engadir un 18,06% dedicado a beirarrúas. O cal obviamente ten a súa contraparte nun maior espazo dedicado ao automóbil, tanto no que respecta ao espazo de circulación como de estacionamento, concretamente o 68,6% do espazo público.

No relacionado ás pendentes, pode observarse unha topografía moi suave no núcleo urbano, a pesar de existir certas inconexións debido a problemas de accesibilidade. Determínase que o 94,5% das rúas contan cunha pendente inferior ao 6%, o que fai que os desprazamentos sexan máis cómodos, tanto para os peóns como para os posibles desprazamentos en bicicleta. Aínda así, o 4,34% das rúas presentan unha pendente maior ao 8%, o cal supón unha porcentaxe pouco elevada; estando o 1,16% das rúas restantes entre o 6 e o 8%.

Por último, dentro destes grandes aspectos de análise, no núcleo urbano e segundo datos extraídos e analizados da Dirección Xeral de Tráfico para os últimos anos con datos (2017, 2018 e 2019), non se detectan grandes problemas de conflito entre o peón e o tráfico, permitindo unha convivencia boa entre peón e tráfico nalgunhas rúas, e mellorable noutras. A DGT unicamente rexistra unha persoa ferida leve no ano 2017 por un accidente de circulación. Os medios de comunicación por outra banda recollen os seguintes accidentes: no ano 2016 unha persoa falecida por un accidente na CF102 (A Armenteira) na subida ao campo de golf. No ano 2020 na Goulla (Paradela) un ferido leve por un accidente na PO531. Por último no 2021, un ferido leve no lugar da Fragua en San Martiño, na EP9402.

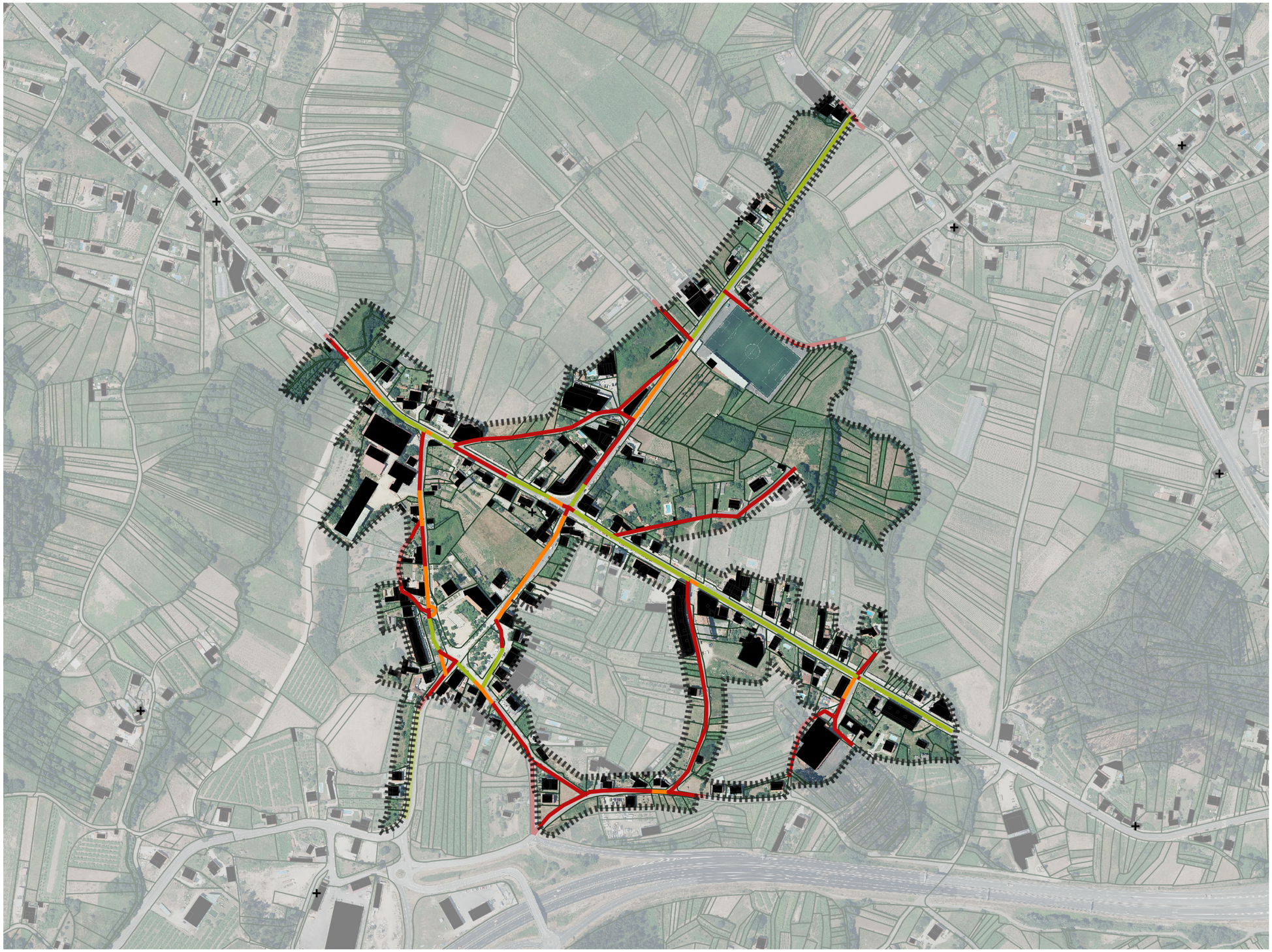
A análise da Rede Peonil amosa a existencia dun importante problema no que respecta ao núcleo urbano, común á maioría dos núcleos urbanos galegos: a supeditación do peón ao automóbil, e con elo a ocupación do espazo público por este último.

Cómpre sinalar a existencia a nivel municipal de varios sendeiros/roteiros peonís e ciclistas que artellan as parroquias do sur do concellos, en concreto as de A Armenteira, San Martiño de Meis e San Salvador de Meis:

- **Camiño Portugués a Santiago (Variante espiritual):** Entra en Meis dende Combarro, entre Monte Redondo e O Busto, enlazando en A Armenteira co Roteiro da Pedra e da Auga, ata que sae hacia Ribadumia. 8,5 km.
- **Roteiro da Pedra e da Auga (PRG170):** Dende a saída da AG4.1 en A Armenteira, roteiro vai paralelo ao río A Armenteira pasando por un conxunto de



Imaxe: Beirarrúa non accesible no Lugar de Zacande. Fonte: Elaboración propia.



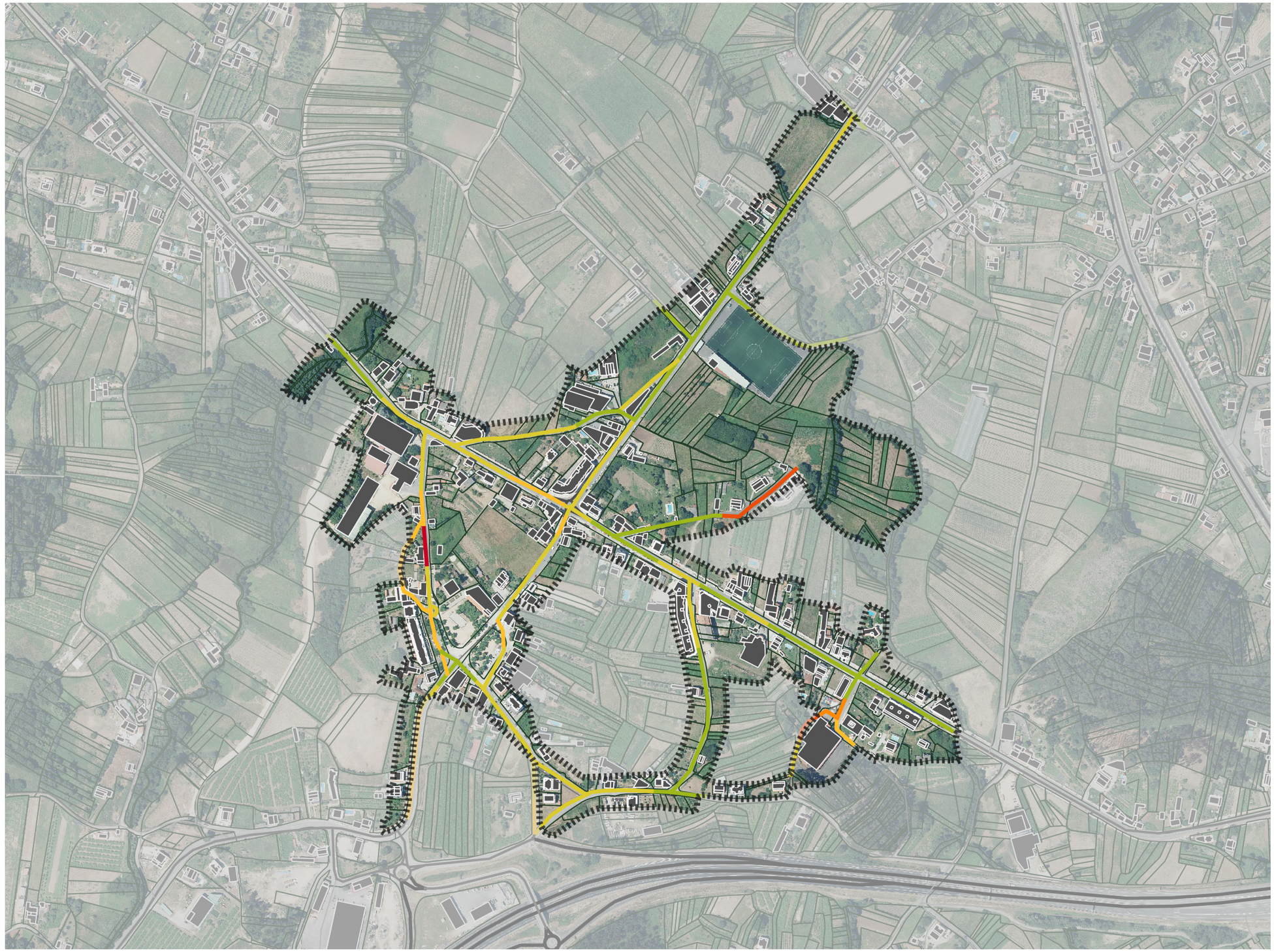
Plano de anchos de beirarrúas no núcleo de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- Sen beirarrúa
- Ambas beirarrúas <1.80m
- Polo menos 1 beirarrúa >1.80m
- Ambas beirarrúas > de 1.80m
- Rúa peonil

e_1.5000 (A3) - 1.10000 (A4)

0 100 200m



Plano de anchos de beirarrúas no núcleo de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

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

e_1.5000 (A3) - 1.10000 (A4)

0 100 200m



30 muiños tradicionais recentemente restaurados e por unha recreación dunha antiga aldea labrega galega. Remata no Mosteiro de A Armenteira.6.6 km.

- **Roteiro do Río Chanca (PRG172).** Este roteiro nace en Meaño, no Lugar de Galiñáns, na estrada PO9205 e sube hacia o Norte pola parroquia de A Armenteira ata chegar ao Mosteiro do mesmo nome. No seu camiño aparecen máis de 20 muiños tradicionais restaurados. 7 km dos cales 2.7 están dentro do ámbito de estudio.
- **Roteiro do Rego de San Martiño (PRG171).** Nace no Lugar de A Gándara na parroquia de San Martiño de Meis, para posteriormente cruzar as parroquias de San Salvador de Meis e finalmente A Armenteira rematando no famoso O Mosteiro. A metade do roteiro discorre paralelo ao Rego de San Martiño e a outra metade polas faldas do Monte da Escusa. 11,2 km.

Ningún destes roteiros comparte plataforma cos vehículos a motor, discorrendo todos por pistas e camiños de terra.

2.2.6.3 A REDE CICLISTA

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

En primeiro lugar hai que facer referencia ao carril bici que une a rotonda da AG4.1 na Lomba co Lugar de Valdedeus na parroquia de A Armenteira, ao longo da EP9405.

Por outra banda o concello de Meis conta dentro dos seus límites co que no seu momento foi o primeiro centro BTT de Galicia. Ofrece 10 roteiros para todos os niveis, algúns deles integramente dentro dos límites do concello e outros se desprazan hacia concellos limítrofes:

- **R1.** Circuito do Monte da Escusa. 6,8 km. Dificultade baixa.
- **R2.** Roteiro dos Muiños de A Armenteira. 8,2 km. Dificultade baixa.
- **R3.** Roteiro dos Outeiros de Silván. 6,7 km. Dificultade baixa.
- **R4.** Circuito do Val de Meis. 13,8 km. Dificultade media.
- **R5** Ruta da Chanca. 9,5 km. Dificultade media.
- **R6.** Ruta do Monte de San Martiñp. 15,2 km. Dificultade media.
- **R7.** Panorámica do Monte Castrove. 12,2 km. Dificultade alta.
- **R8.** Ruta de Bordóns. 13,4 km. Dificultade alta.

"A análise da oferta da rede ciclista constitúe o segundo dos tres eixos nos que se basea a mobilidade sostible, a carón da rede peonil analizada no apartado anterior e a mobilidade en transporte colectivo."

Imaxe: Senda peonil na Rúa Alcalde Jorge Casal. Fonte: Elaboración propia.

- **R9.** Vistas de Arousa. 14,3 km. Dificultade alta.
- **R10.** Circuito de Campo Ladrón. 17,4 km. Dificultade alta.

Malia á importante variedade e densidade de roteiros ciclistas dentro da superficie municipal, o núcleo de O Mosteiro non conta dentro dos seus límites con ningún tramo destas sendas, roteiro propio ou carril bici, aínda que conta cun relevo e topografía suave. Este modo de transporte enténdese como un modo adecuado para desprazamentos dentro dos núcleos urbanos, para ligar as entidades de poboación coas súas cabaceiras parroquiais, para a conexión coas entidades de fóra dos núcleos urbanos máis próximas, así como a conexión entre o núcleo urbano con outros máis próximos. Para os itinerarios para os que non existe un carril bici, que son a inmensa maioría, os ciclistas teñen que compartir plataforma cos vehículos.

2.2.6.4 A REDE VIARIA MOTORIZADA

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

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

A tipificación viaria amosa como a estrutura do núcleo urbano está fortemente artellada sobre dous eixos que forman un “cruce de camiños “ e que son a estradas autonómica PO300 (Avda de Cambados) e provincial EP9402 (R/Médico Paz García). Se ben a primeira debería estar actuando como vía urbana por estar situada no corazón da vila no seu paso polo núcleo urbano. Aínda que conta cun papel artellador na mobilidade municipal, soporta IMDT moderadas, como son intensidades de entre 1500 - 3000 veh/día. A carga que soporta a EP9402 é aínda menor, soportando unha estimación de 500-999 veh/diarios. Por outra banda o núcleo de O Mosteiro queda delimitado por outras dúas vías que soportan unha carga moito máis elevada. Son a PO531 e a vía de alta capacidade VG4.1. A primeira ten unha IMDT de entre 10000 e 15000 vehículos diarios, mentres que a AG4.1 en dirección Sanxenxo dentro dos límites municipais soporta unha carga 14899 veh/día (7,5% de vehículos pesados). Todos estos datos están referidos ao ano 2020 e proveñen tanto da Xunta de Galicia como da Deputación de Pontevedra. No caso concreto da



Imaxe: Saída do núcleo de O Mosteiro pola EP9402 . Fonte: Elaboración propia.



Plano de anchos de plataforma do núcleo de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

Lenda (metros)

- 0 - 2.50
- 2.50 - 3.50
- 3.50 - 6.00
- 6.00 - 10.00
- 10.00 - 25.00

e_1.5000 (A3) - 1.10000 (A4)

0 100 200m



Plano de anchos de calzada do núcleo de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

Lenda (metros)

- 0 - 2.50
- 2.50 - 3.50
- 3.50 - 6.00
- 6.00 - 10.00
- 10.00 - 25.00

e_1.5000 (A3) - 1.10000 (A4)

0 100 200m



ESTRADA	TITULARID.	IMD TOTAL (veh/día)	TRAMO	% PESADOS	ANO
EP9402_1	Provincial	500-999	Norte AG4.1	<=49	2020
EP9402_2	Provincial	2000-2999	Sur AG4.1	50-99	2020
EP9403	Provincial	250-499	EP9402-AG4.1	<=49	2020
EP9405	Provincial	1247	AG4.1-Meaño	2.49%	2020
EP9406	Provincial	136	PO9402-PO9405	1.47%	2020
PO531	Autonomica	10000-15000	AG4.1-N640	400-1600	2020
PO300	Autonomica	1500-3000	Zacande	100-200	2020
AG.4.1	Autonomica	14899	Km 4	7.5	2020

PO300 a súa intensidade de tráfico aínda que moderada dificulta a permeabilidade entre a marxe norte e sur do núcleo, además de supoñer unha fonte importante de contaminación e incremento dos riscos no referente á seguridade viaria.

Este elevado tránsito da vía, a cal constitúe o acceso prioritario á vila, xunto á EP9402, provoca que, nos días de maior afluencia (época estival), se produzan importantes conxestións no núcleo, sobre todo na rotonda da Avenida de Cambados coa Rúa Medico Paz García.

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

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

Máis aló da propia estrutura de Plataforma Viaria no núcleo urbano de O Mosteiro, atópanse certos problemas derivados da introdución de tráficos de carácter municipal ou territorial neste eixo urbano, debido a estar ubicado no traxecto da PO300 que une a AP9 con Vilanova de Arousa. Estes problemas foron mitigados trala inauguración da AG4.1 no 2008 (previamente vía rápida dende o ano 1996). O mesmo problema, pero esta vez sen solución (á marxe do uso da AP9) aparece no caso da estrada PO531 ao seu paso polos núcleos de Fontenla, A Goulla e Vilanoviña (Paradela) principalmente. Esta estrada une Meis con Vilagarcía, centro atractor de enorme relevancia polos servizos que ofrece, principalmente comerciais (grandes superficies e especializados) e sanitarios (Hospital do Salnés).

A análise levada a cabo sinala como a superficie ocupada polo automóbil nas rúas, tanto para a circulación como para o estacionamento, alcanza o 68,6% do espazo público total. Isto supón que moito máis da metade do espazo público está destinado ao vehículo. A maiores, o 52.7% das rúas presenta un ancho superior a 10 m, ancho adecuado para propor unha redistribución do espazo máis agradable para o peón, mentres que o 23,3% das rúas presentan un ancho inferior a 6 metros, o cal implica unha certa complexidade á hora de propoñer unha redistribución da sección destes viario.

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

Imaxe: EP9402 na entrada do núcleo de O O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

Cadro: IMDT do viario de Meis. Fonte: DGT, Deputación de Pontevedra e elaboración propia.

sobretodo nas contornas da Praza de España ou da Feira.

Compre sinalar as actuacións levadas a cabo nos últimos anos nos viarios que rodean a Praza de España coa intención de darlle un maior protagonismo e seguridade ao peón a través da implementación da plataforma compartida e da construcción da beirarrúa na saída de O Mosteiro hacia a Oficina de Correos.

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

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

Por último, con respecto á oferta da rede viaria, sinálanse a continuación os rangos das Intensidades Medias Diarias das estradas autonómicas e provinciais das que se coñecen os datos:

2.2.6.5 O ESTACIONAMENTO

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

Para cuantificar a oferta de estacionamento realizouse un inventario das prazas existentes, diferenciando as prazas en vivendas (a través dunha estimación en base ao número de vivendas existentes), prazas fóra de calzada (aparcadoiros principalmente) e prazas en calzada. A relación do número de prazas coa área ambiental na que se sitúan constitúe a base para poder realizar a análise de demanda de estacionamento.

2.3 ANÁLISE SOCIO-ECONÓMICO E DEMOGRÁFICO

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

Áreas ambient.	m2 comercio aliment.	Pr. comercio aliment.	m2 resto comercio	Pr. resto comercio	m2 ocio/ hostale-ría	Pr. ocio/ hostale-ría	m2 oficinas	Pr. oficinas	Pr. foránea total
O Mos-teiro	1272	14	4972	39	967	16	1256	21	88

Cadro: Demanda de estacionamento no núcleo de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

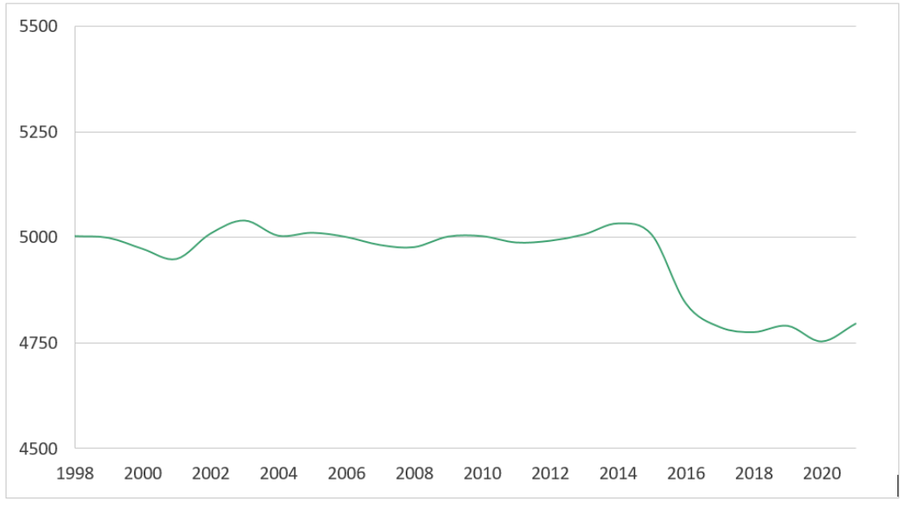


Gráfico da evolución da poboación no Concello de Meis (1998-2020). Fonte: IGE e elaboración propia

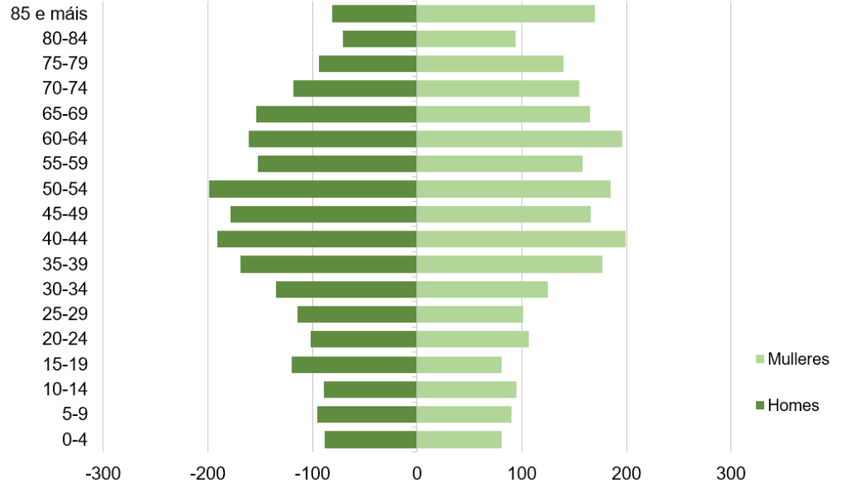
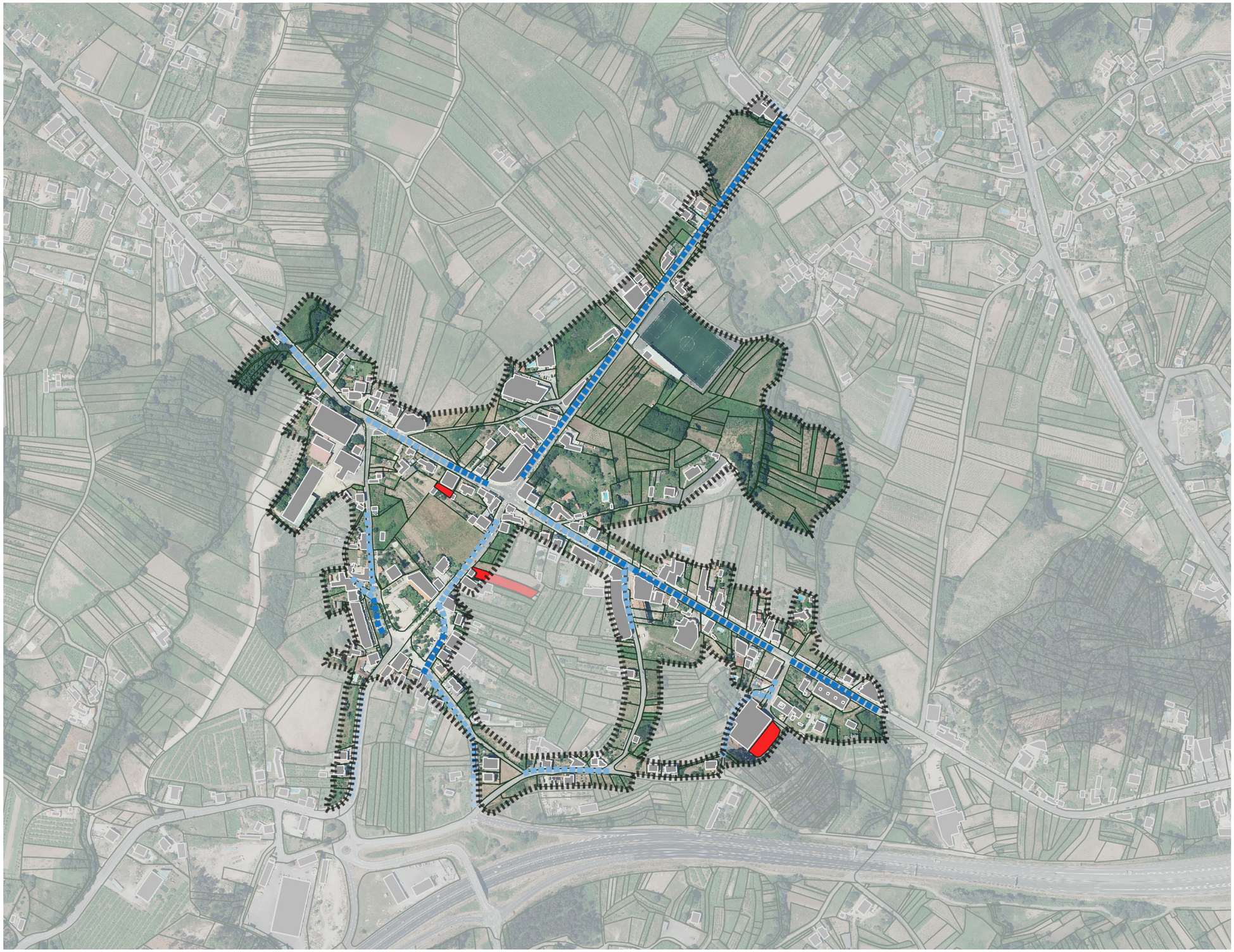


Gráfico da estrutura da poboación no 2021. Fonte: IGE e elaboración propia



Plano de estacionamento do núcleo de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

Lenda (metros)

- Estacionamento a un lado
- Estacionamento a ambos lados
- Bolsas estacionamento

e_1.5000 (A3) - 1.10000 (A4)

0 100 200m

2.3.1 ESTRUTURA E EVOLUCIÓN DA POBOACIÓN

Para comprender os movementos realizados dentro do concello e do núcleo urbano así como cara a outros municipios realizados principalmente en vehículo privado, é determinante coñecer a evolución da poboación, cando menos dos últimos 10 anos, así como o peso da mesma no total da comarca do Salnés, espazo no que se insire o Meis.

Porén, para unha mellor contextualización, se nos retrotraemos ao período comprendido entre 1920 e 2020 observamos como ao contrario da tónica xeral galega (demográficamente falando) o concello creceu en 179 habitantes, pasando dos 4573 veciños de fai un século, aos de 4754 na actualidade; pasando por distintas fases flutuantes, demograficamente falando, alternando períodos de maior e menor peso poboacional. No ano 1950 acadou a súa cifra máis alta con 5490 habitantes.

En relación á figura da súa estrutura poboacional, sobresae unha piramide oxival que se estreita nas cohortes de idade comprendidas entre os 0 e 15 anos, para inmediatamente despois ensancharse timidamente, grazas aos fillos dos protagonistas do baby-boom dos 60 e 70 do pasado século, que vertebran co seu volume o espazo principal da piramide.

Neste senso, se nos achegamos polo miúdo á realidade municipal a través das súas parroquias, decatámonos que este evolución poboacional non é equitativa en todo o seu territorio, xa que nos derradeiros 10 anos (2010-2020), houbo parroquias como San Salvador de Meis que perdeu o 16% da súa veciñanza, mentres que as restantes parroquias sufriron unha perda comprendida entre o -1% de San Lourenzo de Nogueira e o -10% de A Armenteira.

No que á natalidade se refire, Meis, presenta unha taxa bruta do 6,50 (segundo datos do IGE do 2019), unha cifra practicamente idéntica aos 6,48 nacementos por cada mil habitantes comarcais, 5,8 de Galicia, e 6,2 da provincia pontevedresa.

Por último, no que ás expectativas de crecemento da poboación dos ámbitos de referencia e influencia xeográfica e socioeconómica máis próximos, pódese albiscar uns escenarios de perda de peso demográfico, se ben é certo, que dos ámbitos que aquí se escollen -a propia comarca de Salnés, xunto ás de Caldas e Pontevedra -, a comarca da que fai parte Meis (Salnés) queda lixeiramente por riba da Comarca de Pontevedra e moi lonxe da de Caldas que sofre a maior estimación de decrecemento.

2.3.2 ACTIVIDADES PRODUTIVAS E MERCADO DE TRABALLO

Parroquia	2010	2020	Crecemento (%)
A Amenteira (Santa María)	819	744	-9,15
San Martiño de Meis	522	478	-8,42
Meis (San Salvador)	514	432	-15,95
San Lourenzo de Nogueira	597	588	-1,5
San Vicente de Nogueira	910	912	0,21
San Tomé de Nogueira	681	696	2,20
Paradela (Santa María)	960	904	-5,83
Tot. Concello	5003	4754	-4,97

Táboa de poboación e crecemento das parroquias de Meis. Fonte: IGE e elaboración propia.

TAXA BRUTA DE NATALIDADE	2019
Galicia	5,82
Pontevedra	6,29
Comarca O Salnés	6,48
Concello de Meis	6,50

Táboa de taxas brutas de natalidade. Fonte: INE e elaboración propia.

ÁREA COMARCAL	2021	2035	Crecemento (%)
Salnés-Caldas-Pontevedra	269583	261100	-3,14
Salnés	110127	107291	-2,57
Caldas	33809	30334	-10,27
Pontevedra	125647	123475	-1,72

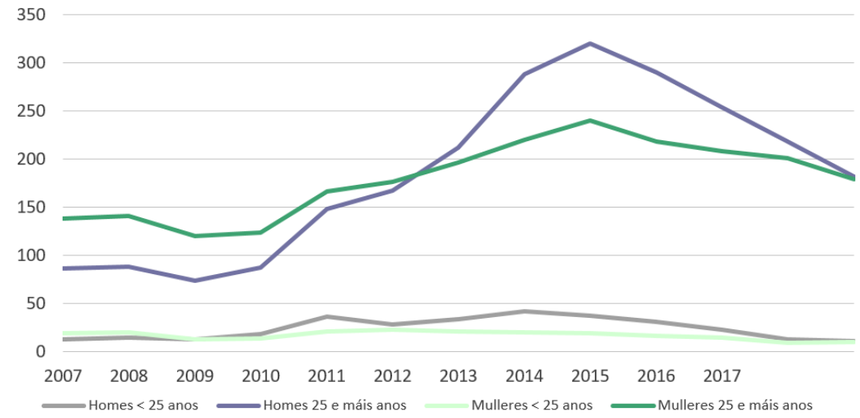
Proxeccións de poboación a curto prazo na área comarcal Salnés, Caldas e Pontevedra. Fonte: IGE e elaboración propia.

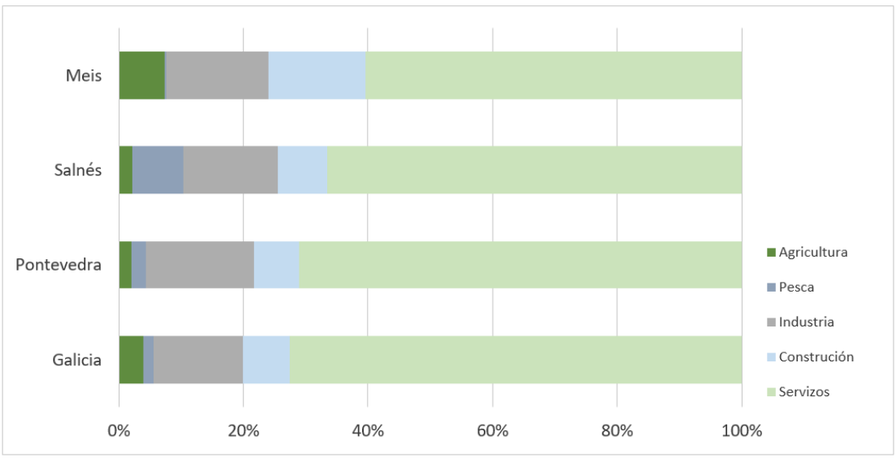
RENDA BRUTA POR HABITANTE	2018
Galicia	15.132€
Pontevedra	15.636€
Comarca de Salnés	13.806€
Concello de Meis	12.624€

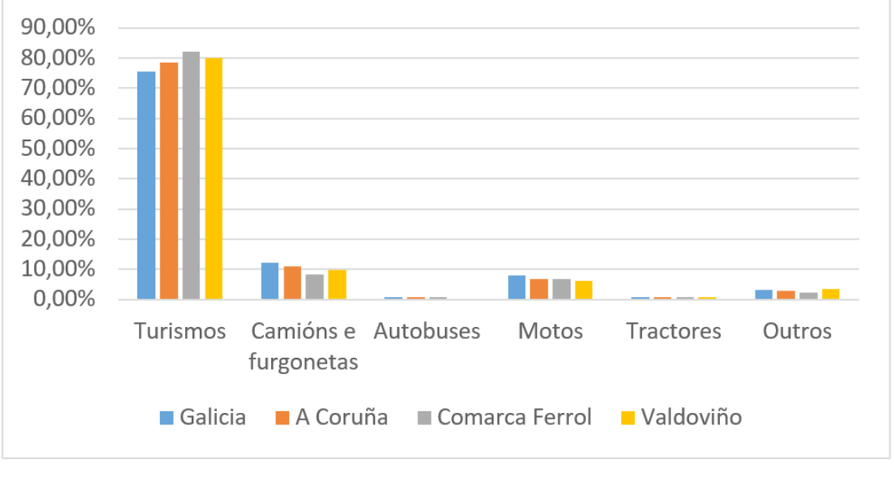
Táboa da renda dispoñible bruta por habitante, euros por habitante. Fonte: IGE e elaboración propia.



Gráfico de poboación de 16 e máis anos segundo a relación coa actividade económica no ano 2011. Fonte: IGE e elaboración propia.







Respecto á caracterización económica do concello, a renda bruta dispoñible por habitante no 2018 era de 12.624 €/hab, inferior ás medias de Galicia, da súa provincia, e da súa comarca.

En relación ao emprego, a porcentaxe de poboación ocupada é inferior á da comarca, e á súa vez éstas, inferiores ás medias da provincia e de Galicia. Ao mesmo tempo, as cifras de parados son máis elevadas en Meis que no resto de ámbitos de referencia.

No tocante ao paro rexistrado entre os maior de 25 anos, éste, atinxía en maior grao ás mulleres que aos varóns ata o ano 2012, para posteriormente mudar a tendencia colocándose os varóns por diante en cifras de paro ata igualarse na actualidade. No que respecta aos menores de 25 anos as cifras mantivéronse sempre moi parecidas.

Dentro da distribución dos afiliados á Seguridade Social (segundo os datos rexistrados en xuño do 2021), atopamos que dentro do sector que máis traballadores emprega, o de servizos, no caso de Meis, é inferior ao dos restantes ámbitos, porén, o peso dos afiliados á construción, é máis grande a nivel municipal, o mesmo que acontece no sector primario, tamén proporcionalmente maior en Meis.

2.3.3 NIVEL E CARACTERIZACIÓN DA MOTORIZACIÓN

O número total de unidades do parque de vehículos en Meis é de 4 798, segundo datos IGE para o ano 2020, sendo 3.226 o número total de turismos para ese mesmo ano. Estes valores están vinculados coa mobilidade de tráfico rodado xa que o 80% son turismos nos que se realizan desprazamentos de carácter privado.

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

En relación á antigüidade do parque total de vehículos, a media é de 13,96 anos -segundo datos da DGT correspondentes ao ano 2019, e de 13,48 anos no caso dos turismos, uns promedios superiores aos provinciais (10,8 e 10,6 anos respectivamente), e aos autonómicos: cunha media de 11,4 no que atinxe ao total de vehículos, e 11,2 no relativo aos turismos.

2.3.4 CENTROS ATRACTIVOS E XERADORES DE DESPRAZAMENTOS

"En relación ao emprego, a porcentaxe de poboación ocupada é inferior á da comarca, e á súa vez éstas, inferiores ás medias da provincia e de Galicia."

Gráfico do paro rexistrado segundo xénero e grandes grupos de idades (maio 2005-2021). Fonte: IGE e elaboración propia.

Gráfico das porcentaxes de afiliacións á Seguridade Social por lugar de residencia do afiliado e sector de actividade (xuño 2021). Fonte: IGE e elaboración propia.

Gráfico da distribución segundo o tipo de vehículos no ano 2020. Fonte: IGE 2020 e elaboración propia.

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

CENTROS SANITARIOS E DE SAÚDE

Centro de saúde de O Mosteiro

Este centro está situado na PO300 no Lugar da Rochela número 13, conta cun horario de mañá de luns a venres de 8:00 a 15:00 horas.

O acceso principal dende a rúa realízase sen ningún impedimento para persoas con mobilidade reducida, xa que todas as instalacións están a nivel. A rúa na cal se sitúa o acceso presenta ademais unhas condicións de accesibilidade favorables en canto a pendente cunha porcentaxe de 4%, pero os anchos de ambas beirarruas quedan por debaixo de 1,8 metros. A maiores, dispón de espacio de estacionamento suficiente na propia plataforma e de unha praza adaptada para persoas de mobilidade reducida.

Centro de Saúde de San Martiño

Ubicado na parroquia de San Martiño, no lugar dos Cruceiros, comparte edificio co Colexio Rural Agrupado de San Martiño. Totalmente accesible e conta con espazo suficiente para aparcar O seu horario é de luns a venres de 08.00 a 15.00 para enfermería e de 10.30 a 14.00 para consultas médicas.

Consultorio de Paradela

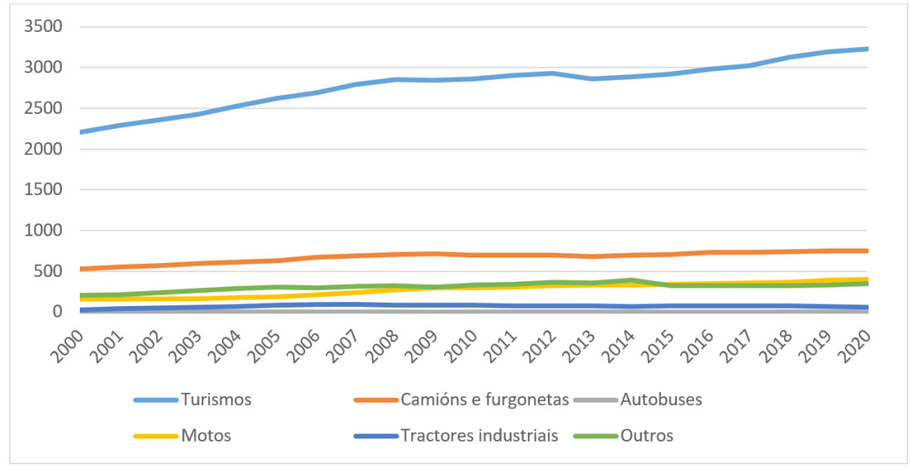
Lugar de Vilanoviña, na parroquia de Paradela. Ofrece servizo de medicina de familia e de enfermería.

CENTROS EDUCATIVOS DE INFANTIL, PRIMARIA E SECUNDARIA

CPI de O Mosteiro - Meis

O CPI de O Mosteiro – Meis localízase no núcleo urbano de O Mosteiro, na Avenida de Cambados (PO300) e na rúa Rampa da Feira. Ten unha ocupación de 350 alumnos e alumnas (entre ensinanza primaria e secundaria obrigatoria) e cun claustro de 40 profesores e profesoras. Ten servizo de cociña, comerdor e de trans-

Ano	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Turismos	4277	4338	4403	4320	4387	4376	4466	4525	4644	4737	4798



Índice motorización 2020	Galicia	Pontevedra	Comarca Salnés	Meis
	650,46	666,04	657,78	763,78



Táboa da evolución dos tipos de vehículos. Fonte: IGE e elaboración propia.

Táboa da evolución dos tipos de vehículos no concello de Meis. Fonte: IGE e elaboración propia.

Táboa de índices de motorización. Fonte: IGE e elaboración propia

Imaxe: Centro de Saude de O Mosteiro. Fonte: Elaboración Propia.







porte que cubre todo o concello. O horario de primaria é de luns a venres de 9.15 a 14.15 e de secundaria é de luns a venres de 09.15 a 14.35 e as tardes do luns de 16.30 a 18.10. O horario de comerdor é de 14.15 a 15.00 e de 15.00 a 15.45. Conta cun patio cuberto e cunha pista de baloncesto descuberta. Ten zona de estacionamento para buses escolares, para os vehículos do profesorado, además dunha praza para persoas de mobilidade reducida.

CRA de Meis (San Tomé)

Localízase no núcleo de O Mosteiro pola parte inferior do pavillón municipal, concretamente na Avenida de Cambados 13. Totalmente accesible, conta cunha bolsa de estacionamento para 7 vehículos e unha para persoas de mobilidade reducida. Dentro das súas instalacións existe tamén un parque de xogos infantís.

Escola Infantil de Meis

A Escola Infantil Meis está ubicada na Avenida de Cambados 13. Adicada a crianzas de 0 a 3 anos, conta con servizo de comedor con cociña propia e patio exterior para o xogo. O seu horario é de 8.00 a 18.00.

CEIP de A Armenteira

Localizado entre os lugares de O Vilar e San Amedio, na parroquia de A Armenteira. Conta con catro aulas: infantil, 1º, 2º e 3º ciclo). Xornada contínua de 9.00 a 14.00e conta con servizo de transporte escolar. Conta con tres pistas polideportivas descubertas, zonas de estacionamento de autobuses e unha bolsa de estacionamento con cabida para 54 vehículos e un para persoas de mobilidade reducida. Nesta mesmo espazo habilitado para o estacionamento de vehículos, ubícase o albergue de peregrinos de Meis e un parque de xogos infantís.

CRA de Meis – San Lourenzo

Este Colexio Rural Agrupado está situado no lugar de Rialdonio, 19, na parroquia de San Lourenzo. Trátase dun edificio dunha única planta cun parque de xogos infantís na mesma parcela. Neste edificio ubícase además a sede da rede de CRA de Meis. Totalmente accesible.

CRA de Meis – San Martiño

Edificio de dúas plantas no Lugar de Os Cruceiros, na parroquia de San Martiño de Meis. Comparte edificio co centro de saúde de San Martiño. Totalmente accesible e conta ao seu carón cun parque infantil para uso e desfrute do alumnado

Imaxe: CPI de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe: Escola Infantil e CRA de Meis. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe: CRA de San Lourenzo. Fonte: Elaboración propia.

do centro.

CRA de San Vicente

Localizado no Lugar de Zacande, na parroquia de San Vicente, ao carón do campo de fútbol de Zacande. Edificio de planta baixa accesible a persoas de mobilidade reducida. Conta nas súas instalacións cun parque infantil.

CRA de O Marco

Este CRA está situado na parroquia de San Salvador, no Lugar de O Marco. Edificio de unha altura cun pequeno espazo adicado a parque infantil e zona para estacionamento de vehículos.

CRA de Paradela

No Lugar de Vilanoviña, parroquia de Paradela. Conta cun amplo espazo exterior dotado con zona de xogos infantís. Además na parte exterior hai unha zona adicada ao estacionamento de vehículos. Edificio totalmente accesible.

CENTROS SOCIAIS E CULTURAIS

Centro Multiusos de Meis (Biblioteca e Auditorio)

Sito na Praza de España, 18, no núcleo de O Mosteiro. Conta con biblioteca e auditorio. A biblioteca conta con prensa diaria, servizo de lectura e préstamo, wifi, sala de ordenadores e sala de estudio. O auditorio está no soto do edificio. Edificio totalmente accesible para persoas de mobilidade reducida. Espazo para o estacionamento de vehículos na contorna. A biblioteca abre de luns a venres de 10.00 a 13.00 e de 16.00 a 21.00. Os sábados de 9.00 a 14.00.

A Casa do Escudeiro

Ubícase na marxe noroeste da Praza de España. De recente inauguración (2019), trátase dun centro sociocultural onde se desenvolven actvidades de ocio e tempo libre adicadas principalmente a grupos de idade máis avanzada.

Outros centros sociais e culturais

O concello de Meis conta cunha ampla rede de locais sociais e culturais repartidos por todas as parroquias: tres en Paradela, dous en San Vicente, un en San Lourenzo, un en San Salvador, un en A Armenteira e un en San Martiño.







Imaxe: CRA de Paradela. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe: Casa da Cultura de Meis. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe: Casa do Escudeiro. Fonte: Elaboración propia.







CENTROS DEPORTIVOS

Polideportivo Municipal de Meis

Ubicado no Camiño da Porosa, s/n. No extremo este do núcleo, entre a PO300 e a AG4.1, e pola parte traseira da escola infantil. Conta cunha ampla bolsa de estacionamento. Conta con pista de baloncesto e fútbol sala, vestiarios e gradas.

Campo de fútbol municipal de Meis

Localízase no extremo norte do núcleo, na EP9402. Recentemente renovado conta con herba artificial, vestiarios, duchas e zona exterior para estacionamento de vehículos.

Outros centros deportivos

Además das mencionadas con anterioridade, hai outros centros deportivos repartidos por todo o territorio municipal: Campo de fútbol de Zacande, Campo de fútbol de o Leixo, Campo de fútbol de Aldea de Arriba, Campo de fútbol de Vilanoviña, Campo de fútbol de San Vicente, Pista Polideportiva de Couto de Arriba, Pista de Baloncesto de Vilanoviña, Instalacións deportivas do Centro Social de San Lourenzo, Campo de Golf de Meis e Centro BTT do Salnés.

ENTIDADES FINANCEIRAS

Banco Santander

Situado na Avenida de Cambados (PO300), 64. O seu horario de atención ao público é dende as 8.30 ata as 14.30 de luns a venres. Prazas de estacionamento públicas dispoñibles no exterior da oficina bancaria. Dispón de caixeiro automático. Accesibilidade plena para persoas con mobilidade reducida.

Abanca

Situado na Avenida de Cambados, 58. Conta con caixeiro automático e o seu horario comercial é de luns a venres de 8.15 a 14.15.Accesible as persoas con mobilidade reducida. Prazas de estacionamento públicas dispoñibles no exterior da oficina bancaria

ESTABLECEMENTOS COMERCIAIS

Imaxe: Centro Cultural de San Lourenzo. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe: Pavillón municipal de Meis. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe: Campo de fútbol municipal de Meis. Fonte: Elaboración propia.

MercaMas

Rúa Médico Paz García, 21. Horario de apertura de luns a sábado, de 9.00 a 21.00. Accesible para persoas de mobilidade reducida. Estacionamento dispoñible no exterior.

Autoservicio Montse

Situado na Rúa Rampa da Feira, 3. Non accesible para persoas de mobilidade reducida. O seu horario de apertura é de 8.45 a 14.30 e de 16.15 a 22.00, de luns a sábados e de 9.00 a 14.00 os domingos. Estacionamento dispoñible no exterior.

Mercado de Abastos

Situado na Praza de España de O Mosteiro. Feira cada sábado e diaramente conta cun comercio de flores. Conta con aseos. Tanto o complexo comercial como os aseos, son totalmente accesibles.

OUTROS:

Casa do Concello

Situada no centro da vila, na Avenida de Cambados, 67. Edificio totalmente accesible, cunha bolsa de aparcamento na parte posterior. Conta con Xulgado de Paz dentro das súas instalacións.

Farmacia Landín

Situada na Avenida de Cambados, 56. Local accesible para persoas con mobilidade reducida. Horario de apertura de luns a venres, de 9.00 a 15.00 e de 16.30 a 20.30, e os sábados de 9.30 a 13.30.

2.3.5 PARQUE DE VIVENDAS E O SEU ESTADO

No relativo as edificacións do núcleo de O Mosteiro, atópanse tanto numerosas vivendas individuais (unifamiliares) como edificios de vivenda colectiva, predominando este segundo tipo unicamente no cruce entre a Avenida de Cambados e a Avenida Médico Paz García, na Rúa Ramón Cabanillas, de novo na Avenida de Cambados hacia a rotonda da AG4.1., e na contorna da Praza de España, mentres que no resto do ámbito predominan as vivendas unifamiliares. O 79% das edificacións de uso predominantemente residencial do núcleo de Meis son vivendas unifamiliares. Quedan fora desta porcentaxe as edificacións adicadas o prestar



Imaxe: Campo de fútbol de Zacande. Fonte: Elaboración propia.



Imaxe: Entidade financieira. Fonte: Elaboración propia.

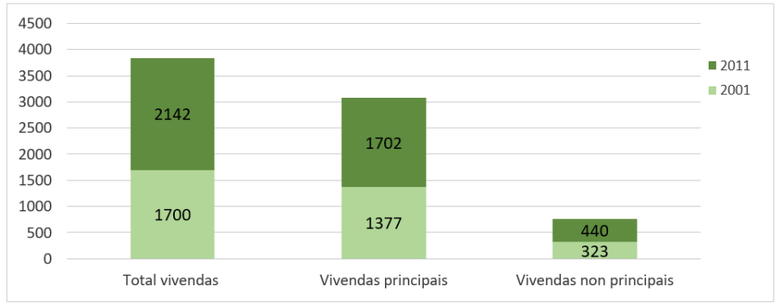


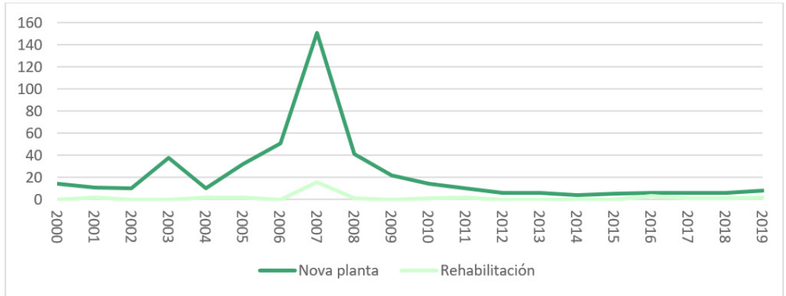
Imaxe: Entidade financieira. Fonte: Elaboración propia.

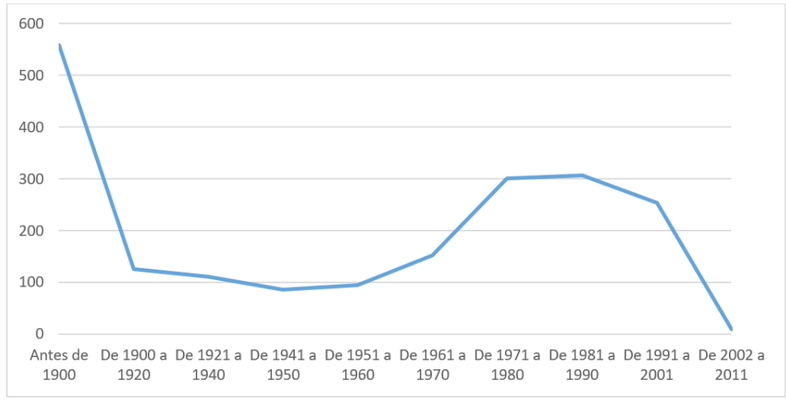


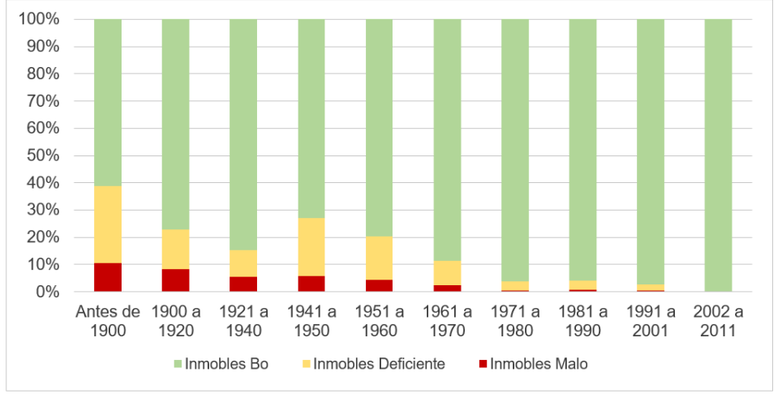












Imaxe: Mercado de Abastos. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe: Casa do Concello. Fonte: Elaboración propia.

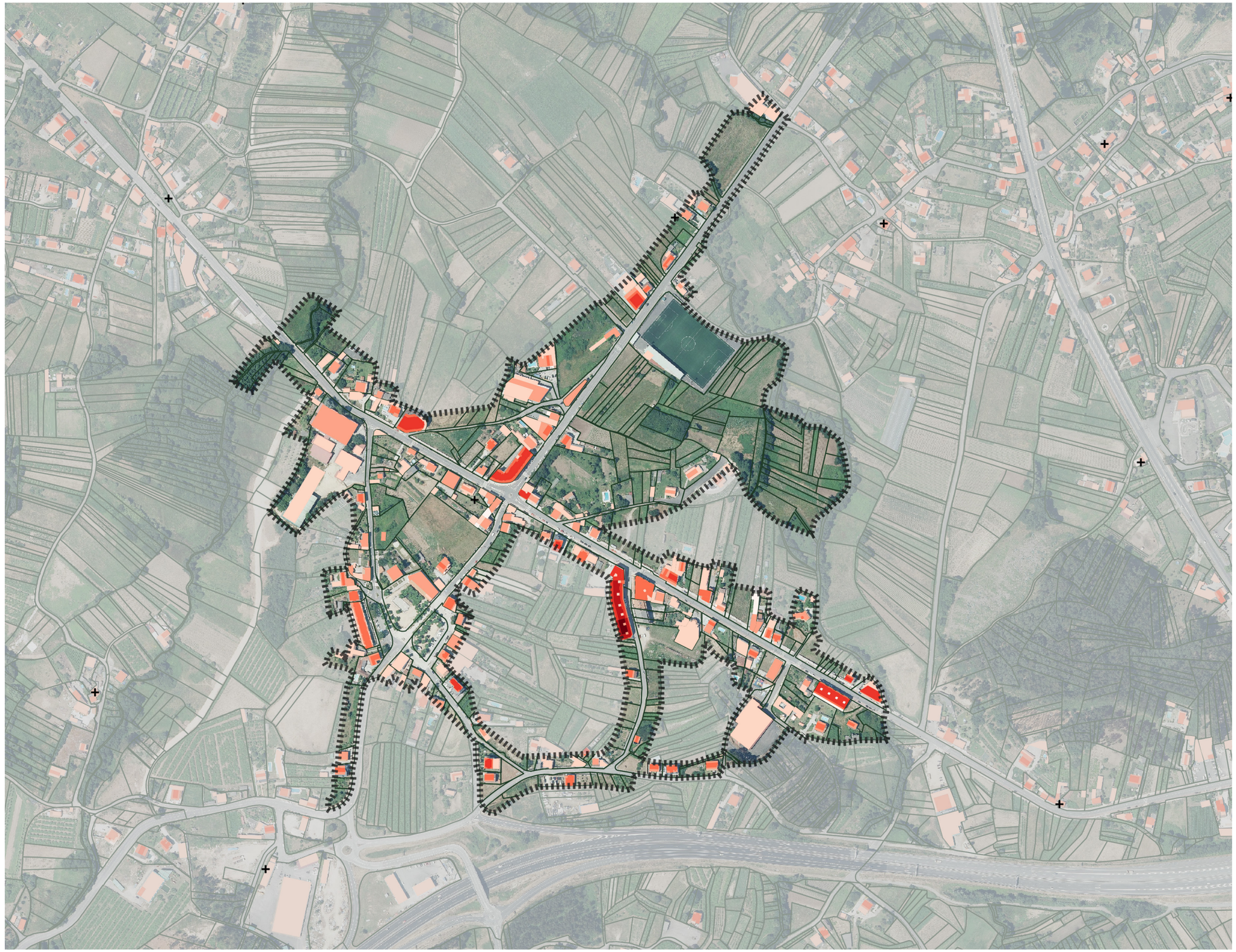
Imaxe: Farmacia. Fonte: Elaboración propia.

Gráfico de vivendas por tipo e ano censal. Fonte: IGE e elaboración propia

Gráfico da evolución do número de licenzas por obra. Fonte: IGE e elaboración propia

Gráfico da antigüidade dos edificios 1900-2011. Fonte: IGE e elaboración propia

Gráfico do estado dos inmobles segundo ano de construción 1900- 2011. Fonte: IGE e elaboración propia



Plano de alturas de edificación do núcleo de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

Lenda (metros)
- 1 altura
- 2 alturas
- 3 alturas
- 4 alturas
- 5 alturas
- 6 alturas

e_1.5000 (A3) - 1.10000 (A4)

0 100 200m



oferta hoteleira e de aloxamento. Das vivendas multifamiliares existentes ningunha sobrepasa as tres alturas en todo o núcleo urbano.

No que ao ritmo de crecemento do stock de vivendas familiares comprendido no período crítico existente entre os Censos de Poboación e Vivenda dos anos 2001 e 2011, chama á atención o incremento de ambos tipos de vivendas, tanto a principal como a secundaria.

Por outra banda, tal e como reflexa o gráfico da evolución das licenzas de obra, tanto de nova planta como de rehabilitación, pódese observar que entre os anos 2000 – 2010 houbo fluctuacións respecto ao número de licenzas concedidas (sobresaíndo os anos 2007 e 2003 en segundo lugar), mentres que a partir do ano 2010 o número de licenzas se reduciu notablemente para comezar a recuperarse timidamente a partir do 2015.

No relativo á antigüidade das edificación, a meirande parte das vivendas de Meis foron construidas en dous periodos. Por unha banda antes do ano 1900 e por outra banda nos anos 70, 80 e 90 do século XX.

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

2.4 ANÁLISE DO TRANSPORTE E A CIRCULACIÓN

2.4.1 TRANSPORTE PÚBLICO

Tanto o conxunto municipal como o núcleo de O Mosteiro (aínda que menos) están relativamente ben comunicados por medio do transporte público (autobús) cos principais núcleos da contorna que funcionan como centros atractores, e que a groso modo son os núcleos de Vilagarcía e o Hospital do Salnés, Vilanova e Pontevedra. Principalmente, existen opcións de comunicación mediante transporte público con todos os concellos limítrofes dende algún punto da superficie municipal. As liñas e as paradas de autobús están presentes en todas as parroquias pero non todas elas quedan comunicadas co núcleo urbano de O Mosteiro a través das liñas regulares. Son as parroquias de San Martiño, San Salvador, San Vicente e San Tomé as que quedan unidas con O Mosteiro a través das liñas de bus regulares, así como os núcleos de Zacande; Arcos, Caticovas ou Penente entre outros. Dende O Mosteiro non hai conexión cos polígonos de Paradela, Vilanoviña, nen coa parroquia de A Armenteira.

Imaxe: Bloques de vivendas ao inicio da Avenida de Cambados. Fonte: Elaboración propia.

"... pódese afirmar que hai marxe de mellora en canto ao artellamento do territorio municipal a través das liñas de transporte público."

No caso do núcleo de O Mosteiro hai comunicacións con Cambados, con Barrantes (Ribadumia), con Pontevedra e con outros centros atractores como o Polígono Industrial do Salnés e co Polígono Industrial de Barro – Meis, Polígono Industrial de Sequeiros e Polígono Industrial de O Vao. Dende O Mosteiro non hai conexión cos polígonos de Paradela, Vilanoviña, nen coa parroquia de A Armenteira. Dende A Armenteira hai conexións con Pontevedra, Dena (Meaño) e con Vilalonga (Sanxenxo). Dende Paradela e San Lourenzo pódese conectar con Vilagarcía e con Catoira, así como con Pontevedra. Por último, tanto hacia Vilagarcía como á Illa de Arousa, pódese acceder dende as parroquias de Paradela e de San Lourenzo.

Ofrécense viaxes de ida e volta todos os días da semana (incluido festivos) con moitas frecuencias, algunha liña ata nove diarias. Hai paradas en O Mosteiro, nalgúns dos núcleos de maior dimensión demográfica (aínda que non en todos) como son Vilar, Arcos, Vilanoviña, Lantañón, Zacande, Coticovas, Rialdonio e Penente. Tamén ao longo dos principais eixos de comunicación viaria: PO300, PO531 e EP9402 principalmente.

A nivel municipal existen as seguintes liñas (con parada dentro do concello de Meis):

- Vilagarcía – Valiñas (Portas)
- Cambados – Pontevedra
- Cambados – Pontevedra (por Barrantes)
- Moraña – Caldas – Portas – Vilagarcía – Carril
- Illa de Arousa – Pontevedra
- Ribeira – A Pobra – Boiro – Vilagarcía – Pontevedra – Vigo
- Pontevedra – A Armenteira
- Meaño – Pontevedra
- Catoira – Vilagarcía – Pontevedra – Marín (Brilat)

Por outra banda, existe tamén o recentemente implantado transporte a demanda que utiliza as liñas de bus escolar. A través de este servizo, a cobertura queda incrementada, con liñas en todas as parroquias (e maior parte das entidades de poboación) e comunicadas estas co núcleo de O Mosteiro. Como aspecto negativo pódese afirmar que a frecuencia de todas estas liñas e unicamente un ao día, habitualmente en torno as 9.00 da mañá de ida e 14.30 de volta.

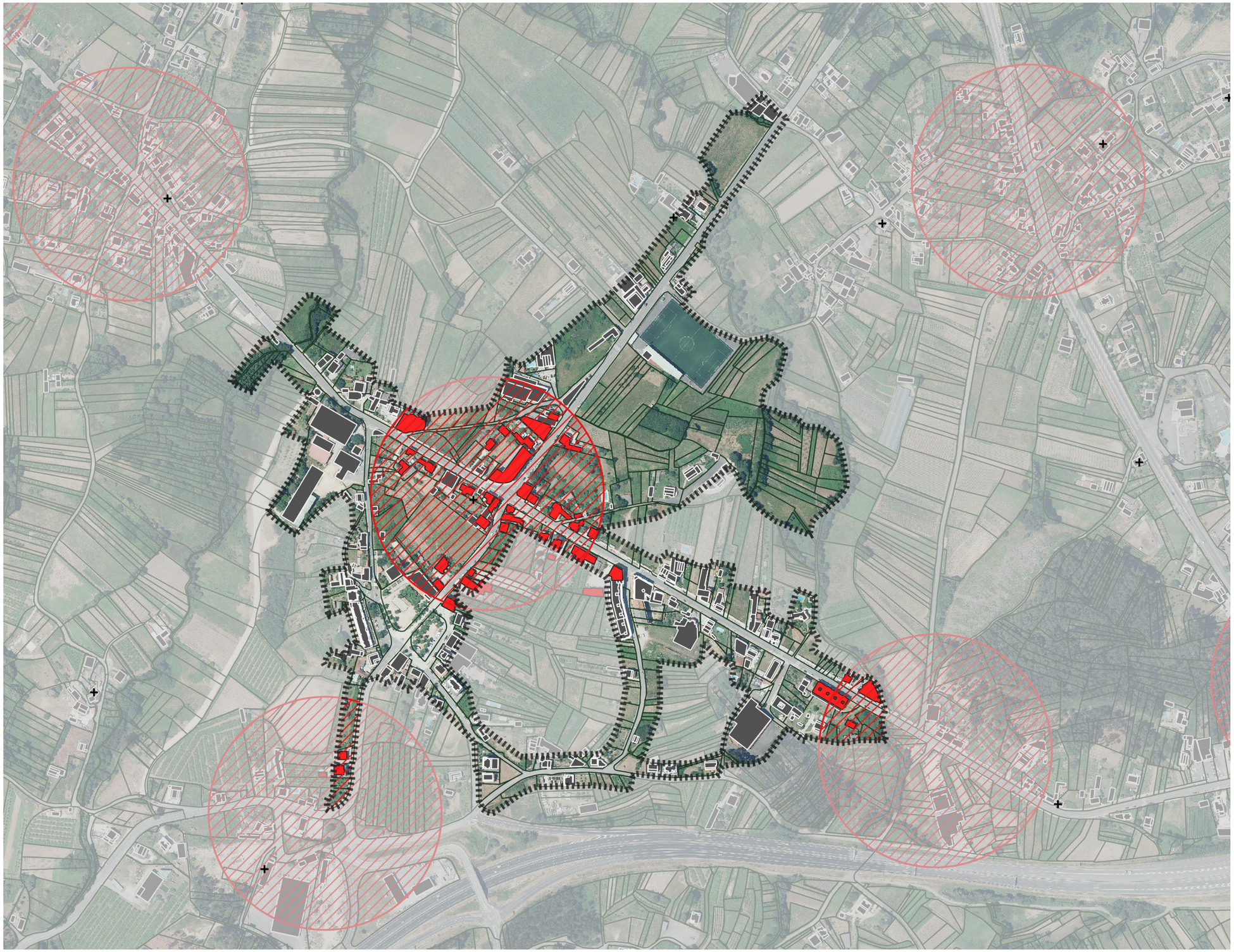
A modo de conclusión pódese afirmar que hai marxe de mellora en canto ao artellamento do territorio municipal a través das liñas de transporte público, sobre todo no que se refire á comunicación do núcleo con todas as parroquias. Externamente o concello queda comunicado con todos os concellos limítrofes así como cos

DESTINOS	FRECUENCIA
Cambados	Todos os días
Pontevedra	Todos os días
Ribadumia	Todos os días
Barrantes (Ribadumia)	Todos os días

Táboa resumo das liñas e itinerarios da rede de Transporte Público. Fonte: Elaboración propia.



Imaxe: Marquesina en Vilanoviña. Fonte: Elaboración propia.



Plano de cobertura de transporte público (150m) do núcleo de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

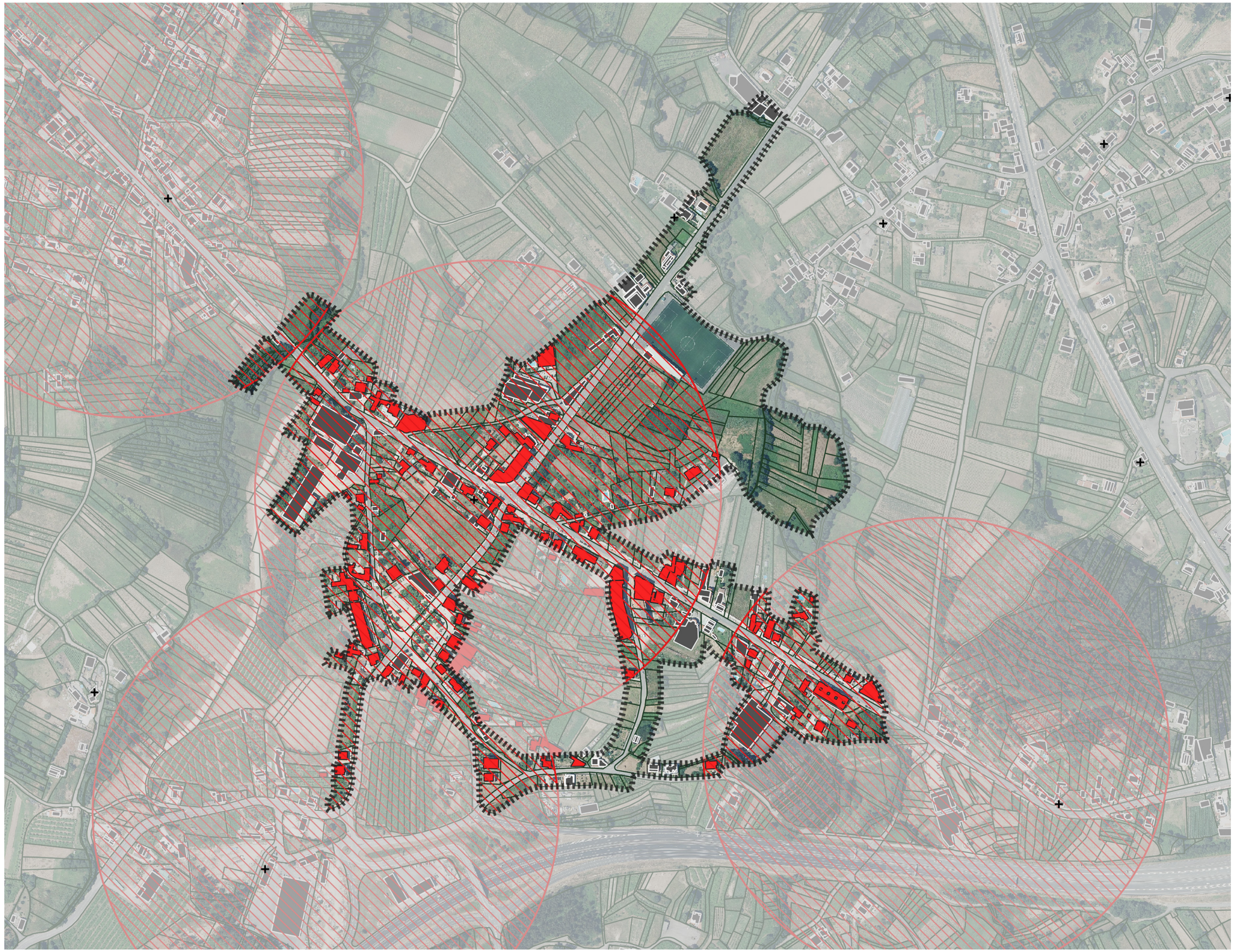
Lenda (metros)

+ Entidades de poboación

Área de influencia 150m

e_1.5000 (A3) - 1.10000 (A4)

0 100 200m



Plano de cobertura de transporte público (300m) do núcleo de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

Lenda (metros)

+ Entidades de poboación

Área de influencia 300m

e_1.5000 (A3) - 1.10000 (A4)

0 100 200m

Licencias de taxi en Meis

2013	2014	2016	2017	2018	2019	2020
1	1	1	1	1	1	2



de maior importancia da contorna: Pontevedra e Vilagarcía de Arousa.

A análise da rede de autobús ten que basearse, neste caso, fundamentalmente na cobertura que proporcionan as paradas existente no núcleo urbano. A cobertura neste caso tomarase a partir dun radio de 150 m e de 300 m arredor das paradas, valores claramente urbanos. No núcleo urbano de Meis localízanse tres paradas de autobús, das cales dúas están na Avenida de Cambados e a terceira na EP9402 chegando á Oficina de Correos. Ademáis hai unha cuarta parada que ainda que queda fora dos límites está a unha distancia de menos de 300 metros. Esta parada está na PO300 á altura do centro de saúde.

A análise da cobertura destas paradas respecto ao núcleo urbano amosa as seguintes consideracións:

No núcleo de Meis as áreas de influencia de 150 metros con respecto ás paradas de autobús, mostran unha cobertura dun 44% (114 vivendas) respecto ao total de vivendas, mentres que as áreas de influencia de 300 metros acadan unha cobertura dun 92% (231 vivendas).

Os resultados anteriores indican unha cobertura do Transporte Público por autobús mediocre na contorna urbana nas areas de influencia dos 150 metros pero moi boa nas areas de 300 metros, tratándose dun valor claramente ligado a sistemas de transporte urbanos cun certo desenvolvemento e madurez propios de cidades meirandes.

Atendendo a estes radios de cobertura urbanos, as zonas que dentro do límite do núcleo urbano queda mais afastada do centro son as que presentan un maior déficit de cobertura de transporte público mediante a modalidade de autobús. Moi escasos son os ámbitos que quedan fora das areas de influencia dos 300 metros: tramo de 65 metros na Avenida de Cambados á altura da Discoteca, tramo superior da Rúa Ramón Cabanillas xunto á súa rúa perpendicular (paralelo á AG4.1), e por último o tramo final da Avenida Médico Paz García (á altura do campo de fútbol hacia o final do núcleo).

En base a esta conclusión, será necesario propor acciones destinadas a conectar estes ámbitos coas paradas existentes, apoiándonos no intercambio modal entre modos de transporte sostibles, e prestando especial atención nos sectores que puideran ter dificultades para acceder ás parada de autobuses. Por outra banda, e como aspecto positivo, destaca a proximidade existente entre as paradas de autobús e todos os centros atractores do núcleo: establecementos comerciais, as entidades financieiras, centro de saúde, a farmacia, casa do concello, parada de

"No núcleo de Meis as áreas de influencia de 150 metros con respecto ás paradas de autobús, mostran unha cobertura dun 44% (114 vivendas) respecto ao total de vivendas, mentres que as areas de influencia de 300 metros acadan unha cobertura dun 92% (231 vivendas)"

Táboa de do número de licencias de taxi para o Concello de Meis. Fonte: IGE e elaboración propia

Imaxe: CPI en horario de saída. Fonte: Elaboración propia.

taxis, biblioteca e auditorio, centro social, centros educativos e pavillón municipal. O único centro atractor que queda fora é o campo de fútbol municipal.

Unha segunda cuestión a ter en conta na análise do autobús está relacionada coa capacidade para realizar a transferencia, denominada interconexión, o cambio modal, tal e como se avanzaba anteriormente, particularmente co peón e a bicicleta. Neste sentido faise necesario superar as carencias tanto na rede peonil como na rede ciclista (inexistente), en base a existencia de beirarrúas en moitas ocasións demasiado estreitas así como as carencias ou descontinuidades na rede.

En referencia a outras modalidades de transporte público, o núcleo de Meis non conta con estacións de ferrocarril e a parada de taxis localízase na Avenida Médico Paz García, próxima a unha grande parte dos centros atractores do núcleo, entre ambas entidas financieiras. Actualmente, para o Concello de Meis existen 2 licencias de taxi.

2.4.2 TRANSPORTE PRIVADO

Traballos de campo e obxectivos

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

Os aforos realizáronse nas intersecccións seleccionadas en día laboral (26-01-2022) en horarios de mañá, mediodía e tarde.

As intersecccións escollidos foron:

- **Intersección 1:** Rotonda da Avenida de Cambados coa Rúa Médico Paz García. Núcleo de O Mosteiro.
- **Intersección 2:** Praza de España no cruce do mercado de Abastos, entre as rúas da Igrexa, rúa Alcalde Jorge Casal e EP9402. Núcleo de O Mosteiro.
- **Intersección 3:** Cruce da EP9402 coa EP9401 Núcleo de O Mosteiro.
- **Intersección 4:** Rotonda da PO300 coa PO531. Vía de acceso a O Mosteiro.
- **Intersección 5:** Cruce da PO531 coa EP9402 (Rúa Médico Paz García). Vía de acceso a O Mosteiro.

Principais eixos viarios e grandes fluxo de tráfico

Nos parágrafos seguintes indícanse as infraestruturas que están a soportar os grandes fluxos de vehículos no núcleo urbano e contorna, analizando a distribución espacial.

Existen catro accesos principais ao núcleo urbano, coincidindo dous deles cos accesos maioritarios ao municipio e que son por unha banda a estrada autonómica PO300 que cruza o núcleo de O Mosteiro e continua hacia Cambados e Vilanova de Arousa e por outra banda, a EP9402, que entra polo Sur e polo Norte. A maior parte dos vehículos que acceden a O Mosteiro a través destas vías, fanno utilizando previamente a AG4.1, á que acceden dende a AP9. Outra vía de moita afluencia é a PO531 que nace en Fontenla na saida da AG4.1 e sube hacia o Norte a través de Vilanoviña con dirección Vilagarcía. Sen embargo a vía de maior afluencia é a AG4.1 á que se accede dende a AP9 no límite municipal, e cruza todo o concello de noreste a suroeste e continua hacia Meaño e Sanxenxo.

Os datos que se expoñen a continuación foron recollidos en día laboral. Dos 5 aforos, tres deles foron recollidos dentro do núcleo mentres que o aforo 4 e 5 foron recollidos en intersecccións fora do núcleo pero cunha vía de acceso ao núcleo e polo tanto a afluencia de vehículos nestas intersecccións inflúe directamente na carga de vehículos dentro do núcleo.

O maior fluxo rexistrado entre as cinco intersecccións, correspóndese coa intersección 4 (Rotonda da PO300 coa PO531. Vía de acceso a O Mosteiro), acadando unha intensidade horaria de 940 veh/h, coincidindo coa medición dun día laboral ás 20.00 pm.

Por outra banda das tres intersecccións seleccionadas para medir aforos dentro do núcleo, a que deu a cifra máis eleveda foi a medición feita ás 9.15 da mañá na intersección 1 (Rotonda da Avenida de Cambados coa Rúa Médico Paz García. Núcleo de O Mosteiro), con 560 vehículos. Hai que destacar que este é o horario de entrada ao CPI que se atopa a 200 metros deste cruce tan céntrico.

Se nos referimos á entrada ao núcleo de O Mosteiro dende fóra, neste caso o máximo valor obtido foi de 156 veh/h, na intersección 1 que se corresponde coa rotonda do centro (Avenida de Cambados con Médico Paz García) tomado ás 20.00 da tarde en día laborable, sumando os vehículos que entraban dende o norte en dirección sur e este cos vehículos que entraban dende o oeste en dirección este e sur. Este valor está seguido de lonxe polos 84 veh/h rexistrados na intersección 2, o mesmo día ás 14.30 do serán, contabilizándose os vehículos que entraban pola EP9402 xirando hacía a Rúa da Igrexa ou do Alcalde Jorge Casal.



No que respecta ao éxodo de vehículos, a maior intensidade de saída de vehículos prodúcese de novo na intersección 1 cun valor de 404 vehículos/hora pola PO300 hacía Zacande e por Médico Paz García hacía a PO532. O segundo rexistro máis alto recolleuse no mesmo cruce ás 14.30 con 256 veh/h.

Nivel de servizo no viario

O nivel de servizo trata de medir a calidade do servizo dunha vía dende o punto de vista do condutor. A normativa de referencia empregada habitualmente para estimar este nivel é o Manual de Capacidade americano (HCM), que define seis niveis de servizo, que van dende o "A" ata o "F", de mellores a peores condicións de operación, de forma que o nivel de servizo "F" corresponde cunha situación de conxestión, no "E" a intensidade chega a acadar a capacidade da vía (intensidade máxima que pode atravesar a sección), e no "D" a circulación aproxímase á inestabilidade.

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

A efectos de cálculo, a Rúa Médico Paz García e a Avenida de Cambados trátase como unha vía interurbana, por ter características asimilables a esa condición. Para vías urbanas ou suburbanas un Nivel de servizo D sería suficiente.

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

Análise do transporte privado

Analizando os resultados globalmente, podemos concluír que a nivel de núcleo urbano o principal problema de tráfico atópase na rotonda analizada no centro de O Mosteiro, onde se atopan a Avenida de Cambados coa Avenida Médico Paz García e a Rúa Rampa da Feira, en especial no que se refire aos vehículos circulando pola Médico Paz García que veñen dos núcleos do norte do concello e da PO531 pero tamén na Avenida Cambados e incluso na Rúa Rampa Da Feira. As prioridades de paso na rotonda dan lugar a retencións. Este viarios, tal e como se reflicte nos datos acadados no traballo de campo, están diariamente cargadas cun tráfico importante (sobre todo a Avda Médico Paz García). A rotonda coincidente coa intersección 1 onde se mediron aforos, é o cruce que maior problemática presenta sobre todo en horas punta (entradas e saidas do traballo e do CPI). Veciños e

"Analizando os resultados globalmente, podemos concluír que a nivel de núcleo urbano o principal problema de tráfico atópase na rotonda analizada no centro de O Mosteiro"

Imaxe: Vehículos estacionados na Rúa Alcalde Jorge Casal. Fonte: Elaboración propia.



Intersección 1



Intersección 2



Intersección 3



Intersección 4



Intersección 5

Esquema da Intersección 1

Esquema da Intersección 2

Esquema da Intersección 3

Esquema da Intersección 4

Esquema da Intersección 5

Fonte: elaboración propia

Táboa de valores límite para cada Nivel de Servizo na Intersección 1.

Táboa de valores límite para cada Nivel de Servizo na Intersección 2.

Táboa de valores límite para cada Nivel de Servizo na Intersección 3.

Táboa de valores límite para cada Nivel de Servizo na Intersección 4.

Táboa de valores límite para cada Nivel de Servizo na Intersección 5.

Fonte: elaboración propia

INTERSECCIÓN 1 (Avenida de Cambados – Avenida Médico Paz García). Núcleo de O Mosteiro.

NS	INTENSIDADE HORARIA PARA CADA NIVEL DE SERVIZO (veh/h)
A	158
B	309
C	501
D	826
E	1733

INTERSECCIÓN 2 (EP9402 – Rúa Igrexa – Rúa Alcalde Jorge Casal). Núcleo de O Mosteiro.

NS	INTENSIDADE HORARIA PARA CADA NIVEL DE SERVIZO (veh/h)
A	52
B	201
C	402
D	733
E	1673

INTERSECCIÓN 3 (EP9402-EP9401). Núcleo de O Mosteiro.

NS	INTENSIDADE HORARIA PARA CADA NIVEL DE SERVIZO (veh/h)
A	90
B	350
C	700
D	1276
E	2238

INTERSECCIÓN 4 (PO300 – PO531). Fora de núcleo (Rotonda da AG4.1)

NS	INTENSIDADE HORARIA PARA CADA NIVEL DE SERVIZO (veh/h)
A	83
B	316
C	632
D	1171
E	2053

INTERSECCIÓN 5 (EP9402 – PO542). Fora de núcleo urbano (Fontenla)

NS	INTENSIDADE HORARIA PARA CADA NIVEL DE SERVIZO (veh/h)
A	65
B	251
C	502
D	917
E	2021





veciñas das parroquias de Paradela, de San Lourenzo así como de certos núcleos do concello de Portas que se trasladan ás parroquias do Sur ou a Poio e Pontevedra e viceversa. Por otra banda, vehículos que transitan pola AP9 utilizan a saida 119 e posteriormente a PO300 (Avenida de Cambados) para chegar a Ribadumia, Vilanova, Illa de Arousa e Cambados, así como os traxectos inversos. Este é a nivel de núcleo urbano, o punto máis conflitivo e máis cargado de tráfico e de conxestión en horas punta.

Doutra banda, cabe indicar que unha elevada porcentaxe das vías do núcleo urbano, presenta unhas condicións aceptables para aumentar o espazo ao peón. A maiores, a pesar de existir algúns problemas de accesibilidade, a configuración do núcleo urbano permite unha elevada porcentaxe de desprazamentos no contexto dunha topografía asequible (95% do viario ten unha pendente inferior ao 6%) e un modelo de asentamento lineal configurado en torno á PO300. Por outra banda a densidade de poboación é relativamente baixa (22.6 hab /ha) en comparación co resto da provincia. Estas cifras están motivadas pola elevada porcentaxe de vivendas unifamiliares, por riba das multifamiliares. Ademáis o número de tramos de viario cun ancho de máis de 10 metros, representa o 53% do total do viario (23% as de menos de 6 metros). Este ancho e a baixa denidade demográfica, permite unha nova redistribución do espazo e do tráfico, de cara a facelo máis amable para o peón, a través da implantación de actuacións de mobilidade sostible.

As actuacións de redistribución do espazo dedicado a cada modo de transporte requiriría dunha redución da circulación do tráfico nos principais viarios no núcleo de O Mosteiro así como nas contornas dos centros atractores de maior afluencia (tamén a nivel municipal), propoñendo incluso restricións ao seu uso para permitir unha maior fluidez de circulación dos vehículos de servizos, transporte público e residentes, e que iso repercuta ao mesmo tempo no benestar da cidadanía.

En relación ao estacionamento, se ben no análise levado a cabo, considerando toda a superficie dos núcleos urbanos, coa demanda local e foránea non se obtén un déficit de estacionamento, coa redución do espazo ao vehículo será necesario ter en conta e repensar as bolsas de aparcamento existentes, así como plantexar novos espazos de estacionamento en determinados espazos máis ou menos próximos aos centros atractores. Se ben é certo que na contorna de determinados centros atractores podería haber dificultades para aparcar, ampliando o radio de busca de estacionamento as opcións amplíanse. Neste senso é importante fomentar actividades como camiñar, para evitar o colapso de certos ámbitos cos vehículos.

Por último, considerando que a implantación de actuacións de mobilidade sostible vai requirir espazos adicionais, cómpre tamén analizar a transformación de

"As actuacións de redistribución do espazo dedicado a cada modo de transporte requiriría dunha redución da circulación do tráfico nos principais viarios no núcleo de O Mosteiro"

Imaxe: Núcleo urbano de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

Imaxe: PO531 ao seu paso pola Fontenla Fonte: Elaboración propia.

vías de dous sentidos en vías dun único sentido.

2.4.3 MATRICES ORIXE-DESTINO

Durante o proceso de participación cidadá realizáronse 123 enquisas Orixe-Destino a través do enlace online posto a disposición do público, rexistrando un total de 263 desprazamentos dentro do concello. A enquisa, de carácter anónimo, recolleu os diferentes desprazamentos realizados por unha persoa ao longo do día ou da semana, xunto cunha serie de datos adicionais destes desprazamentos, como a orixe, destino, modo de transporte, motivo ou horario de saída e regreso.

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

Na análise dos datos recompilados nas enquisas, o primeiro dato analizado foi a orixe e destino dos desprazamentos. Distínguese entre núcleo urbano, parroquias e outros concellos. Considérase o núcleo urbano como unha totalidade, mentres que a maiores, se diferencian as sete parroquias.

Como se pode observar nas gráficas que se xuntan, o 74% dos desprazamentos efectuados teñen como orixe as parroquias, seguidos dos desprazamentos que teñen como orixe o núcleo urbano (21%), mentres que os desprazamentos dende outros concellos ata Meis chega ata o 4%. Do que se extrae deste gráfico é que a meirande parte dos desprazamentos teñen orixe municipal, con gran representación das parroquias.

En canto aos destinos dos desprazamentos, neste caso os maioritarios son aqueles que teñen como destino outros concellos, acadando o 58% das viaxes totais, seguidos dos desprazamentos cara ao núcleo de O Mosteiro (25%). No último lugar atópanse os desprazamentos que teñen como destino as parroquias que representan o 18% do total. Compre sinalar que, entre as parroquias, a que recibe a maior parte das viaxes é San Vicente e entre os concellos é Pontevedra o maioritario como destino, seguido de Vilagarcía.

Estes datos manifestan que se ben a meirande parte dos desprazamentos xéranse no concello, o destino é variado, pero tendo un maior peso as viaxes intermunicipais.

Desprazamentos con orixe “núcleo urbano”

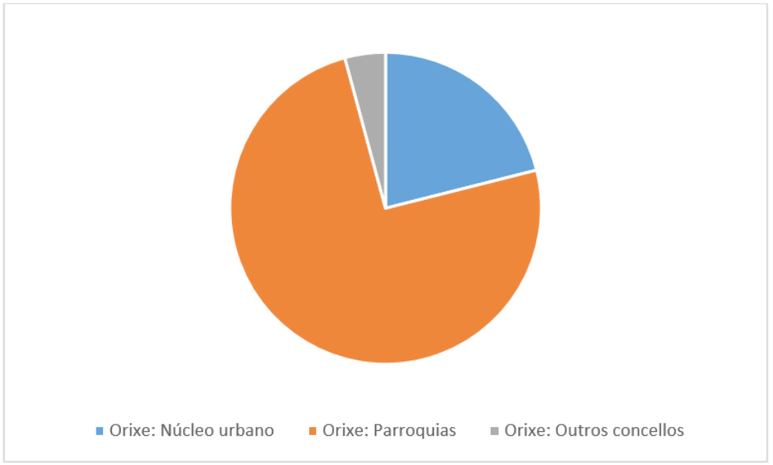


Gráfico: Orixe dos desprazamentos. Fonte: Elaboración propia

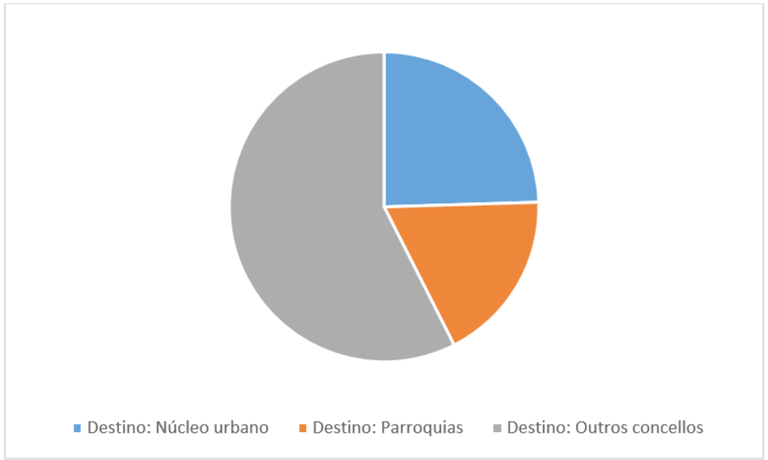


Gráfico: Destino dos desprazamentos. Fonte: Elaboración propia

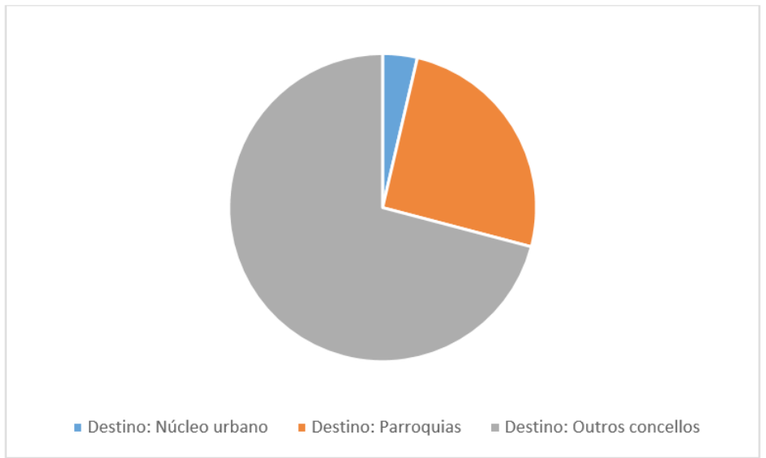
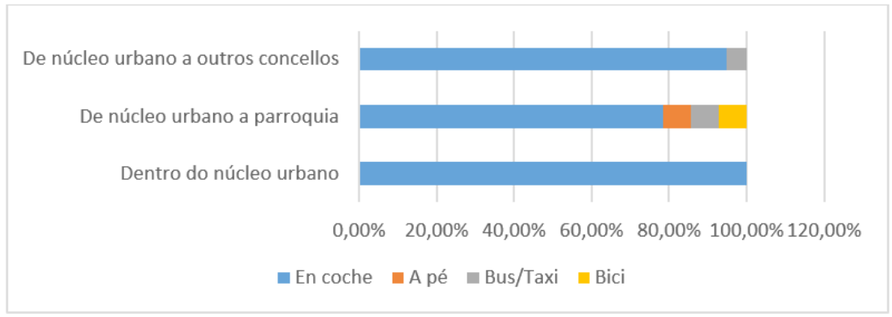
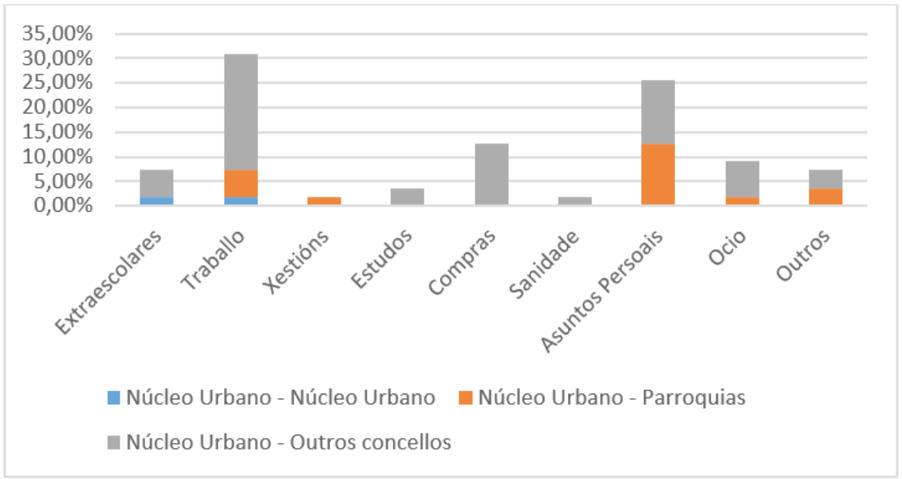
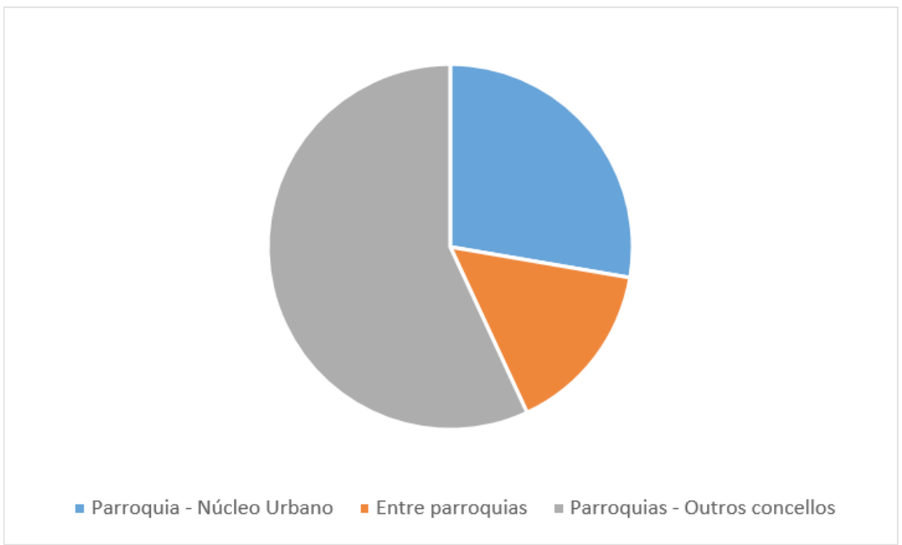


Gráfico: Destino dos desprazamentos con orixe no núcleo urbano. Fonte: Elaboración propia







Centrándose nos desprazamentos que teñen como orixe o núcleo urbano, a maioría diríxense cara outros concellos (71%), mentres que o 25% dos desprazamentos dende o núcleo urbano se dirixen cara as parroquias de Meis.

En canto ao modo de transporte utilizado, destaca negativamente o feito de que todos os desprazamentos efectuados dentro do núcleo urbano son realizados en coche.

En canto aos desprazamentos Núcleo urbano - Parroquias, a maioría destes, un 78%, son realizados en coche, existindo unha porcentaxe baixa (7%) de desprazamentos os cales son realizados a pé. Mesma porcentaxe para bus/taxi e para a bici.

Hai que salientar o escaso uso do transporte público para os desprazamentos que se realizan entre o Núcleo urbano - Outros concellos, pois está presente en apenas o 5% destes movementos, a pesar da existencia dunha oferta relativamente adecuada. O vehículo privado continúa a ser o modo de transporte escollido para case a totalidade destes desprazamentos, acadando o 95%.

Os desprazamentos con carácter de “traballo” son os que sobresaen para as conexións Núcleo Urbano – Outros concellos, seguidos dos desprazamentos motivados por compras e por asuntos persoais. En relación aos desprazamentos dende o núcleo cara as parroquias, os motivos principais están de novo relacionados con asuntos persoais. Para a combinación Núcleo Urbano – Núcleo Urbano, os bloques que xeran maior número de desprazamentos son “traballo” e “extraescolares”.

Desprazamentos con orixe “parroquias”

En canto aos desprazamentos con Orixe “Parroquias”, o 15% das viaxes rexistradas teñen como destino outras parroquias do concello. Outra cantidade pouco representativa dentro deste porcentaxe son os desprazamentos xerados dende as parroquias con destino ao núcleo urbano (28%). Sen embargo, a meirande parte destes desprazamentos teñen como destino outros concellos (57%).

A meirande parte da mobilidade entre parroquias prodúcese no vehículo privado, acadando un 70%, mentres que o 17% dos desprazamentos se realizan andando, mentres que para desprazarse ata o núcleo urbano ou ata outros concellos, o modo de transporte máis utilizado é o vehículo privado, correspondendo ao 89% e ao 93% dos desprazamentos, respectivamente. No relativo á mobilidade entre parroquias, como xa se comentou, o maior número de desprazamentos realízanse en coche (70%), seguidos dos desprazamentos a pe (17%), e finalmente en bus/taxi (7%) e en bici (7%). Estas últimas porcentaxes volven a ser moi baixas, tendo

“Hai que salientar o escaso uso do transporte público para os desprazamentos que se realizan entre o Núcleo urbano - Outros concellos, pois está presente en apenas o 5% destes movementos”

Gráfico: Modo de transporte nos desprazamentos con orixe “núcleo urbano”. Fonte: Elaboración propia

Gráfico: Motivo dos desprazamentos con orixe “núcleo urbano”. Fonte: Elaboración propio

Gráfico: Destino dos desprazamentos con orixe “parroquias”. Fonte: Elaboración propia

en conta a aceptable cobertura que o transporte público ofrece no concello.

O principal motivo polo que se realizan máis desprazamentos neste caso (parroquias – outros concellos) teñen un carácter de “traballo” (21%), seguido de lonxe por desprazamentos xerados por “asuntos persoais” (10%), mentres que en terceiro lugar se dan os desprazamentos motivados por “compras” (9%).

Desprazamentos con orixe “outros concellos”

Como último bloque, analizamos os desprazamentos foráneos, é dicir, de aqueles que chegan ao concello dende outros municipios. Neste terceiro bloque, o 27% dos desprazados teñen como destino o conxunto das parroquias, mentres que o outro 73% se dirixen ao núcleo urbano. A meirande parte das viaxes rexistradas a parroquias teñen como destino a parroquia de San Lourenzo.

Analizando a orixe destes desprazamentos, destacamos o concello de Pontevedra (26%), seguido de Vilagarcía (16%), Cambados (10%) e outros concellos da provincia de Pontevedra (11,8%).

Entre os motivos xeradores destes desprazamentos, o “traballo” (46%) é a causa principal, seguido dos desprazamentos debidos a “asuntos persoais” (38%).

Desprazamentos que teñen como destino outros concellos

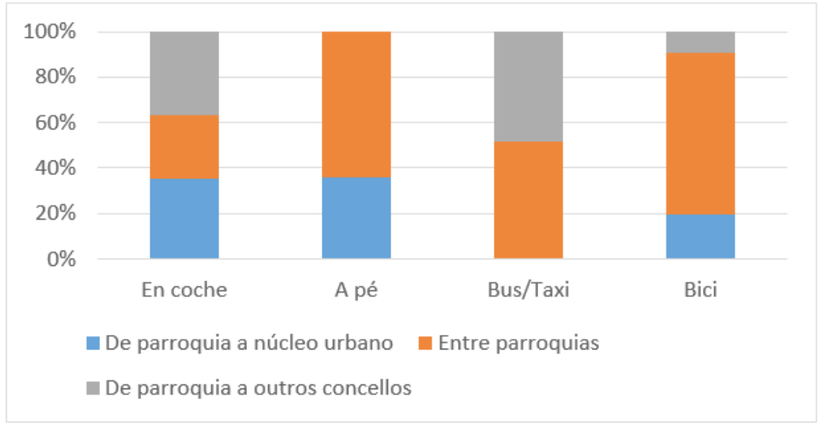
Meis ten unha forte conexión con concellos próximos ou limítrofes, como son por orde de importancia Pontevedra, Vilagarcía e Cambados.

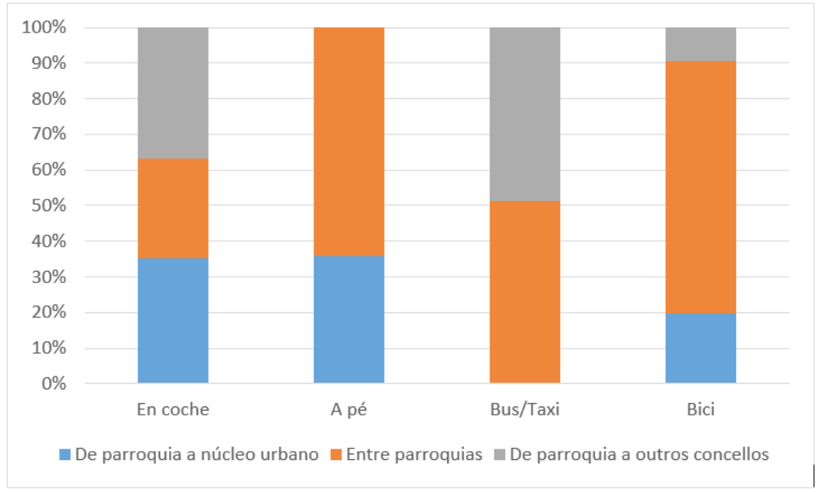
O concello de Pontevedra, capital da provincia, xera fortes migracións, cun 25% do total dos desprazamentos realizados dende Meis, seguido dos desprazamentos ata Vilagarcía (16%), capital da Comarca do Salnés, á que pertence Meis. En terceiro lugar quedaría Cambados cun 12,5%. A maiores, detéctanse outros desprazamentos dende outros concellos da contorna, aínda que nunha porcentaxe inferior ao 10%, como Ribadumia ou Sanxenxo.

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

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

En canto ao modo de transporte escollido para estes desprazamentos execu-





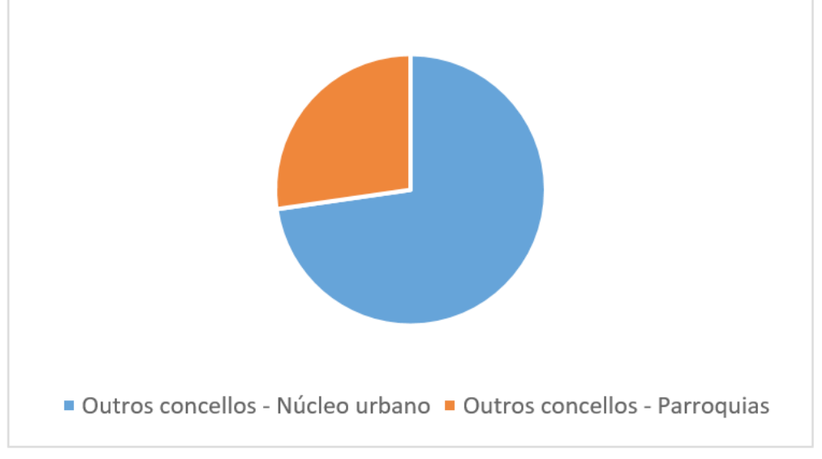
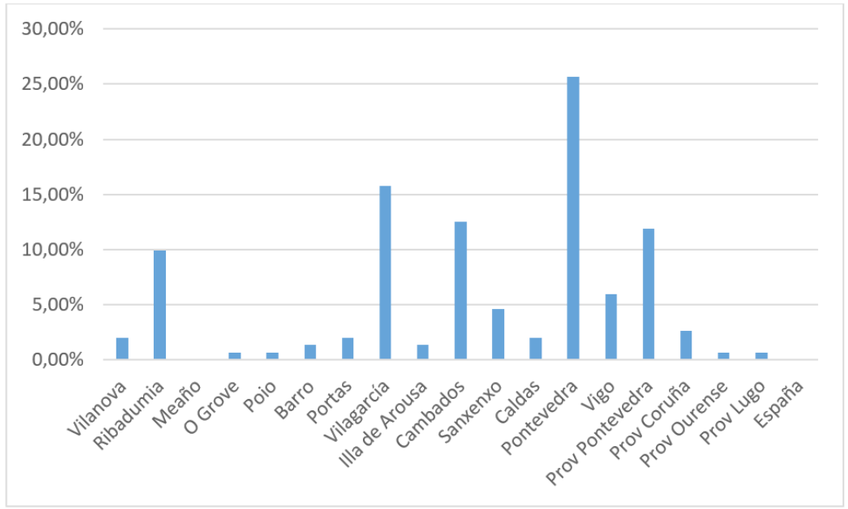
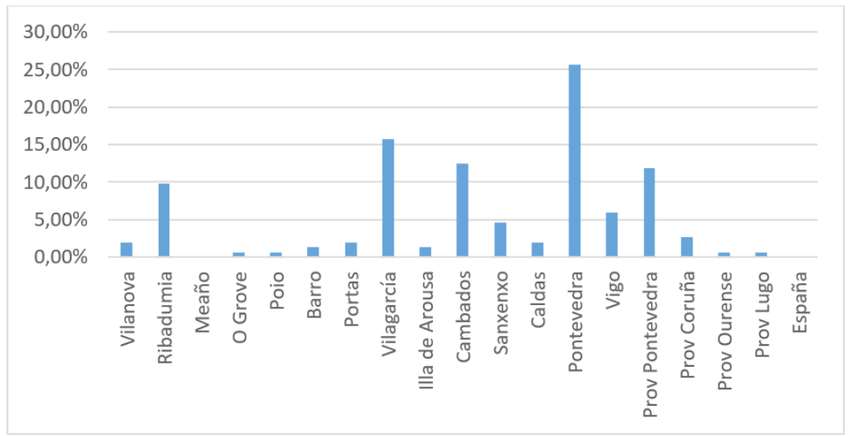


Gráfico: Modo dos desprazamentos con orixe “parroquias”. Fonte: Elaboración propia

Gráfico: Motivo dos desprazamentos con orixe “parroquias”. Fonte: Elaboración propia

Gráfico: Destino dos desprazamentos con orixe “outros concellos” en función do destino. Fonte: Elaboración propia





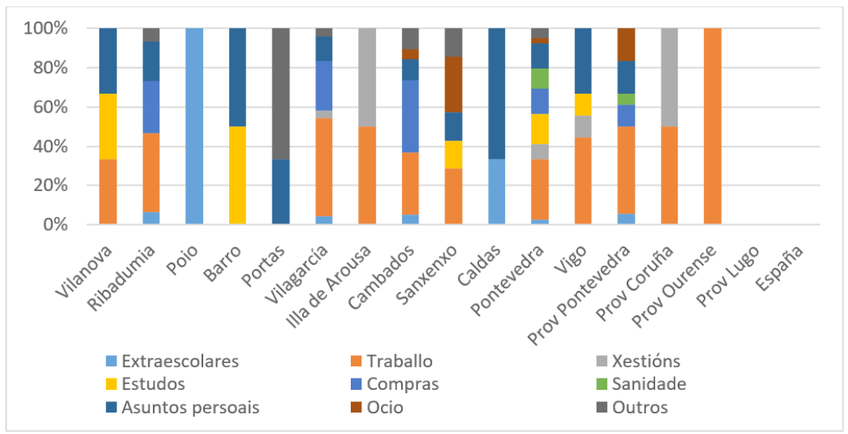


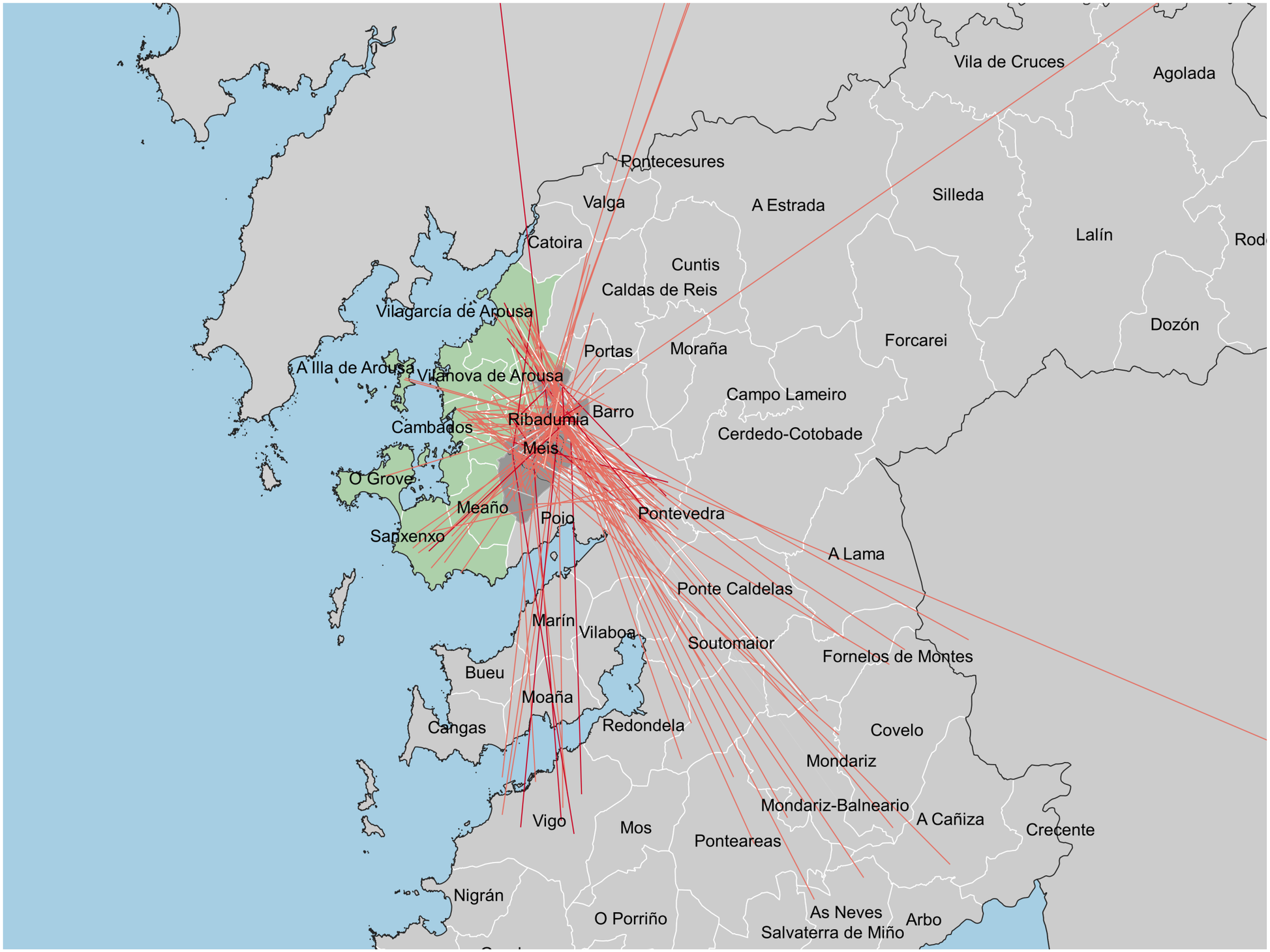


Gráfico: Destino dos desprazamentos con orixe “outros concellos” e destino Meis. Fonte: Elaboración propia

Gráfico: Destino dos desprazamentos cara a outros concellos . Fonte: Elaboración propia

Gráfico: Motivos dos desprazamentos que teñen como destino “outros concellos”. Fonte: Elaboración propia

Imaxe: Viario de saída da Autovía do Salnés. Fonte: Elaboración propia.



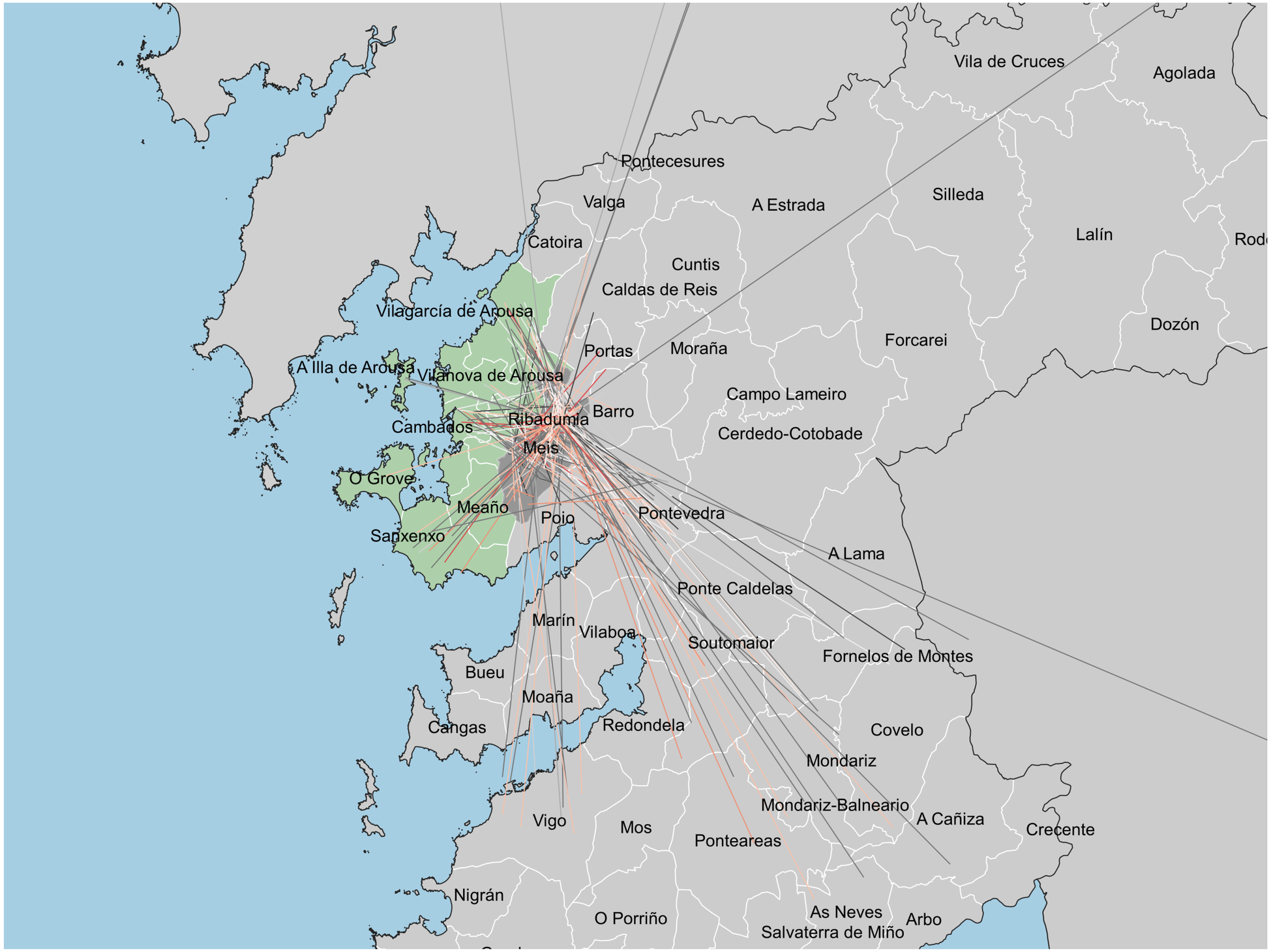
Matriz Orixe-Destino dos desprazamentos segundo modo de transporte. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- Comarca do Salnés
- Concello de Meis
- Provincia de Pontevedra
- A pé
- Bicicleta
- Autobús
- Taxi
- Vehículo (conducindo)
- Vehículo (acompañante)

e_1.350000 (A3) - 1.700000 (A4)

0 5 10 15km



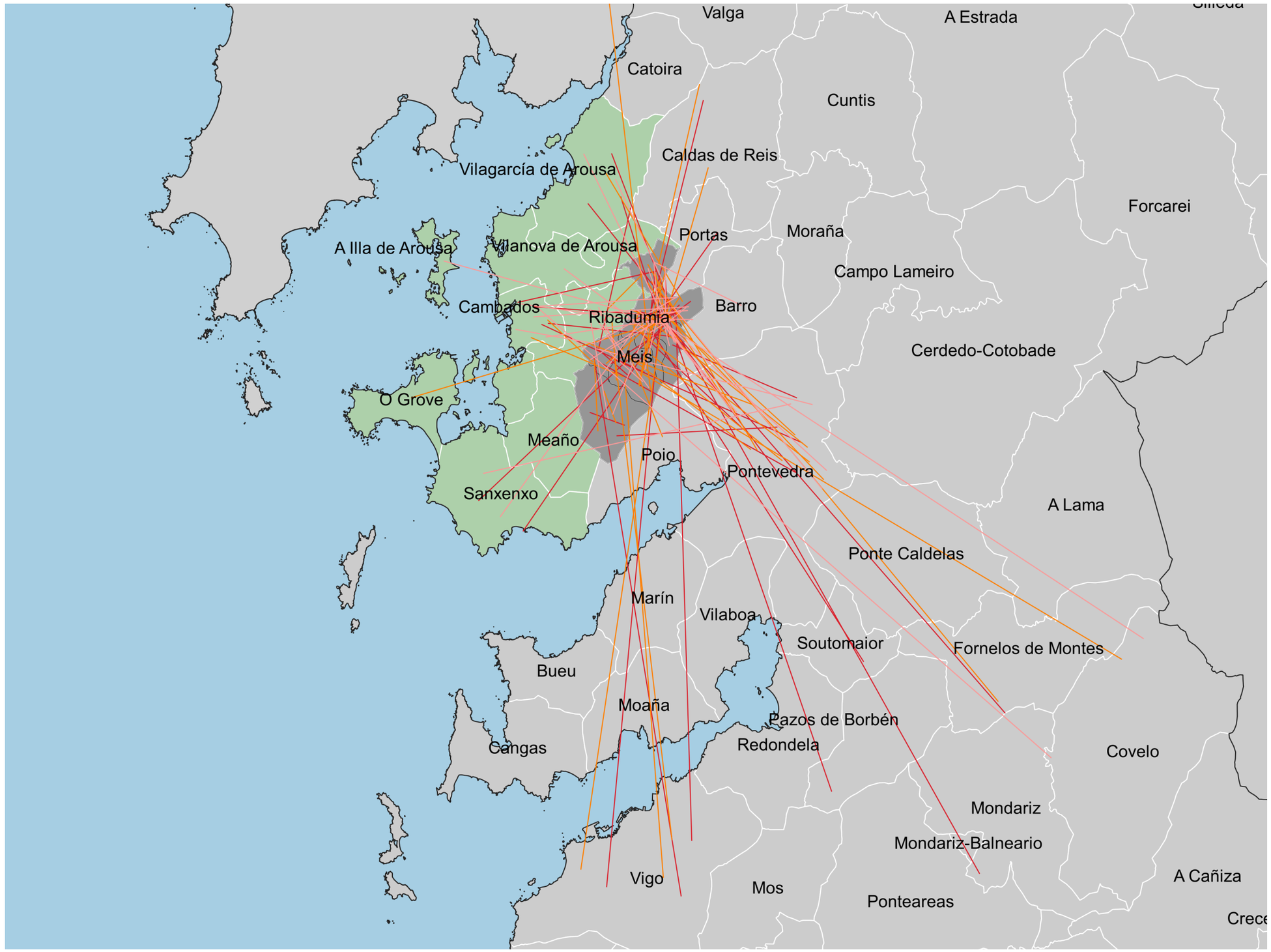
Matriz Orixe-Destino dos desprazamentos segundo motivo do desprazamento. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- Comarca do Salnés
- Concello de Meis
- Provincia de Pontevedra
- Extraescolares
- Traballo
- Xestión por traballo
- Estudos
- Compras
- Sanidade
- Asuntos persoais
- Ocio
- Outros

e_1.350000 (A3) - 1.700000 (A4)

0 5 10 15km



Matriz Orixe-Destino dos desprazamentos segundo frecuencia. Fonte: Elaboración propia.

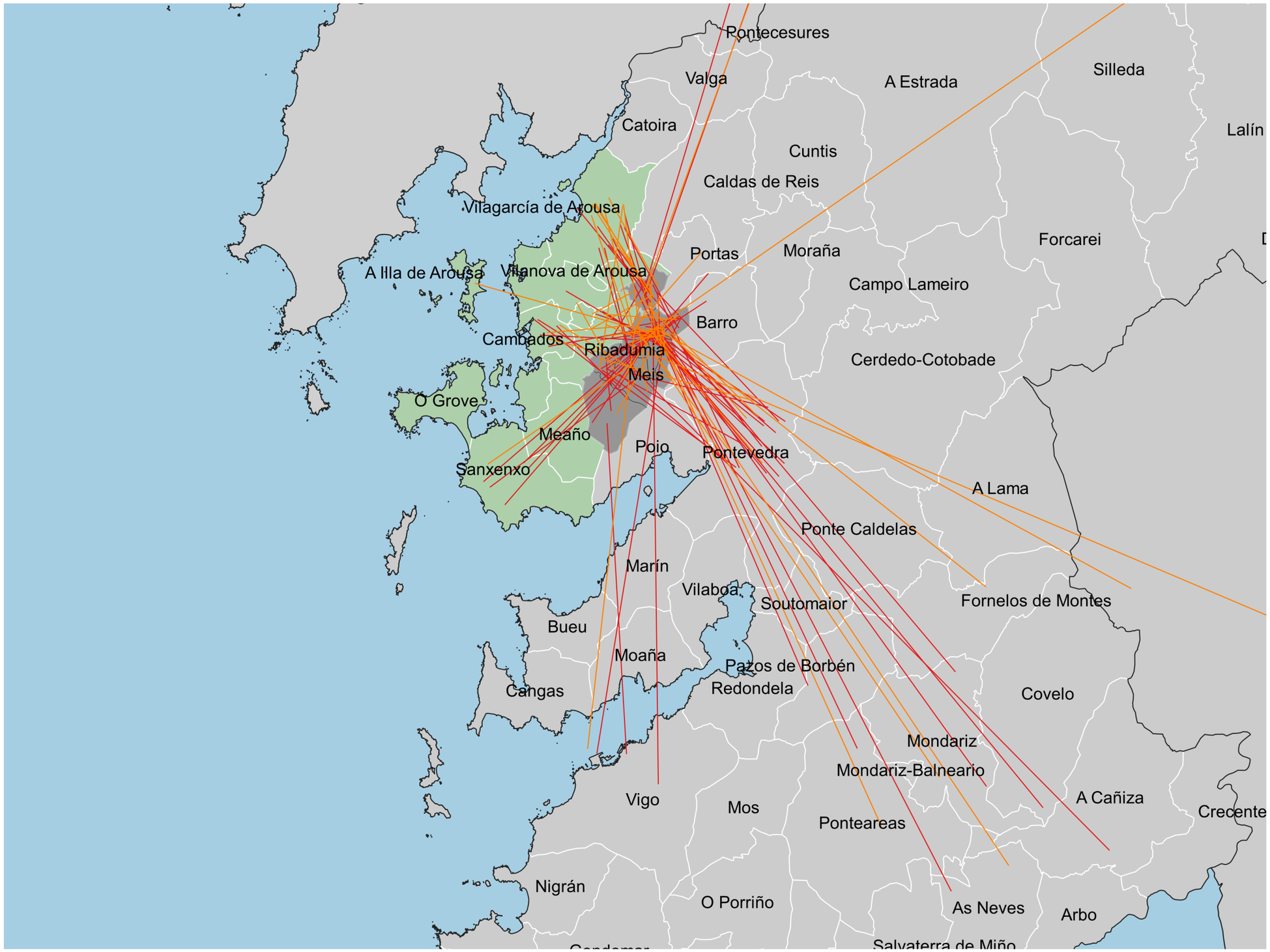
Lenda

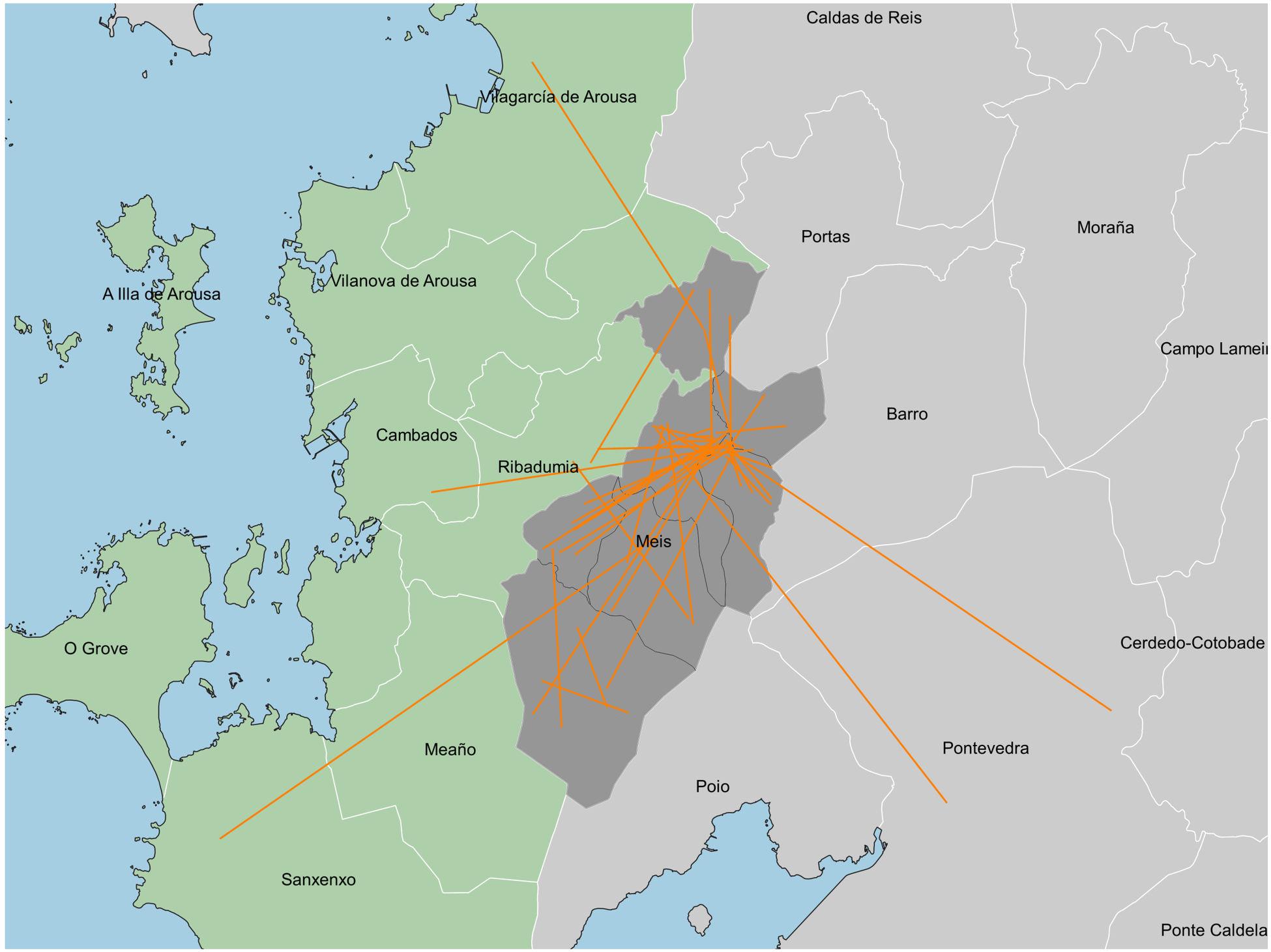
- Comarca do Salnés
- Concello de Meis
- Provincia de Pontevedra

- 1 día á semana
- 2 días á semana
- 3 días á semana

e_1.300000 (A3) - 1.600000 (A4)

0 5 10 15km


Pontecesures
Valga
A Estrada
Silleda
Catoira
Lalín
Cuntis
Caldas de Reis
Vilagarcía de Arousa
Portas
Moraña
Forcarei
A Illa de Arousa
Vilanova de Arousa
Campo Lameiro
Barro
Cambados
Ribadumia
Cerdedo-Cotobade
Meis
O Grove
Meaño
Poio
Pontevedra
Sanxenxo
A Lama
Ponte Caldelas
Marín
Vilaboa
Soutomaior
Fornelos de Montes
Bueu
Moaña
Pazos de Borbén
Redondela
Cangas
Covelo
Mondariz
Mondariz-Balneario
Vigo
Mos
A Cañiza
Crecente
Ponteareas
Nigrán
O Porriño
As Neves
Arbo
Salvaterra de Miño
Matriz Orixe-Destino dos desprazamentos segundo frecuencia. Fonte: Elaboración propia.
Lenda
Comarca do Salnés
Concello de Meis
Provincia de Pontevedra
4-5 días á semana
6-7 días á semana
e_1.300000 (A3) - 1.600000 (A4)
0
5
10
15km



Matriz Orixe-Destino dos potenciais desprazamentos en bicicleta. Fonte: Elaboración propia.

Lenda

- Comarca do Salnés
- Concello de Meis
- Provincia de Pontevedra
- Potenciais desprazamentos en bicicleta

e_1.100000 (A3) - 1.200000 (A4)

0 2,5 5km



tados a outros concellos, sen ningunha dúbida a opción escollida por unha elevadísima maioría (98%) dos desprazamentos é o vehículo privado, utilizándose o transporte público no 2,% destes movementos. Entre estes desprazamentos efectuados en transporte público, os únicos destinos son Cambados, Caldas, outros puntos da provincia de Pontevedra e a provincia de Ourense.

2.4.4 ESTACIONAMENTO

A continuación analizarase a demanda de estacionamento no núcleo urbano.

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

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

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

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

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

“Un dos problemas fundamentais de calquera núcleo urbano atopase no automóbil estacionado na rúa, ocupando unha importante porcentaxe do espazo público”

Imaxe: Bolsa de estacionamento no núcleo de O Mosteiro. Fonte: elaboración propia

manda que non é satisfeita de ningún xeito.

O déficit residencial infraestrutural amosa unha cifra de -52, nas prazas de estacionamento orientado aos residentes do núcleo, tanto no relativo ás prazas de garaxe existentes como nos estacionamentos fóra de calzada. A maiores, a introdución das prazas en calzada mellora de maneira salientable este parámetro do déficit residencial global, amosando que no núcleo non existen carencias en relación ao estacionamento, presentando un déficit residencial global de 468 estacionamentos, máis que suficientes para albergar o estacionamento relativo aos vehículos existentes no núcleo.

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

A introdución da demanda foránea amosa unha cifra de 88 prazas de estacionamento, que en contraposición co excedente de 468 prazas no que á demanda de vehículos do concello se refire, deixa un sobrante de 380 prazas de estacionamento. Aparentemente, en función dos datos obtidos non debería haber problemas para estacionar no núcleo. Non obstante, a percepción sempre cambia unha vez se está buscando un espazo libre para aparcar, posto que unhas áreas estarán máis saturadas que outras, sobre todo nas zonas máis comerciais e céntricas, así como na contorna da Praza de España. O núcleo de O Mosteiro conta con algunhas bolsas de estacionamento repartidas polo núcleo co obxectivo de ofrecer servizo a algúns centros atractores. Existe unha na parte posterior da Casa Consistorial, unha segunda de recente creación na Rúa Rampa da Feira que da acceso á Pza de España, unha terceira no lateral do pabillón municipal.

2.5 ANÁLISE ENERXÉTICA E MEDIO AMBIENTE

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

Como ben sabemos, o tráfico motorizado é o causante de gran parte dos pro-

Núcleos urbanos	NÚMERO VEHÍCULOS (1)
	(nº vehículos)
O Mosteiro	433

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

Núcleos urbanos	DÉFICIT RESIDENCIAL INFRAESTRUCTURAL (1)	DÉFICIT RESIDENCIAL GLOBAL(2)
	(nº prazas)	(nº prazas)
O Mosteiro	-57	468

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

Núcleos urbanos	Pr comercio alim	Pr resto comercio	Pr ocio/ hosteleria	Pr oficinas	Pr foránea total
	n prazas	n prazas	n prazas	n prazas	n prazas
O Mosteiro	14	39	16	21	88

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

NÚCLEOS URBANOS	DÉFICIT GLOBAL TOTAL
	(nº prazas)
O Mosteiro	380

Táboa de número de vehículos no área ambiental. Fonte: IGE e elaboración propia

Táboa de déficit de aparcamento residencial no área ambiental. Fonte: IGE e elaboración propia.

Táboa de demanda de aparcamento foránea. Fonte: elaboración propia

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



blemas medioambientais do sistema de transporte. Isto débese a que é o principal emisor de CO2, causante do efecto invernadoiro, da contaminación acústica e do consumo enerxético das cidades.

Se facemos inventario da rede medioambiental existente, no relativo ao medio natural Meis pertence á comarca natural do Salnés, entre as rías de Arousa e de Pontevedra e extendéndose ao longo do curso baixo do Umia e polos vales que se lle unen e que ao mesmo tempo correspóndense cos seus afluentes: Chin, Cañón ao Sur e Baiar e Bermaña polo Norte. O val adquire unha forma de trapecio co seu lado máis ancho aberto ao Océano Atlántico, estreitándose a medida que nos adentramos no interior ata que se se ensancha hacia o Norte seguindo o río Bermaña e hacia o Sur polo Río Chain. O concello exténdese dende as cimas do Castrove ata as marxes do Umia, cun brusco descenso inicial para despois chegar a unha fértil chaira aluvial inserida no val do Salnés.

A acción antrópica é consecuencia dun denso poboamento que dende a antiguedade transformou a paisaxe, reducindo as especies destinadas a monte alto e monte baixo en beneficio das hortas. Actualmente hai poucos espacios forestais e os existentes son produto dun cambio progresivo que reduciu ao máximo as especies autóctonas coa introdución de outras novas. As carballeiras e os soutos son casi inexistentes mentres que pino e eucalipto son as dominantes. A nivel xeral existen en Meis diferentes paisaxes (en función dos seus aproveitamentos): Paisaxes de regadío; Prados naturais con gramíneas, leguminosas e outras especies; Paisaxes de labor intensiva; Paisaxes de viñedo; Paisaxes de pasto; Paisaxes de matorral (coníferas e frondosas); Paisaxes forestais (coníferas e frondosas).

Sen embargo quedan aínda pequenos redutos espallados pola superficie municipal como por exemplo a ribeira e o val do Río A Armenteira, por onde discorre un dos roteiros máis populares da provincia, que recibe o nome da Ruta da Pedra e da Auga, cuxo traxecto de 7 km comeza na saida da AG4.1 e remata en O Mosteiro que recebe o nome do río.

GASTO ENERXÉTICO

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

A partir dos datos obtidos das matrices orixe-destino, coñecemos o número de desprazamentos efectuados en vehículo privado no núcleo urbano.

Imaxe: Rego de San Tomé. Fonte: Elaboración propia

Estimamos que en Meis se producen 10 215 desprazamentos diarios en vehículo privado. Ademais, coñecendo os datos da DGT relativos ao anuario 2017 supoñemos a distribución de vehículos que utilizan como combustible gasolina en relación aos que consumen gas-oil. Consecuentemente, mostramos no gráfico adxunto a porcentaxe global deste reparto.

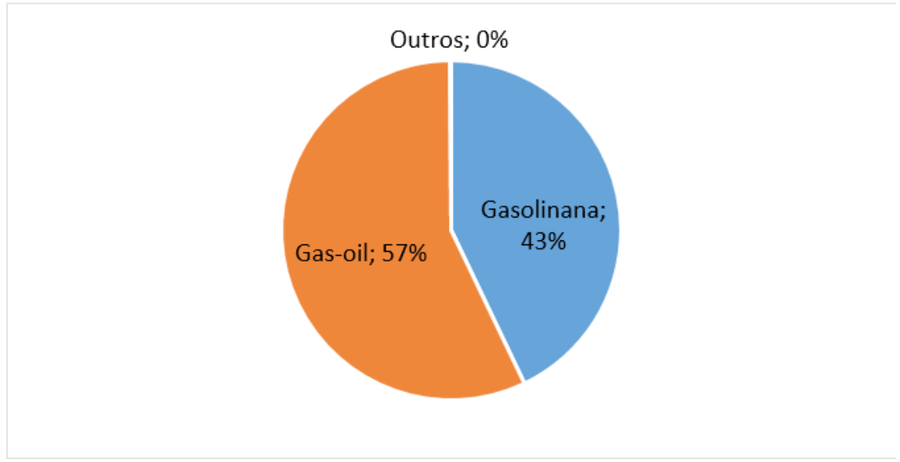


Gráfico: Reparto de vehículos por tipo de combustible. Fonte: DGT e elaboración propia.

É dicir, no transporte privado en Meis consúmense 2,48 TEP diarios; o que representa 905,20 TEP anuais, relativos exclusivamente aos desprazamentos dentro do concello.

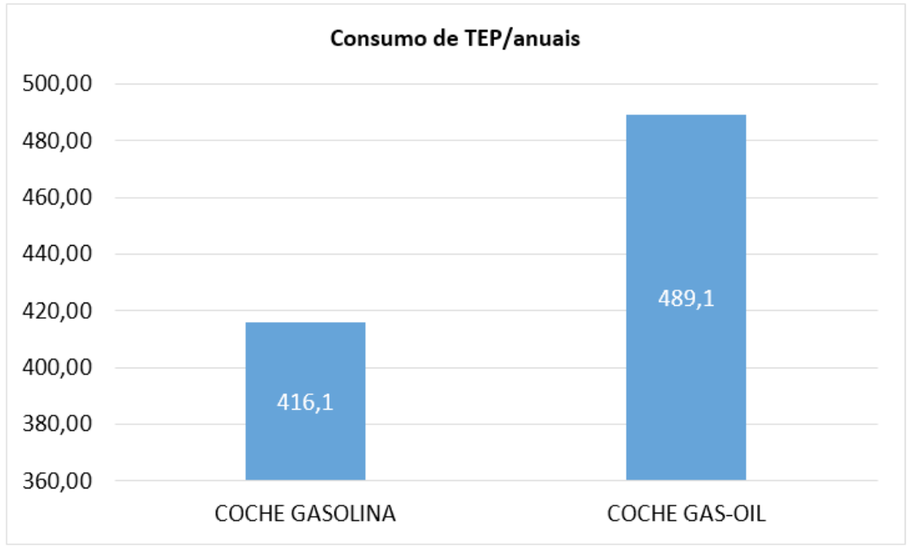


Gráfico relativo ao consumo de TEP/anuais. Fonte: Elaboración propia

EMISIÓNS DE GASES DE EFECTO INVERNADOIRO (GEI)

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

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

Tendo en conta que os quilómetros percorridos por día en Meis son 43 928 km e que a ocupación media estimada é de 1,3 pasaxeiros/vehículo, obteremos que as emisión de CO2 pasaxeiro segundo quilómetro será de 152,75 gramos / pasaxeiro / km.

TIPO	N VIAJES/DÍA	KM/DÍA	L/DÍA	TEP / DÍA	TEP /ANO
Coche gasolina	4 393	18 890	1 453	1,14	416,10
Coche gas-oil	5 823	25 039	1 565	1,34	489,10
			TOTAL	2,48	905,20

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

COMBUSTIBLE	CONSUMO DIARIO (l/día)	Emisión de CO2 por día (tCO2/dia)
Gasolina	1 453,00	3,82
Gas-oil	1 565,00	4,86
Total		8,72

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

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

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

RUÍDO

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



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

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

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

maior claridade.

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

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

2.6 ANÁLISE DA SEGURANZA VIARIA

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

As incidencias en canto á seguridade viaria aparecen reflectidas nos datos proporcionados pola DGT (sendo a máis recente das dispoñibles á correspondente ao ano 2019) e polos medios de comunicación.

Deste xeito, no concello, segundo os datos da DGT para os ano 2017, 2018 e 2019, se rexistraron moi poucas incidencias nas vías do concello, tanto urbanas como interurbanas, pois, se ben os datos non son alarmantes, o obxectivo desexable é unha nula sinistralidade.

As dúas fontes de información amosan os seguintes datos, no periodo comprendido entre os anos 2016 – 2022:

2016

- Un condutor falecido por saída de vía dun turismo na CF102 entre A Armenteira e o Campo de Golf. Fonte: El Correo Gallego.
- Un motorista falecido por saída de vía dun motorista no lugar de Vilanoviña en Paradela.

"Aumentar a seguridade viaria, tanto dentro dos núcleos urbano coma nas vías de conexión coas parroquias, constitúe un dos primeiros obxectivos á hora propoñer un cambio no reparto modal."

Imaxe: Paso de peóns na PO300 na entrada do núcleo de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

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

“Leváronse a cabo 85 cuestionarios online e 37 enquisas presenciais, nas cales se recolleron 263 desprazamentos.”

2017

- Un condutor ferido leve (sen hospitalizar) por accidente de turismo.

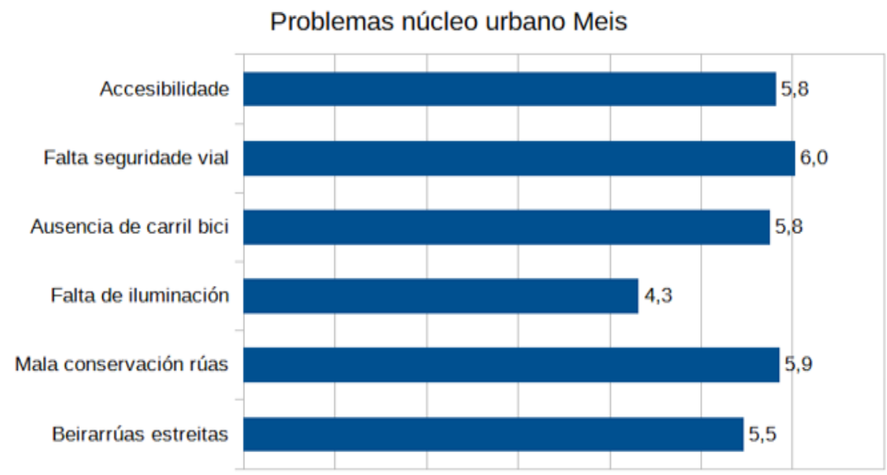
2021

- Un condutor ferido grave (hospitalizado) por accidente de turismo na EP9402, no Lugar de A Fragua (San Martiño).
- Un condutor ferido leve por unha colisión na PO532 no Lugar de Vilanoviña (Paradela).

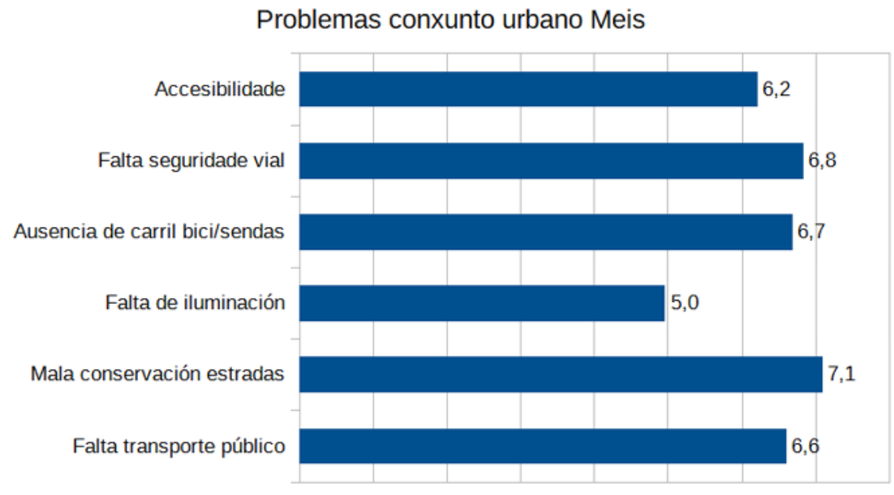
2.7 RECOMPILACIÓN DOS PRINCIPAIS DATOS EXTRAÍDOS DA PARTICIPACIÓN CIDADÁ

Neste apartado recóllese un resumo das conclusións acadas durante o proceso de participación, o cal se desenvolve con maior detalle no punto 8 do presente PMS. As ferramentas empregadas para dito proceso foron a posta en funcionamento dunha enquisa online, aberto á veciñanza entre os días 15 novembro 2021 e 16 xaneiro 2022. Leváronse a cabo 85 cuestionarios online e 37 enquisas presenciais, nas cales se recolleron 263 desprazamentos.

As principais demandas e problemáticas identificadas no núcleos urbano de O Mosteiro son as indicadas nos gráficos adxuntos.



Valoración dos principais problemas no núcleo urbano. Fonte: elaboración propia



Valoración dos principais problemas no conxunto urbano de Meis. Fonte: elaboración propia

3. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS E RETOS



3.1 TERRITORIAIS

DEPENDENCIA DOS CONCELLOS LIMÍTROFES E FERROL

Meis presenta unha certa dependencia cara aos concellos limítrofes, en especial de Pontevedra e de Vilagarcía de Arousa xerando un importante número de desprazamentos debido principalmente a relacións de carácter laboral. Ademais, destacamos a súa situación no contexto da área do Salnés, funcionando como lugar de paso hacia o que posiblemente sexa o ámbito de maior atracción turística e de ocio da comunidade autónoma na época estival.

Por outra banda, Meis queda integrada dentro da Rexión Urbana de Vigo – Pontevedra, da Area Funcional de Pontevedra e no centro do eixo atlántico Coruña – Vigo, coa presencia de grandes vías de comunicación supra municipal no termo municipal, o que favorece as súas conexións co exterior, sobre todo a través da AP9, da AG4.1 e das estradas autonómicas PO531 e PO300 (esta última dentro do núcleo urbano).

GRANDES POLÍGONOS INDUSTRIAIS

O feito de estar situado no centro do eixo atlántico e integrado na rexión urbana de Vigo e Pontevedra, que é xunto á rexión urbana de Coruña – Ferrol a de maior dinamismo económico e social do noroeste da península, confírelle a Meis unha situación estratéxica privilexiada, próximo a grandes e importantes centros económicos, principalmente Vilagarcía, Pontevedra e Cambados, e rodeado de Polígonos industriais e empresariais pertencentes aos concellos que o rodean. Meis conta dentro dos seus límites municipais con dous polígonos industriais no seu extremo norte que reciben os nomes de As Covas e de Vilanoviña, ambos na PO531 que conecta Pontevedra con Vilagarcía. Por outra banda, tamén no extremo noreste, tocando límite municipal de Meis pero dentro dos límites do Concello de Barro o polígono de Outeda-Curro. Además dos anteriores, os concellos que circundan Meis, contan cunha densa rede de polígonos industriais máis ou menos desenvolvidos, todos eles a menos de 15 quilómetros dende o núcleo de O Mosteiro. Son os seguintes: polígono industrial de O Salnés – Ribadumia (concellos de Cambados e Ribadumia), polígono industrial de Caldas de Reis, polígonos de Rubiáns (Vilagarcía) e Pousadoiro (entre Vilagarcía e Caldas), polígono de Tremoedo (Vilanova), polígono da Pedreira (Meaño), polígono de Nantes (Sanxenxo) e polígonos de O Vao e Sequeira (Pontevedra). Por suposto non hai que esquecerse do Porto de Vilagarcía. A proximidade de todos estes complexos industriais provocan a migración de actividades económicas cara a estas áreas próximas, así como desprazamentos diarios por motivos laborais cara estes centros de traballo.

"Meis presenta unha certa dependencia cara aos concellos limítrofes, en especial de Pontevedra e de Vilagarcía de Arousa"

Imaxe da entrada ao núcleo de O Mosteiro pola EP-9402. Fonte: Elaboración propia.

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

SOCIO-ECONÓMICOS E DEMOGRÁFICOS

Como xa se anticipaba na análise, no relativo ao crecemento poboacional, tras un crecemento de poboación nos primeiros 50 anos do século pasado, chegando a 5490 no ano 1950, nos dúas décadas posteriores que van de 1950 a 1970 sufriu un forte decrecemento motivado en parte pola emigración, para volver a crecer ata mediados dos 80 chegando ata os 5437 no 1986. A partir dese ano a evolución é moi pouco uniforme con anos de forte decrecemento combinado con anos de evolución positiva. No último ano 2021 Meis creceu en 42 habitantes, mentres que nos últimos 20 anos decreceu en 153 habitantes.

Con unha densidade de poboación no 2021 de 92,25 hab/km2 no conxunto do concello, inferior á media de densidade poboacional da provincia (210,32 hab/km2), e inferior tamén á densidade media de Galicia, con 91,3 hab/km2.

A estrutura de poboación de Meis amosa unha sociedade cun grado de avellentamento similar á estrutura da poboación galega, sendo sensiblemente maioritaria a poboación comprendida entre as franxas de idade entre 40-44 anos no caso das mulleres aínda que seguidas moi cerca polo grupo de 60 a 64 anos. No caso dos homes o grupo maioritario está entre os 50 e 54 anos.

Ademais, presenta unha taxa bruta de natalidade relativamente alta, segundo os datos do IGE. En 2019 a natalidade no Concello de Meis sitúase en 6,5, superior á media autonómica (5,82), provincial (6,29) e comarcal (6,48).

A maior parte das parroquias do concello perderon poboación nos últimos 10 anos (2010-2020). San Salvador perdeu ata un 20% da súa poboación e A Armenteira un 10%. Unicamente as parroquias de San Vicente e de San Tomé creceron nun tímido 3% e 6%.

3.2 MOBILIDADE

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

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

A maiores disto, cómpre sinalar que existe un claro desequilibrio entre estrutura e funcionalidade en relación coa morfoloxía e o entorno urbano, desequilibrio evidenciado polo paso do viario autonómico PO300 polo núcleo, así como a proximidade da PO531 e da AG.4.1 que inflúen tamén nas dinámicas de O Mosteiro, así como certas vías utilizadas para desprazamentos municipais ou supramunicipais. Isto supón que certos viarios, os cales atravesan o núcleos urbano e que deberían ter, polo tanto, unha función puramente urbana (tanto por motivos de seguridade viaria, como polos niveis de ruído e contaminación que se alcanzan dentro do núcleo) están a desempeñar un papel de artellamento municipal con tráfico de carácter municipal ou territorial. Isto débese á inexistencia de itinerarios alternativos, en forma de circunvalación rodada ou a dificultade destes. Esta problemática obsérvase sobre todo na PO300.

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

En función do comentado, analizando o actual reparto do espazo público ponse de manifesto un certo desequilibro no reparto do espazo público, a favor do vehículo motorizado. Esta análise da rede evidencia que o 69% do espazo público está reservado para estacionamento e circulación deste. Este dato é claramente negativo, quedando o peón claramente supeditado ao vehículo a motor.

O conxunto do núcleo urbano presentan redes peonís incompletas que amosan dificultades para camiñar de xeito seguro e sinxelo en certas áreas, ademais de contar cunha inconexión entre espazos peonís existentes, xa que o número de rúas non accesibles é elevado, non tanto pola pendente se non polo ancho das beirarruas, o cal dificulta estas conexións peonís ou ciclables.

A pesar de que as pendentes son moderadas, pois o 94 % das rúas teñen unha pendente inferior ao 6%, existen certos ámbitos con elevados problemas de accesibilidade, debido as diferencias de cotas entre as diferentes áreas. É o caso dalgún tramo da Rúa Alcalde Jorge Casal ou da Rúa Ramón Cabanillas entre outras. A maiores, as dimensións da rede peonil tamén ocasionan certos problemas de accesibilidade. Concretamente, o 27% das beirarrúas teñen un ancho menor



Imaxe dunha rúa no entorno de A Centinela.
Fonte: Elaboración propia.

de 1,80m, necesario para garantir dita Accesibilidade Universal. Aínda así trátase dunha porcentaxe moi feble, quedando por debaixo da media provincial e galega.

A maiores, o 53% das rúas do núcleo urbano contan con un ancho de plataforma superior aos 10m. Esta realidade posibilita e facilita un novo reparto modal, que favoreza ao peón e ao ciclista, e que satisfaga as necesidades da mobilidade nos núcleos urbanos. Esta porcentaxe está tamén por riba das medias galega e provincial.

Como xa se adiantaba con anterioridade tras a análise levada a cabo, observouse un problema de conxestión viaria relacionado co acceso ao CPI de O Mosteiro principalmente no horario de entrada, entre as 9.00 e as 9.30 da mañá de luns a venres. Esta problemática está motivada cos vehículos de uso privado que deixan ao alumnado do CPI combinado co estacionamento dos autocares escolares. Nese intervalo de tempo coinciden ambos tipos de vehículos, sobrecargando e saturando de tráfico a Rúa Alcalde Jorge Casal e a Avenida de Cambados en ambos sentidos para acceder á primeira. Estes datos mostran a necesidade do establecemento dun novo modelo de xerarquía viaria, aportando o carácter que estes viarios requiren polo seu carácter urbano. Este novo modelo buscará o bo funcionamento da circulación rodada, e especialmente unha mellora na mobilidade do peón así como na calidade do espazo público.

Por outra banda, a oferta de rede ciclista no caso de O Mosteiro é nula e moi escasa a nivel municipal. Enténdese a bici como unha alternativa adecuada para os desprazamentos entre os diferentes núcleos (tanto entre as diferentes entidades máis afastadas entre si comprendidas dentro do núcleo urbano), como na súa conexión coas parroquias. Por todo o exposto, apóstase por unha inclusión e mellora da oferta da rede ciclista. Ademais, unha vez máis destacamos que, a pesar de ser que no centro do núcleo de O Mosteiro detéctanse áreas con unha complexa topografía, a maior parte da superficie presenta unha orografía cómoda e axeitada para estes desprazamentos.

No núcleo de O Mosteiro as areas de influencia de 150 metros con respecto ás paradas de autobús, mostran unha cobertura dun 44% (114 vivendas) respecto ao total de vivendas, mentres que as areas de influencia de 300 metros acadan unha cobertura dun 92% (231 vivendas).

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

“...a oferta de rede ciclista no caso de O Mosteiro é nula e moi escasa a nivel municipal. Enténdese a bici como unha alternativa adecuada para os desprazamentos entre os diferentes núcleos.”

"No relativo á xestión dos aparcadoiros fóra de calzada, proponse a implementación dunha nova bolsa de estacionamento próxima ao CPI."

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

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

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

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

No referente aos cálculos levados a cabo, estimando o número de prazas en calzada, vivendas e bolsas de estacionamento dentro do núcleos urbanos, obtense un excedente de prazas. Cómpre sinalar que as estimacións e cálculos están feitos para a totalidade do solo urbano, polo que aínda que non se obteña un déficit en xeral, haberá zonas que presenten dificultade para estacionar mentres que noutras haxa unha certa folgura neste senso. Así, o eixo central máis próximo á rotonda (Avenida de Cambados e Avenida Médico Paz García), a contorna da Praza de España, e a rúa Alcalde Jorge Casal, presentan as maiores problemáticas. En todo caso debemos ter en conta a proximidade de espazos de estacionamento nas áreas limítrofes, así como as reducidas dimensións nas zonas máis céntricas do núcleo urbanos.

No relativo á xestión dos aparcadoiros fóra de calzada, proponse a implementación dunha nova bolsa de estacionamento próxima ao CPI. Esta bolsa inicialmente podería ter un carácter temporal (cesión dos terreos), que quizais poda consolidarse de cara ao futuro (coa adquisición do mesmo).



Imaxe da Praza de España. Fonte: Elaboración propia.

3.3 ENERXÍA E MEDIO AMBIENTE



Imaxe da PO-531 ao seu paso por A Fontenla.Fonte: Elaboración propia.

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

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

No relativo ás velocidades medias dentro do núcleo así como nos viarios máis próximos como a PO531, non se acadan valores excesivamente elevados para o núcleo urbano, aínda que será necesario propor medidas de calmado de tráfico, favorecendo a redución das emisións de gases efecto invernadoiro.

A súa vez, levouse a cabo unha análise enerxética e do medio ambiental. Esta análise comprende o estudo do gasto enerxético (medido en Toneladas Equivalentes de Petróleo) e a emisión de gases de efecto invernadoiro (CO_2), así como a consideración do ruído como contaminación acústica.

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

3.4 SEGURANZA VIARIA

No relativo á seguranza viaria, como xa se reflectía anteriormente, non se localiza un elevado número de accidentes de tráfico no concello. Sen embargo, deséxase loitar por ter unha sinistralidade o máis reducida posible cada ano, chegando a ser nula.

Non obstante, si se prestará atención aos puntos máis conflitivos, especialmente para o peón ou ciclista.

A maiores, no relativo á seguridade viaria, compre sinalar unha serie de factores que inflúen negativamente na seguridade viaria, como poden ser as beirarrúas estreitas, a insuficiente sinalización e iluminación das rúas ou a cantidade de tráfico que circula polo núcleo urbano, facendo especial fincapé na cantidade de vehículos

pesados e de grandes dimensións que atravesan o núcleo.

Neste sentido, detéctanse certas áreas, no núcleo de O Mosteiro onde a seguridade viaria presenta carencias, pola inexistencia de beirarrúas ou espazo destinado aos peóns, así como pola afluencia de vehículos privados ou falta de sinalización. Trátase principalmente dos lugares xa detallados e definidos no apartado 3.2. Respecto á presenza de beirarruas estreitas, estas concéntranse principalmente na PO300 no tramo do centro de saúde, na Avenida Médico Paz García e na Rúa Alcalde Jorge Casal, pola presenza do CPI.

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

INTERNO

DEBILIDADES

D.01. Forte dependencia do automóbil para a mobilidade interna, dentro do propio municipio, como para desprazamentos a outros concellos

D.02. Discontinuidade e ruptura da traza urbana nalgúns puntos do núcleo de O Mosteiro, o que dificulta certas conexións peonís dentro do mesmo

D.03. Supeditación do automóbil a modos de transporte sostibles.

D.04. Estrutura viaria municipal dependente da trama urbana como conexión municipal ou supramunicipal. En xeral, desequilibrio entre estrutura e funcionalidade: O Mosteiro, Fontenla, Vilanoviña

D.05. Deficiencias e discontinuidade da rede peonil ao longo do termo municipal e ausencia total de carril bici no núcleos urbanos.

D.06. Ausencia dunha vía alternativa á PO300 que evite o seu paso polo núcleo de Meis e desconxestione o centro urbano.

D.07. Suave, pero continuo devalo demográfico

D.08. Proximidade de importantes centros atractores vacacionais debilitando a retención de visitantes e turistas

D.09. Forte desequilibrio socio-demográfico entre as parroquias do norte e do sur

EXTERNO

AMEAZAS

A.01. Dependencia do transporte público de concesións administrativas alleas.

A.02. Liñas de transporte público concentradas nas parroquias do norte do concello

A.03. Dependencia de certas áreas industriais, e de comercio do exterior.

A.04. Dependencia das actividades industriais dos concellos da contorna, xerando un elevado número de desprazamentos en vehículo privado.

A.05. Inexistencia dunha rede viaria xerarquizada, ocasionando altas intensidades medias diarias de tráfico rodado en viarios de núcleos densamente poboados

A.06. Forte dispersión poboacional

A.07. Importantes problemas relacionados coa conxestión viaria na contorna do CPI de O Mosteiro no horario de entrada.

A.08. Supeditación total do automóvil sobre o peón.

A.09. Contaminación acústica e atmosférica por mor da presebza da AG4.1.

A.10. Graves incumprimento da normativa municipal respecto ao estacionamento na Praza de España os días nos que hai actos no Auditorio Municipal con invasión do espazo público por parte dos vehículos privados.

NEGATIVO

POSITIVO

FORTALEZAS

F.01. Núcleo urbano de dimensións acotadas, o que posibilita ou favorece unha mobilidade peonil ou ciclable.

F.02. Pendentes moderadas en todo o núcleo urbano

F.03. Existencia de apoios e respaldo social para un novo tratamento e distribución do espazo público, máis favorable para os percorridos peonís e ciclables

F.04. Existencia na metade sur do concello dunha rede de roteiros catalogados de gran popularidade

F.05. Abundante e diverso patrimonio arquitectónico: muiños tradicionais de auga

F.06. Proximidade de Meis á segunda e terceira cidade demográficamente falando da provincia: Pontevedra e Vilagarcía

F.07. Existencia dun carril bici susceptible de ser ampliado e mellorado

F.08. Existencia de seccións amplas que permiten a mellora e ampliación do espazo público para o peón.

F.09. Densa e variada rede viaria coa presenza da Autovía AG4.1.

F.10. Proximidade de centros atractores económicos e sanitarios de gran importancia: polígonos industriais, parques empresariais, Hospital do Salnés e Porto de Vilagarcía.

OPORTUNIDADES

O.01. Ubicación dentro dos límites municipais do primeiro centro BTT de Galicia con 10 roteiros

O.02. Proximidade a Pontevedra e a Vilagarcía, como grandes áreas urbanas, cos seus correspondentes vinculos a nivel laboral e de servizos (sanitarios, universitarios...)

O.03. Futura apertura a corto prazo do Aquapark de Meis

O.04. Crecente concienciación colectiva dos problemas ambientais e de seguridade viaria do uso do coche.

O.05. Existencia de proxectos e desenvolvementos futuros por todo o termo municipal que teñen que ver coa implantación de sendeiros peonís e ciclables así como proxectos de humanización no núcleo urbano.

O.06. Existencia dunha rede de sendas, caminos e pistas actualmente infrautilizadas que comunican entre si as parroquias e os núcleos de poboación.

O.07. Elevada calidade e diversidade dos recursos patrimoniais, turísticos e de ocio de Meis: Ruta da Pedra e da Auga, Rede de muíños de auga, viticultura, centro BTT, campo de golf e futuro Aqua Park, entre outros.

O09. Existencia dun espazo referencial e de centralidade no centro do núcleo de O Mosteiro: Praza de España

O10. Elevado número de equipamentos repartidos por todo o municipio: CRA, centros socioculturais, centros médicos, parques infantís, áreas recreativas e infraestruturas deportivas.

4. DEFINICIÓN DE LIÑAS ESTRATÉXICAS

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

Pénsase nun modelo de vila sostible, vencellado a natureza que se atopa tan presente en todo o municipio, en forma dunha ampla rede hidrográfica (Umia, Armenteira, Chanca, San Martiño), dunha variada rede de sendeiros, de arquitectura tradicional ou da proximidade dunha coñecida oferta de sol e praia. No plano da mobilidade sostible, isto trasládase a un desenvolvemento urbano onde a importancia dos espazos para camiñar e andar en bicicleta -incluído con intención deportiva- sexa maior ca reserva das áreas de paso dos vehículos, unha vila onde as présas non sexan un factor determinante, e uns asentamentos onde toda a veciñanza teña asegurado o Dereito a "Cidade" co desfrute do espazo público e garantindo comunicacións accesibles e seguras.

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

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

Este Eixo garante a creación dunha vila na que se valore e potencie o seu patrimonio natural e cultural, tan evidente en todo o concello, así como as sendas naturais, como por exemplo a Ruta da Pedra e da Auga, a Ruta do Río Chanca, a Ruta do Río de San Martiño e por suposto o Camiño Portugués (variante espiritual) a Santiago. Preténdese a ligazón coa ampla rede de sendeiros e camiños actualmente infrautilizados, e cos núcleos rurais existentes na contorna, así como a súa inclusión na vida da veciñanza mediante eixos verdes a modo de liñas de conexión peonil e ciclista no núcleo urbano.

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

Transversalmente, propóñense o fomento de conexións con carácter de circunvalación, que axuden ao desconxestionamento da actual rede do concello, especialmente na contorna do CPI, así como a un mellor reparto do tráfico. Estas medidas, destinadas a reducir a presencia de vehículos no núcleo urbano, estarán complementadas coas medidas de humanización propostas. De cara a incrementar reducir o impacto do vehículo privado no núcleo urbano, así como no xeral do concello, proponse unha xerarquización e racionalización, redimensionando o espazo para o vehículo rodado, dotando dun maior espazo público para o peón.

Para acadar os obxectivos establecidos deste Plan de Mobilidade Sostible do Concello de Meis, con especial incidencia no seus núcleo urbano, a continuación realízase unha explicación de cada un dos Eixos de intervención que van a agrupar as liñas de actuación e as operacións que sería positivo realizar.

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



Vista da Avda. de Cambados (PO300) nas aforas do núcleo de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

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

A análise realizada durante este Plan mostra como O Mosteiro así como o seu continuo (Zacande, Rochela, O Pazo e Rial) conta cunhas características axeitadas para establecer un novo modelo de prioridade peonil e ciclable, no que se refire ás distancias entre os distintos centros atractivos dentro do núcleo urbano.

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

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

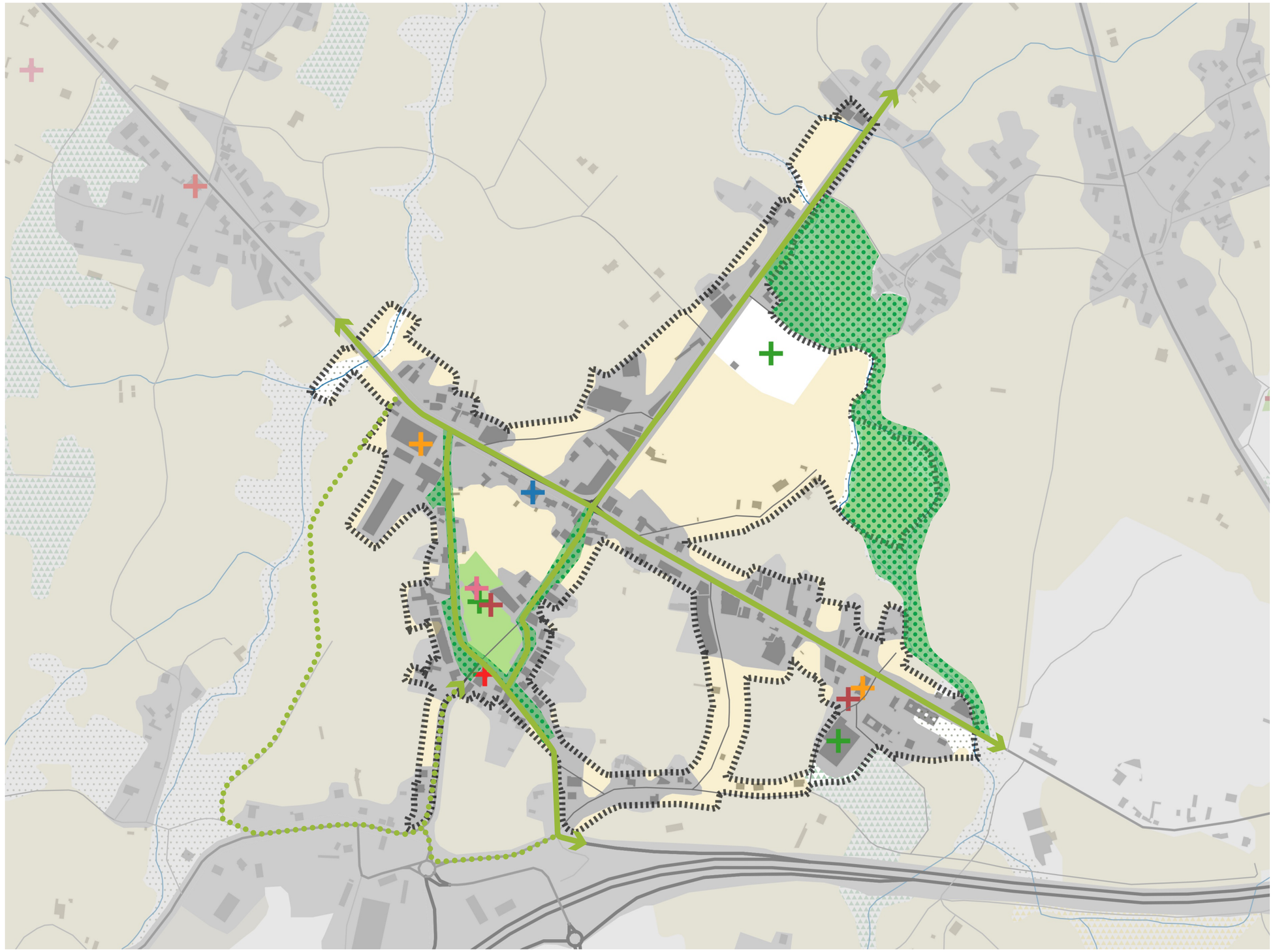
Debido ás dimensións do núcleo urbano, a mobilidade a pé, xunto coa mobilidade ciclable entre as áreas máis afastadas do núcleo, son unha potencial opción que podería desprazar o uso do vehículo privado dentro do núcleo, pois os desprazamentos peonís son minoritarios no núcleo, e segue a utilizarse o vehículo privado para a maioría dos desprazamentos dentro do núcleo. Por este motivo, é importante potenciar e optimizar o espazo público, de xeito que se teñan itinerarios seguros e continuos no casco urbano, tanto a pé como en carril bici, solventando as carencias existentes na rede actualmente. A bicicleta vese como unha boa alternativa, complementaria aos desprazamentos peonís, para as conexións das entidades máis próximas ao núcleo con este, principalmente no que se refire aos núcleos que forman o continuo urbano como poden ser as que se sitúan ao longo da PO300 e PO531 e outras como Arcos e Gándara (moi próximas ao núcleo).

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

A maiores, este primeiro eixo incorpora tamén as medidas precisas a encamiñarse cara unha vila máis accesible, polo que, ademais de incorporar medidas para paliar as carencias existentes actualmente, proponse un Estudo de Accesibilidade, que analice a fondo factores vencellados a accesibilidade, aportando solución concretas e precisas, á fin de acadar unha Accesibilidade Universal na vila.

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

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



Esquema das intencións enmarcadas dentro do Eixo I no núcleo de O Mosteiro. Fonte: Elaboración propia.

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

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

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

Poténcianse as relacións peonís entre as diferentes áreas ou entidades de poboación da vila, favorecendo a propia saúde dos habitantes, que ademais facilitan a redución das emisións á atmosfera así como o nivel de ruído, causante de múltiples problemas de saúde. Neste senso, búscase a creación de novas sendas e a mellora das mesmas. A creación dunha rede de sendeiros e camiños que comunique as parroquias e ao mesmo tempo os principais elementos patrimoniais do concello vai nesta liña.

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

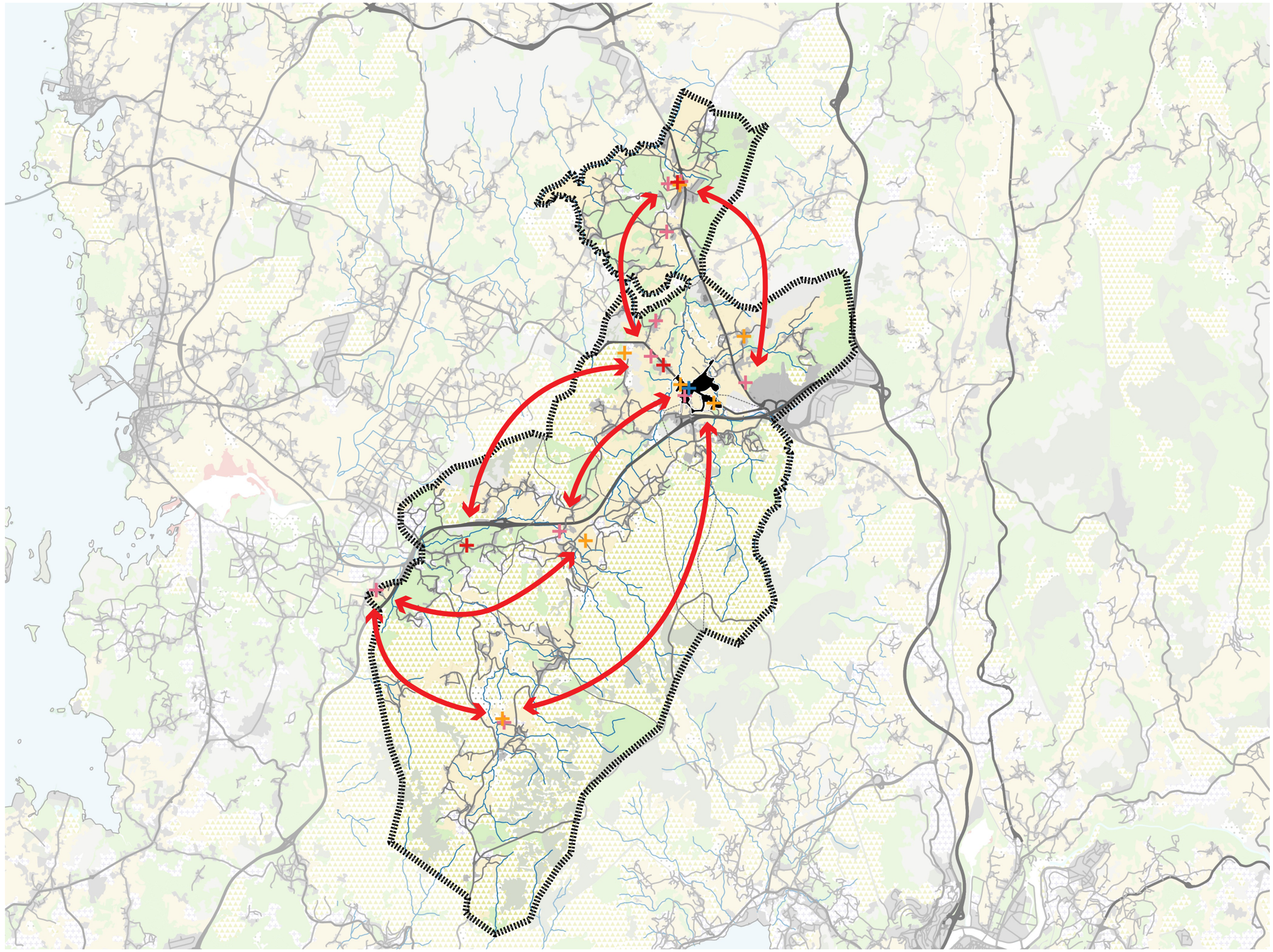
A súa vez, esta maior relación do peón cos núcleos urbanos potencia o comercio local e de proximidade, dinamizando a área. Nesta liña, deséxase apostar polos elementos patrimoniais e naturais menos visitados co obxectivo de desconxestionar en certa medida os principais focos atractores do concello, como a Ruta da Pedra e da Auga ou as areas recreativas do Umia (Aceñas do Río Umia e As Eixas), así como reter aos visitantes “de paso” hacia os destinos de sol e de praia da Ría de Arousa. A recuperación e posta en valor dos principais elementos patrimoniais e as súas contornas para o peón, de xeito que se fomenten as interaccións entre as persoas e estes elementos, axudando á súa vez á conectividade peonil no núcleo urbano.

Neste eixo de recuperación dos valores naturais en pro de acadar un territorio máis sostible, inclúense medidas como a recuperación paisaxística das contornas fluviais e dos miradoiros que rodean o concello, a conectividade entre os núcleos de poboación máis importantes cos elementos de interese máis próximos, potenciando o interese destas áreas e optimizando estes espazos de lecer. A humanizacións das contornas dos CRA convertindo este espazos en zonas de centralidade e de referencia para a veciñanza. Estas intervencións enténdense como medidas de integración entre o natural e o urbano, rehabilitando aquelas áreas deterioradas e mellorando a calidade de vida dos habitantes.

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

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

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



Esquema das intencións enmarcadas dentro do Eixo II no concello de Meis. Fonte: Elaboración propia.

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

EIXO 3. REDUCIÓN DO IMPACTO DO VEHÍCULO

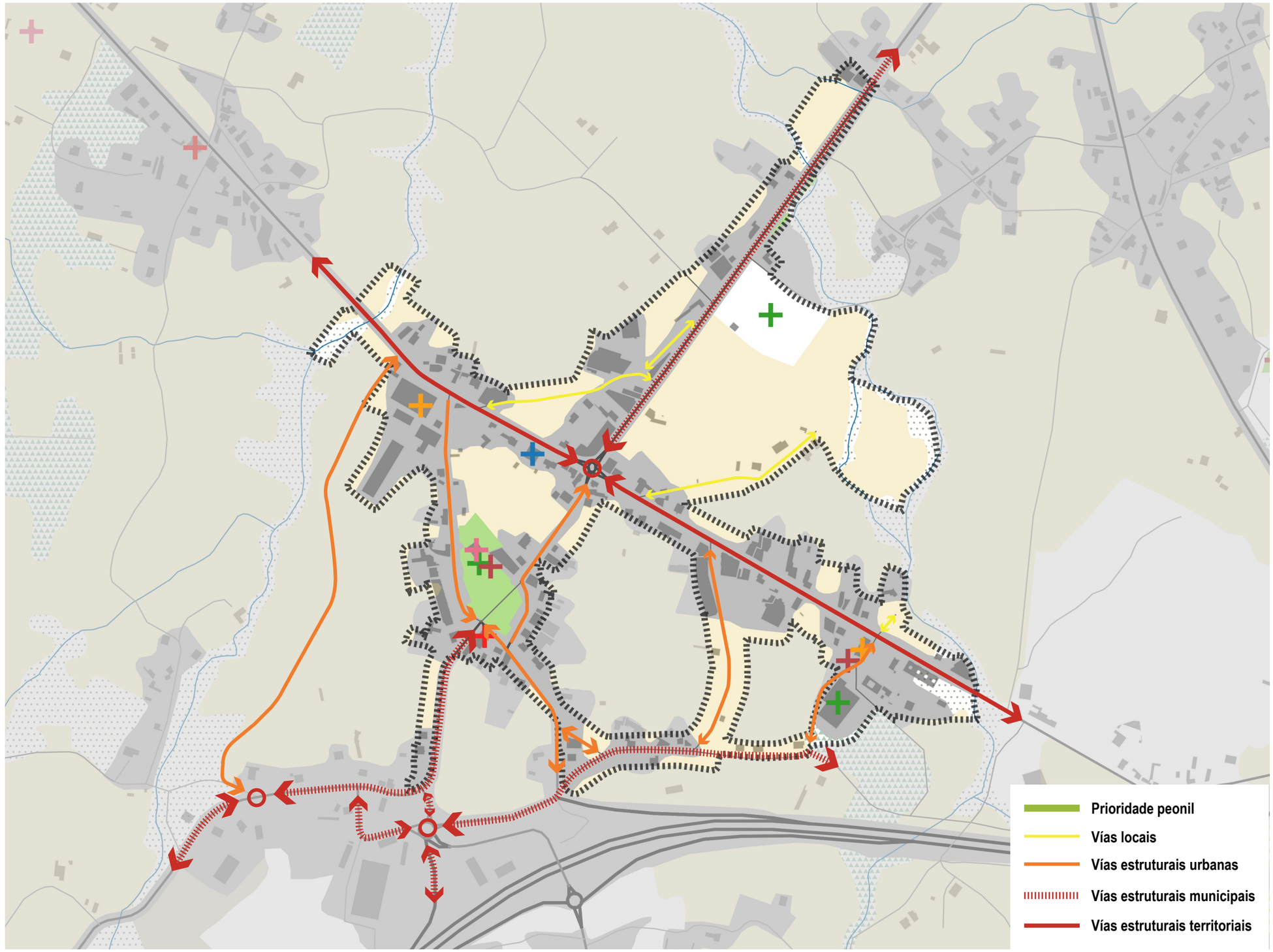
A estrutura viaria actual é produto do proceso de transformación da rede, producíndose unha certa incoherencia entre a tipificación territorial e o carácter que presentan as vías no seu paso polo núcleo urbano de Mosteiro. Por este motivo, o establecemento dunha nova xerarquía, a racionalización e simplificación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

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

Un dos maiores problemas de Meis desde o punto de vista da mobilidade é a grande cantidade de vehículos que utilizan os tres eixos de titularidade autonómica para acceder ao concello ou para atravesalo rompendo e descosendo determinados núcleos de poboación e parroquias con efectos negativos sobre as dinámicas socioculturais destes espazos. Trátase no caso da AG4.1, das parroquias de San Vicente, San Tomé, San Lourenzo, San Martiño e San Salvador. Neste sentido a principal problemática respecto a permeabilidade está nas parroquias de San Vicente e San Tomé disficultando os desprazamentos entre os Nogueirós, Arcos e Penente, cos núcleos de Caticovas, Mosteiro, Zacande e Rialdonio. Outro viario con moita carga de tráfico é a PO531 ocasionando un importante impacto negativo nos núcleos de Brea, Casal do Río, Fontenla, A Goulla, O Porrelo e Vilanoviña. En menor medida, ainda que tamén con impacto negativo sobre os núcleos de Mosteiro, O Pazo, Rochela e Zacande, está a PO300.

Dentro do núcleo urbano apóstase pola apertura dun novo viario entre a EP9402 e a PO300 e a implementación de vías de sentido único, coa triple finalidade de controlar o tráfico, obter espazo para permitir a execución de itinerarios peonís accesibles e desconxestionar.

Vencellado a esta racionalización do espazo viario, e na liña de propor un mellor e máis sostible reparto de dito espazo, é fundamental a revisión da xestión do estacionamento tanto na contorna do CEIP como na Praza de España. Para compensar as prazas de estacionamento que se vexan reducidas coa redistribución das seccións do viario, apóstase pola instauración de bolsas de estacionamento nos puntos clave. Propóñense unha serie de zonas nas que sería interesante abrir unha bolsa de estacionamento, pero deixase a elección libre en función das necesidades de cada momento e a dispoñibilidade dos terreos.



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

5. DELIMITACION DE PROPOSTAS E OBXECTIVOS

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

DEREITO Á MOBILIDADE

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

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

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

ACCESIBILIDADE

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

- **CV.03.** Acadar un concello accesible para a cidadanía.
- **CV.04.** Mellorar a Accesibilidade no núcleo urbano do Concello de Meis.

REDE PEONIL E CICLABLE

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

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

- **OF.01.** Situar a mobilidade peonil e ciclable como prioridade no núcleo urbano.
- **OF.02.** Crear áreas de prioridade peonil ou ciclista no núcleo urbano e arredores.
- **OF.03.** Fomentar a intermodalidade entre modos de transporte sostibles.
- **OF.04.** Integrar a rede peonil e ciclista cos grandes itinerarios municipais.

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

- **DE.01.** Aumentar o número de desprazamentos diarios a pé e en bicicleta, tanto no núcleo urbano coma no resto do Concello de Meis
- **DE.02.** Facilitar as relacións a pé e en bicicleta cos principais centros de atrac-

"O Dereito á Mobilidade debe garantir unha cidade inclusiva con igualdade de oportunidades e acceso a espazos públicos de calidade."

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

ción de desprazamentos do Concello de Meis

- **DE.03.** Recuperar parte do espazo público actualmente ocupado polo vehículo privado

TRANSPORTE COLECTIVO

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

A facilidade para realizar un cambio modal entre o transporte público e a bicicleta ou un desprazamento seguro a pé favorece a utilización destes modos fronte ao vehículo privado. No caso de O Mosteiro, destacamos que a cobertura ofertada polas paradas de autobuses existentes no núcleo urbano supoñen a cobertura dun 44% da poboación do núcleo urbano cun radio de 150 m e 92% cun radio de 300 m. A pesar de que a oferta actual de desprazamentos podería considerarse, aínda que mellorable, satisfactoria, máis da terceira parte dos residentes do núcleo urbano non están dentro da área de cobertura das paradas existentes.

A isto súmase a falta de Accesibilidade Universal para chegar a ela, xa que o 27% das beirarúas do núcleo urbano contan cun ancho inferior a 1,80m. Fomentar o emprego do Transporte Público colectivo resulta decisivo para acadar unha mobilidade sostible, por este establécense como obxectivos os seguintes:

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

ESTACIONAMENTO

O estacionamento constitúe un aspecto fundamental para a Mobilidade Sostible no referente á ocupación de espazo público. A presenza de vehículos neste é alta tanto en movemento coma estacionados, chegando a ocupar o 69% do espazo público no solo urbano. Ningún tramo de viario con estacionamento no núcleo de O Mosteiro está regulado a través de zona azul. Aínda que non hai grandes problemas de estacionamento, isto favorecería a rotación de prazas. Poderíase apostar pola introdución desta medida nas áreas de maior demanda de estacionamento, como é o eixo comercial e de servizos ou a Praza de España, onde se congregan a maior parte de centros xeradores de desprazamentos, favorecendo así a rotación de prazas na área central así como a reestruturación do estacionamento a favor



Imaxe do viario de acceso a Arcos.
Fonte: elaboración propia

da recuperación de espazo para o peón. Para acadar este aproveitamento do solo que procura equilibrar a situación do vehículo no espazo urbano establécense os seguintes obxectivos:

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

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

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

MERCADORÍAS

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

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

CIRCUNVALACIÓN

Nunha visión a medio prazo, no que se propoña un núcleo urbano de preferencia peonil e ciclable, o problema residirá nos desprazamentos de paso que se efectúan polo centro do núcleo urbano. No caso concreto de O Mosteiro, o problema maiormente atópase no abundante fluxo de vehículos polo núcleo urbano, sendo a meirande parte tráfico de paso dende a AP9 ata Vilanova, Cambados e A Illa. Ante esta situación, a mellor hipótese futura será a creación dunha circunvalación ao redor de O Mosteiro que elimine este tráfico rodado de paso do núcleo urbano.

- **OF.12.** Creación dunha alternativa de tráfico rodado que elimine os desprazamentos de paso do núcleo urbano de O Mosteiro, a modo de circunvalación.
- **OF.13.** Fomentar a integración da rede viaria no tecido urbano.
- **CV.05.** Reducir o elevado número de vehículos de paso polo núcleo urbano de O Mosteiro.

SEGURIDADE VIARIA

A seguridade viaria resulta imprescindible á hora de procurar unha modificación do sistema modal cara unha Mobilidade Sostible. O número de desprazamentos que se realizan a pé e en bicicleta dependen en grande medida deste factor, posto que a xente anímase a saír á rúa cando se senten seguros. Tanto a velocidade dos vehículos como o estado da rede peonil e ciclista vulneran o equilibrio do reparto modal. A maiores, debemos prestar especial atención á seguridade viaria no paso das rutas e sendeiros. Estes son os motivos polos que é necesario fixar os seguintes obxectivos:

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

MEDIO AMBIENTE E MEDIO AMBIENTE URBANO

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

- **MA.01.** Reducir as emisións de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI).
- **MA.02.** Diminuír o impacto ambiental e a fragmentación dos hábitats e ecosistemas pola construción de novas infraestruturas viarias mediante a racionali-

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

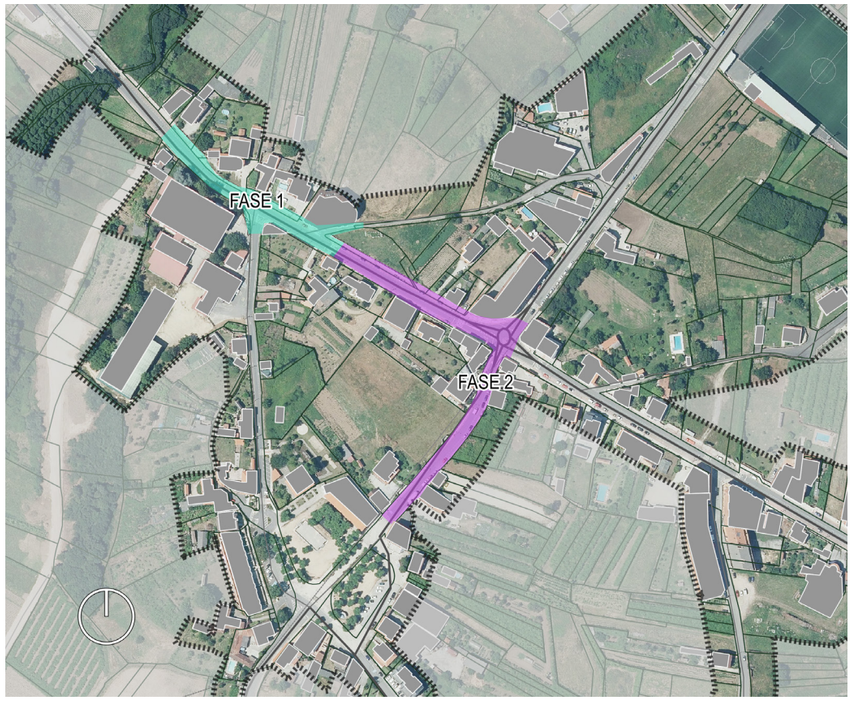
zación da estrutura viaria.
- **DE.05.** Diminuír a participación do automóbil no reparto modal.
- **MA.03.** Fomentar os modos de desprazamento a pé e en bicicleta nas viaxes curtas dentro do termo municipal coa fin de diminuír a pegada de carbono do Concello de Meis.
- **MA.04.** Recuperar medioambientalmente os espazos naturais, fluviais e litorais no núcleo urbano e a súa contorna.
- **CU.01.** Implantar medidas de humanización do Espazo Público nos núcleos de Meis.
- **CU.02.** Mellorar o Espazo Público en Meis mediante a prioridade do peón e a bicicleta.

FOMENTO E REGULACIÓN EN CENTROS ATRACTIVOS

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

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

MEDIDA	**OP.1.1.1 Realización de proxectos de humanización no núcleo urbano: Rúa Alcalde Jorge Casal; Avenida de Cambados; Rúa Rampa da Feira; Contorna do Pavillón Municipal; Rúa da Igrexa.**
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.1 Dereito á mobilidade
OBXETIVOS	CV.04, CV.02, CV.03, CV.08, DE.01, DE.02, DE.03, CU.01, OF.01, CU.02, DE.05, OF.13, MA.01
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo para as restricións de circulación e estacionamento e medio prazo para a realización de proxectos de reurbanización e reacondicionamentos de viarios de plataforma compartida
DESCRICIÓN	No caso de optar pola humanización dos espazos do núcleo urbano, os proxectos de humanización serán realizados baixo criterios que atendan garantir a accesibilidade universal. No plano que se achega no anexo sinálanse aquelas rúas nas que se contempla unha humanización das mesmas. Os proxectos poderán realizarse en dúas fases, en primeiro lugar facendo os cambios de sentido correspondentes a cada rúa así como as restricións de tráfico, cando sexa preciso, e nun segundo momento executando as obras consideradas. Esta medida está relacionada coa mellora dos espazos de convivencia. Na liña de garantir unha rede agradable e accesible para o peón, e aumentando o espazo urbano para este, enténdese como necesario levar a cabo unha intervención relativa á Avenida de Cambados, na contorna da Capela de O Mosteiro, coas condicións de humanización adecuadas. Consistirá nunha plataforma única na contorna da Capela e poñer en valor o espazo urbano da contorna do elemento protexido. Nunha segunda fase plantéxase ampliar a plataforma compartida ata a rotonda e hacia a Praza de España pola Rúa Rampa da Feira. Baixo o obxectivo de dotar a este espazo de enorme afluencia de alumnado (entrada e saida do CPI) de maior seguridade peonil proponse un aumento de espazo público cunha intervención relativa ao primeiro tramo da Rúa Alcalde Jorge Casal diante do CPI, coas condicións de humanización adecuadas: plataforma única de prioridade peonil (so turismos), construcción dunha praza pública no espazo actualmente reservado a autobuses escolares e sendeiro peonil ata a Praza de España. Co obxetivo de ofrecerlle á veciñanza espazos públicos agradables para estar e de ocio, proponse a implementación dun proxecto de humanización na contorna do Pavillón municipal e na parte posterior da Escola Infantil, que inclua a mellora da bolsa de estacionamento do Pavillón. Na liña de garantir unha rede agradable e accesible para o peón, e aumentando o espazo urbano para este, enténdese como necesario levar a cabo unha intervención relativa á rúa da Igrexa ampliando a plataforma única da Praza de España
AXENTES	Concello de Meis, Colectivos e asociacións locais, Veciñanza , Deputación de Pontevedra
ORZAMENTO ESTIMADO	150eu/m2
INFORMACIÓN GRÁFICA	





Esquema das fases e intervencións na Avda. de Cambados
Fonte: elaboración propia

Esquema dos proxectos de humanización na rúa Alcalde Jorge Casal
Fonte: elaboración propia





Esquema do área de humanización no entorno do Pavillón Municipal.
Fonte: elaboración propia

Esquema da zona a humanizar na Rúa da Igrexa.
Fonte: elaboración propia

Imaxe dunha zona de estacionamento no entorno de Rial.
Fonte: elaboración propia

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

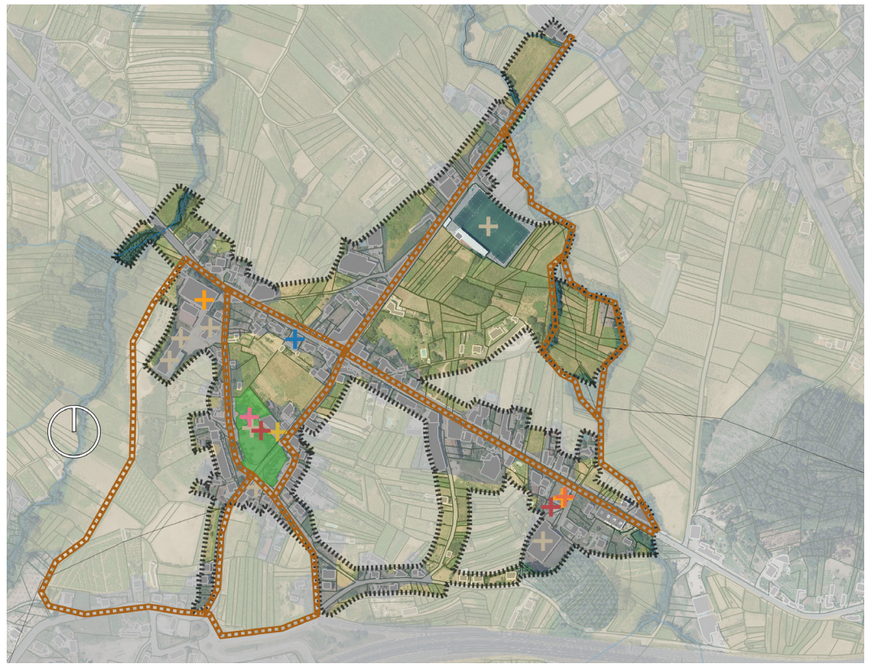




Imaxe dun exemplo de beirarrúa con problemas de accesibilidade.
Fonte: elaboración propia

Imaxe dunha beirarrúa con problemas de accesibilidadez.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.1.2.1 Consecución dunha rede de itinerarios peonís e ciclables accesible que conecten o núcleo internamente e que o artellen coa integración dunha rede de Camiños Escolares Seguros**
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.2 Fomento e mellora dos desprazamentos peonís
OBXETIVOS	DE.01, DE.02, DE.05, MA.01, OF.02, OF.05, FR.03, CU.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto/Medio prazo
DESCRICIÓN	Proponse a creación dunha rede de itinerarios para o peón e a bicicleta aproveitando as sendas existentes, que conecten diferentes puntos do núcleo urbano (centros atractores) entre si, creando unha rede accesible que teña unha certa continuidade dentro do núcleo urbano. dotando a este dunha maior superficie de prioridade peonil: Avenida Médico Paz García, Senda do Regato de San Tomé, Avenida de Ca,bados, Rúa Alcalde Jorge Casal, Praza de España, Rúa da Igrexa, EP9401, EP9402, vía posterior ao CPI e Rúa Rampa da Feira. Nesta rede de itinerarios integraranse tamén os Camiños Escolares Seguros.
AXENTES	Concello de Meis, Deputación de Pontevedra, Xunta de Galicia.
ORZAMENTO ESTIMADO	250 eu/mL (ancho medio de 2,5/3 metros)
INFORMACIÓN GRÁFICA	

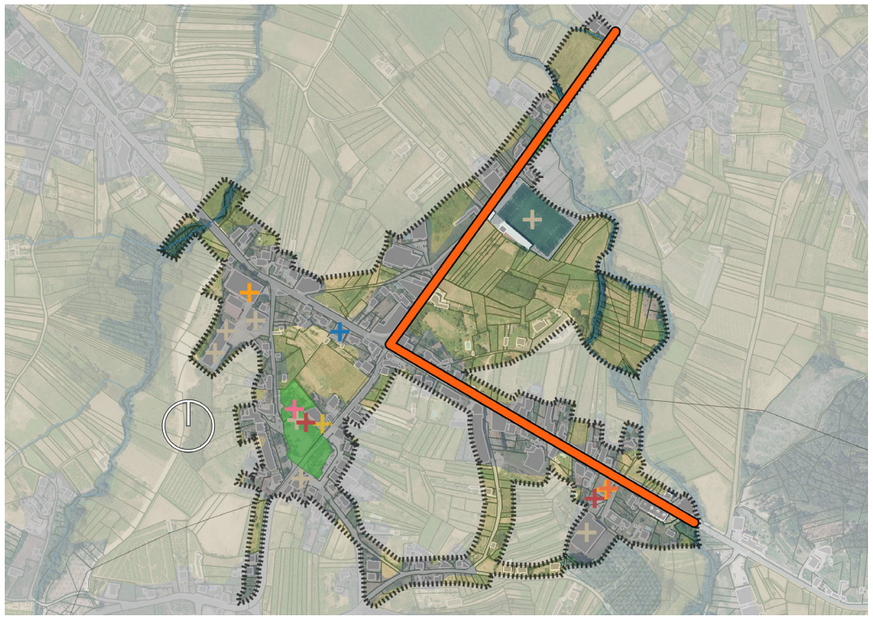


Plano da rede de itinerarios peonís e ciclables entorno ao núcleo de O Mosteiro.
Fonte: elaboración propia



Imaxe dunha intersección na estrada a Barrantes.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.1.2.2 Beirarruas: Proxecto de mellora (aumento de anchos e incorporación de vexetación e de elementos naturais. Avenida de Cambados a Avenida Médico Paz García); Programa de conservación e mantemento.**
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.2 Fomento e mellora dos desprazamentos peonís
OBXETIVOS	CV.01, CV.02, CV.03, CV.04, OF.01, DE.01, CV.08
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto/Medio prazo
DESCRICIÓN	Proponse a redacción dun proxecto de mellora de beirarruas nas Avenidas de Cambados e Avenida Médico Paz García, que inclua o aumento dos anchos (Médico Paz García), a mellora da accesibilidade e a introducción de elementos naturais e de vexetación. Proponse tamén nesta mesma liña un programa municipal de mantemento e conservación das beirarruas no núcleo urbano do concello.
AXENTES	Concello de Meis.
ORZAMENTO ESTIMADO	Para o proxecto de mellora: variable segundo os desperfectos a arranxar. Para o programa de conservación: 150eu/m2
INFORMACIÓN GRÁFICA	

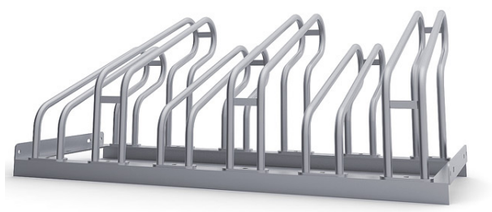




Plano das zonas obxecto do proxecto de mellora.
Fonte: elaboración propia

Imaxe da Avda. de Cambados na entrada do núcleo de O Mosteiro.
Fonte: elaboración propia

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





Exemplo de estacionamentos para bicicletas

MEDIDA	**OP.1.3.2 Estudo da iluminación en vías con maior intensidade de tráfico e mellora da sinalización horizontal e vertical**
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.3 Mellora da accesibilidade aos centros atractores
OBXETIVOS	CV.06, OF.15, DE.01, DE.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo para a mellora da sinalización e medio prazo para o estudo de iluminación e sinalización.
DESCRICIÓN	Proponse a realización dun estudo da iluminación e sinalética do espazo público para avaliar o seu estado, especialmente nas áreas de maior fluxo peonil que garantan a súa seguridade. A súa vez, prestarase especial atención na sinalización das vías ou tramos de maior tráfico ao seu paso polo núcleo urbano e rurais, así como a localización e sinalización de cruces conflitivos. Esta medida aposta por unha periodicidade no seu mantemento, a fin de solventar aqueles puntos deficitarios que podan supoñer falta de visibilidade e supoñan un perigo de seguridade viaria. Actuacións concretas nesta liña que se propoñen como exemplo: mellora de iluminación, mellorar a sinalización das zonas perigosas (colexios, cruces entre vías de elevado tránsito de vehículos), sinais luminosas nos pasos de peóns, sinalización do paso/cruces das sendas co viario. En todo caso, é importante que o estudo da iluminación busque a mellora da situación actual, pero sen supoñer contaminación lumínica.
AXENTES	Concello de Meis, Deputación de Pontevedra, Ministerio de Fomento
ORZAMENTO ESTIMADO	Iluminación: 1500-50000eu (rango orzamentario, auditoría, iluminación). Sinalética: 285 eu/ud
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe de sinalética no núcleo de O Mosteiro.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.1.3.3 Medidas de seguridade viaria ao longo da rede de sendeiros peonís e tramos viarios conflictivos**
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.3 Mellora da accesibilidade aos centros atractores
OBXETIVOS	CV.03, OF.04, DE.01, DE.02, CV.06, CV.07, CV.08, CU.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo para a mellora da sinalización e medio prazo para o estudo de iluminación e sinalización.
DESCRICIÓN	Proponse como actuación a corto ou medio prazo o acondicionamento e mellora daqueles treitos da ampla rede de sendeiros peonís onde as condicións deste sexan pouco atractivos para o paso, prestando especial atención naqueles puntos que presentas deficiencias en relación á seguridade viaria. Para iso suxírese a colocación de mobiliario, vexetación, maior sinalización, coidado do pavimento, segregación coa circulación rodada, pasos de peóns, etc. Calquera medida que se poda considerar necesaria estaría aquí recollida.
AXENTES	Concello de Meis, Deputación de Pontevedra, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	Segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	



MEDIDA	**OP.1.4.1 Incorporación de vexetación de calidade no espazo urbano ou renovación do existente**
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.4 Mellora do medio ambiente urbano
OBXETIVOS	MA.01, MA02, CU.01
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo
DESCRICIÓN	A renaturalización dos núcleos procura a mellora do medio ambiente urbano a través da vexetación. Proponse a realización de proxecto de incorporación de arboredo, vexetación en elementos de mobiliario urbano, etc, especialmente no eixo conformado pola Avenida de Cambados - Avenida Médico Paz García - Rúa Rampa da Feira.
AXENTES	Concello de Meis
ORZAMENTO ESTIMADO	150 eu/ud (estímase unha árbore por cada 100m2 construidos). Módulo de plantación plantas rastreras-tapizantes: 15,05 eu/ud
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe dun paso de cebra elevado no núcleo de O Mosteiro.
Fonte: elaboración propia

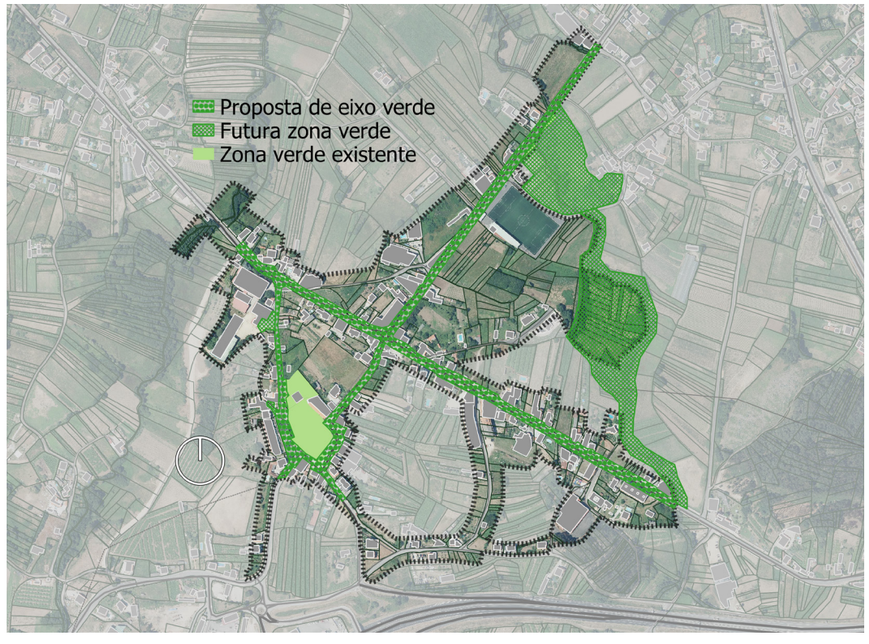
Imaxe da Avda. de Cambados nas aforas do núcleo de O Mosteiro.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.1.4.2 Inclusión de mobiliario urbano no espazo público.**
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.4 Mellora do medio ambiente urbano
OBXETIVOS	CV02,OF01,OF02,CU01
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	Proponse a introdución de mobiliario que atenda a criterios de creación de espazos de estancia no espazo público do núcleos urbano. Permitirá a construción de espazos públicos abertos a unha cidadanía activa e participativa. Proponse a introdución de mobiliario urbano na rede de sendeiros peonis e de eixos verdes do núcleo de O Mosteiro.
AXENTES	Concello de Meis
ORZAMENTO ESTIMADO	Banco de madeira: 360eu/ud Mesa picnic de madeira: 152,2eu/ud Fonte de fundición: 1460eu/ud Banco de formigón prefabricado (1900x520x820 mm): 1724,86 eu/ud Papeleira de aceiro inoxidables (h=880 Ø=465mm): 408,64 eu/ud Xardiñeira lineal de fundición, de 153x45x49 cm: 1256,02 eu/ud
INFORMACIÓN GRÁFICA	



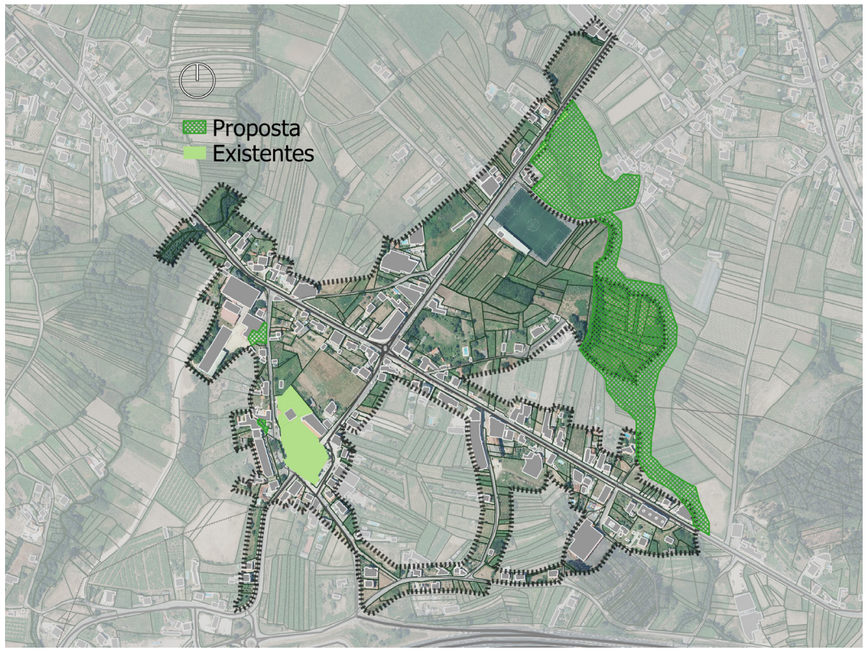
Imaxe dun exemplo de mobiliario público.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.1.4.3 Deseño e creación dun eixo verde urbano**
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.4 Mellora do medio ambiente urbano
OBXETIVOS	MA.01, MA02, CU.01
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	De cara a mellorar a calidade de vida da poboación de O Mosteiro plantéxase a creación dun gran eixo verde (que inclua a incorparación de mobilirio e vexetación nos viarios menos humanizados) ao longo das seguintes vías: Rúa Médico Paz García, Avenida de Cambados, Rúa Rampa da Feira, Rúa do Alcalde Jorge Casal, Rúa da Igrexa e EP9402. A este conxunto sumarase o futuro sendeiro do Rego de Santo Tomé, e o viario novo da parte posterior do CPI.
AXENTES	Concello de Meis, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	Segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	

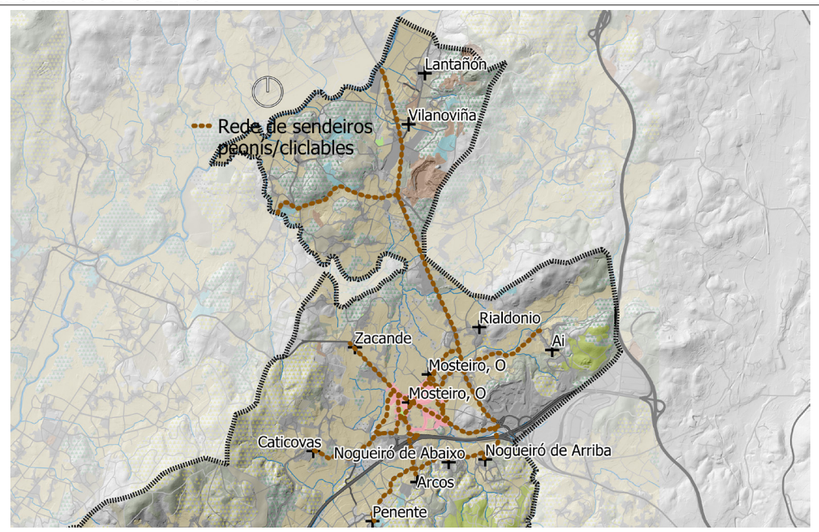


Esquema dos eixos verdes plantexados no núcleo de O Mosteiro.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.1.4.4 Deseño e implementación espazos públicos de referencia e centralidade para a veciñanza: parques, prazas e zonas verdes**
EIXO	EIXO 1. Modelo de prioridade peonil e ciclista no núcleo urbano.
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.4 Mellora do medio ambiente urbano
OBXETIVOS	CV.01, CV.02, CV.03, CV.04, OF.01, DE.01, MA.01, MA.02; MA.04, DE.03
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	Proponse o diseño e implantación de espazos de convivencia e lecer para a veciñanza que incluan infraestruturas de xogo para a poboación máis nova e infraestruturas biosaudables para a poboación de idade avanzada e que ao mesmo tempo funcionen como espacios de centralidade e de referencia para a poboación. Neste sentido proponse a futura praza do CPI, a futura praza ubicada diante da Casa do Escudeiro, a futura zona verde na contorna do novo Centro de Saude (coa incorporación de zona de xogos infantís e de exercicios biosaudables) e a mellora, conservación e mantemento do Xardín dos Xogos e da Praza de España.
AXENTES	Concello de Meis, Deputación de Pontevedra, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	Segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	



MEDIDA	**OP.2.5.1 Ampliación e mellora da rede actual de sendas peonís/ciclistas**
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.5 Fomento de sendas ciclistas e peonís entre parroquias
OBXETIVOS	MA.01, DE.05, MA.03
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio/longo prazo
DESCRICIÓN	Preténdese dar continuidade ás actuais sendas existentes, de modo que estas poidan servir como unha alternativa capaz para a conexión peonil entre núcleos (ben sexa entre os núcleos urbanos e as parroquias, ou entre as parroquias en si) así como entre puntos de interese.A modo de avance propóñense as seguintes conexións entre núcleos: -Sendeiro peonil e ciclista ao longo da PO531 dende a rotonda en A Fontenla (Polígono Industrial) ata As Aceñas do Umia pasando por A Brea, O Porrelo, Rialdonio, Casal do Río e Vilanoviña entre outros. Incorporación de medidas de te,mperado de tráfico e incorporación de pasos de peóns. -Sendeiro peonil e ciclista que conecte o Centro de San Lourenzo con núcleo de O Mosteiro. -Sendeiro peonil e ciclista nas EP9401 e EP9402, dende o núcleo de O Mosteiro ata o futuro Aquapark (núcleo de Penente) pasando polo núcleo de Arcos e mellorando a paso en canto á accesibilidade sobre a AG4.1. -Sendeiro peonil e ciclista ao longo da EP9403 e Rego de Santo Tomé, que conecte os núcleos de Nogueiró de Arriba e de Abaixo coa PO300 (en O Mosteiro) e cos núcleos de Arcos e Penente (Aquapark). -Proxecto de mellora das beirarruas dende O Mosteiro ata Zacande. -Sendeiro peonil/ciclista entre Ai e O Mosteiro -Sendeiro peonil e ciclista entre Caticovas e O Mosteiro. -Sendeiro peonil/ciclista dende Vilar ata CEIP A Armenteira -Proxecto de mellora de beirarruas entre A Goulla e A Pontenova (EP9508)
AXENTES	Concello de Meis, Deputación de Pontevedra, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	250 eu/mL (ancho medio de 2,5/3 metros) 137,75 eu/mL (ancho medio de 2 m)
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Plano dos espazos públicos de referencia existentes e propostos no núcleo de O Mosteiro.
Fonte: elaboración propia

Plano da proposta de rede peoníl e ciclista no concello de Meis.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.2.5.2 Revisión e mellora dos pasos elevados sobre a AG4.1**
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.5 Fomento de sendas ciclistas e peonís entre parroquias
OBXETIVOS	MA.01, DE.05, MA.03
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo para a inclusión de puntos de descanso e longo para puntos de emerxencia
DESCRICIÓN	Proponse un proxecto de revisión de todos os pasos sobre a AG4.1 co fin de que sexan totalmente accesibles e seguros para peóns e ciclistas, permeabilizando esta barreira que supón a autovía e cosendo ambas partes do territorio.
AXENTES	Concello de Meis, Deputación de Pontevedra, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	Curto prazo para a revisión e medio prazo para a mellora
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe dun paso elevado sobre a AG.4.1 no concello de Meis.
Fonte: elaboración propia

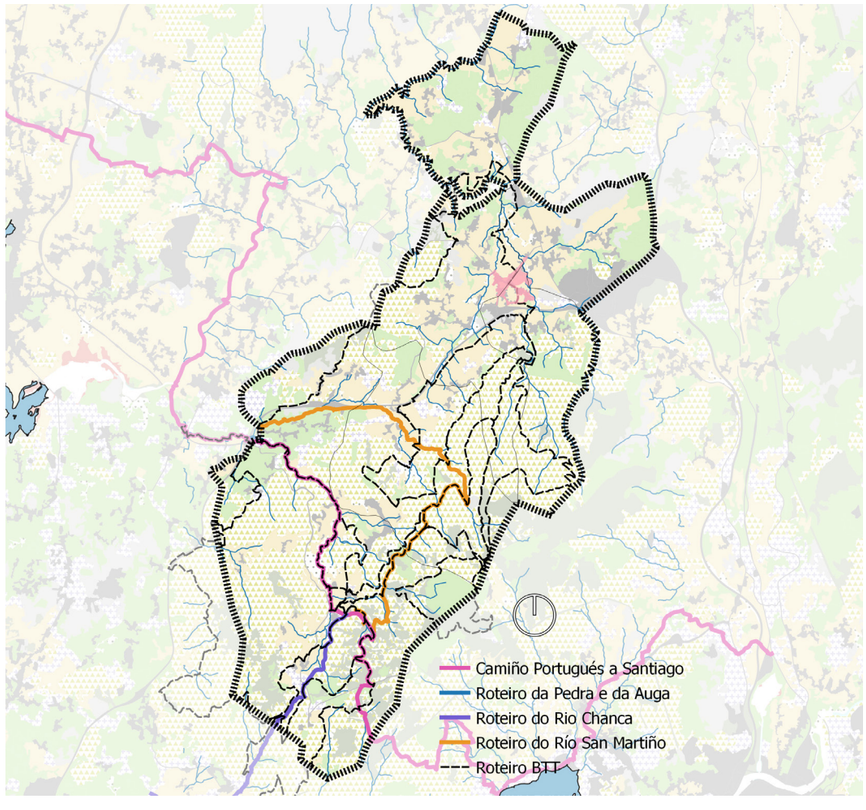


Imaxe dun paso de cebra elevado no entorno de Rial.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.2.5.3 Creación de puntos de descanso cada certa distancia nas sendas peonís e ciclables, así como puntos de chamada de emerxencia**
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.5 Fomento de sendas ciclistas e peonís entre parroquias
OBXETIVOS	MA.03, MA.04
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo para a inclusión de puntos de descanso e longo para puntos de emerxencia
DESCRICIÓN	Axudar a que os peóns e ciclistas se sintan seguros será un factor determinante para promocionar o uso das sendas peonís e ciclables. Con tal fin, proponse a inclusión de puntos de descanso distribuídos ao longo das sendas de conexión, así como de puntos de chamada de emerxencia.
AXENTES	Concello de Meis, Deputación de Pontevedra, Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio
ORZAMENTO ESTIMADO	Banco de madeira: 360eu/ud Mesa picnic de madeira: 152,2eu/ud Fonte de fundición: 1460eu/ud Banco de formigón prefabricado (1900x520x820 mm): 1724,86 eu/ud Papeleira de aceiro inoxidables (h=880 Ø=465mm): 408,64 eu/ud Xardiñeira lineal de fundición, de 153x45x49 cm: 1256,02 eu/ud
INFORMACIÓN GRÁFICA	



MEDIDA	**OP.2.5.4 Garantir a conservación das sendas existentes.**
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.5 Fomento de sendas ciclistas e peonís entre parroquias
OBXETIVOS	MA.01, DE.05, MA.03
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo
DESCRICIÓN	Para manter o atractivo e seguir animando á xente a utilizar as sendas, coas vantaxes que ten para a saúde (deporte) e o fomento de modos de transporte sostibles (mellora medioambiental) é importante conservar as sendas existentes e garantir o tránsito peonil por elas. Para isto será preciso facer revisións periódicas nas que se comprobe o estado e se proceda ás reparacións oportunas.
AXENTES	Concello de Meis, Deputación de Pontevedra
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo os desperfectos a arranxar
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe da Área Recreativa de Foxos en Coaña, Asturias.
Fonte: Fundación Parque Histórico del Navia

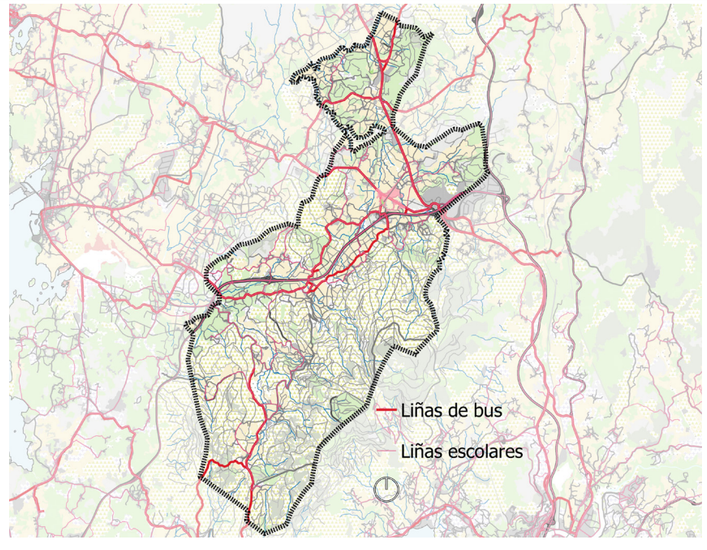
Plano das sendas existentes no concello de Meis.
Fonte: elaboración propia

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



Planos da rede existente de transporte público do concello de Meis.
Fonte: Xunta de Galicia e elaboración propia

MEDIDA	**OP.2.6.2 Reforzo das liñas existentes de autobuses e impulso a medidas de transporte baixo demanda e fomento de transporte colectivo**
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.6 Mellora do transporte colectivo
OBXETIVOS	DE.04, DE05, MA.01, MA.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio/Longo prazo
DESCRICIÓN	Móstrase unha certa insatisfacción con respecto ás liñas de bus existentes. Propónse a elaboración dun estudo de transporte que analice en detalle as necesidades e demanda actual dos habitantes de Meis , conecte eficazmente o municipio cos principais concellos de interese e permita unha axeitada mobilidade en transporte público, facendo deste un modo de transporte atractivo. A priori propónse a implantación dunha liña que una O Mosteiro e as parroquias do norte con A Armenteira, así como cos concellos do sur do Salnés. Propónse por outra banda a opción de apostar polo transporte baixo demanda para resolver as comunicacións das áreas máis despoboadas ou afastadas e non satisfeitas polo sistema de transporte urbano. O transporte baixo demanda trátase dun sistema no que os usuarios poden facer peticións de desprazamentos cunha certa antelación. En función destas solicitudes, xestionaríanse e confeccionaríanse as modificacións das liñas rutas precisas para cada día (xestión polo organismo asignado e competente na materia). Dependendo do número de usuarios e das características do lugar, este transporte poderá ser efectuado mediante un servizo de autobuses, minibuses ou incluso de taxi baixo demanda. A maiores, propónse a creación por parte do Concello dunha plataforma dixital que habilite a posibilidade de compartir coche entre as veciñas e veciños. A longo prazo propónse avaliar a posible introdución dun sistema de préstamo de vehículos por horas. Trataríase de modelos de vehículos eléctricos que permitan o desprazamento tanto dentro coma fóra do concello.
AXENTES	Concello de Meis, Deputación Pontevedra, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	Indeterminado en función do Plan de Transportes. Variable segundo proxecto.
INFORMACIÓN GRÁFICA	





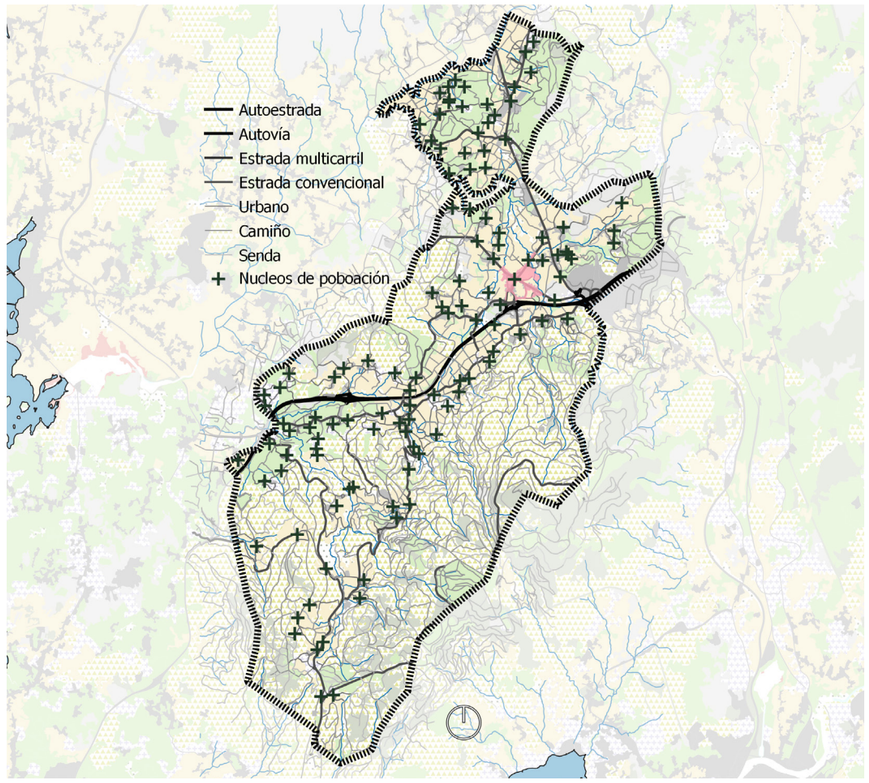
MEDIDA	**OP.2.6.3 Construción dunha bolsa de estacionamento - lanzadeira na AG4.1**
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.6 Mellora do transporte colectivo
OBXETIVOS	OF03,OF05,OF08,MA01,DE05,DE06
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	Habiltación dunha bolsa de estacionamento na parcela propiedade da Xunta de Galicia na primeira saida da AG4,1 (Meis - Vilagarcía). Esta bolsa funcionará como lanzadeira, para que os traballadores dos Polígonos Industriais do Salnés poidan deixar o coche e compartir vehículo ata os seus lugares de traballo. Esta medida incorporará un estudio de mobilidade co obxectivo de incorporar unha liña de autobús dende esta ubicación ata os principais polígonos da Comarca. Esta bolsa de estacionamento incorporará tamén mobiliario urbano e vexetación (arborado)
AXENTES	Concello de Meis, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe dunha marquesiña no concello de Meis. Fonte: elaboración propia

Plano da ubicacion da Bolsa-Lanzadeira proposta.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.2.7.1 Ampliación e mellora da rede de sendeiros de uso recreativo**
EIXO	EIXO 2. Modelo de conectividade sostible e saudable a escala territorial
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.7 Medidas medioambientais e de protección e acceso ao patrimonio
OBXETIVOS	CV03,OF04,DE01,MA03,MA04,CU02,FR01
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	Preténdese recuperar e poñer en valor a rede de camiños e sendeiros veciñais que na antiguedade utilizaba a veciñanza de Meis para desprazarse entre núcleos e parroquias, co obxectivo de promocionar e poñer en valor os elementos patrimoniais cos que conta o concello: muiños, cruceiros/ igrexas, fontes/lavadoiros, pazos, miradoiros, bodegas, rede hidrográfica. Esta nova rede sumarase á existente.
AXENTES	Concello de Meis, Deputación de Pontevedra, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	150eu/m2
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Plano da distribución dos núcleos de poboación do concello de Meis.
Fonte: elaboración propia

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



Obradoiro escolar realizado no marco do proxecto de deseño do Camiño Escolar de Tomiño.
Fonte: elaboración propia

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



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



Reunión do proceso participativo do PMUS de Caldas de Reis
Fonte: elaboración propia

Imaxe da Área Recreativa de Vilanoviña.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.3.9.1 Diminución do ancho de calzada na PO532 (Fontenla)**
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.9 Diminución do impacto do vehículo privado
OBXETIVOS	DE03, CV06,MA01,MA02, DE05
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	Co obxectivo de quitarlle presenza ao vehículo a motor no primeiro tramo da PO531 así como darlle máis protagonismo ao peón, proponse a reducción do ancho de calzada e actuacións encamiñadas á humanización no tramo entre a rotonda da PO531 e o Supermercado Día.
AXENTES	Concello de Meis
ORZAMENTO ESTIMADO	Segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	

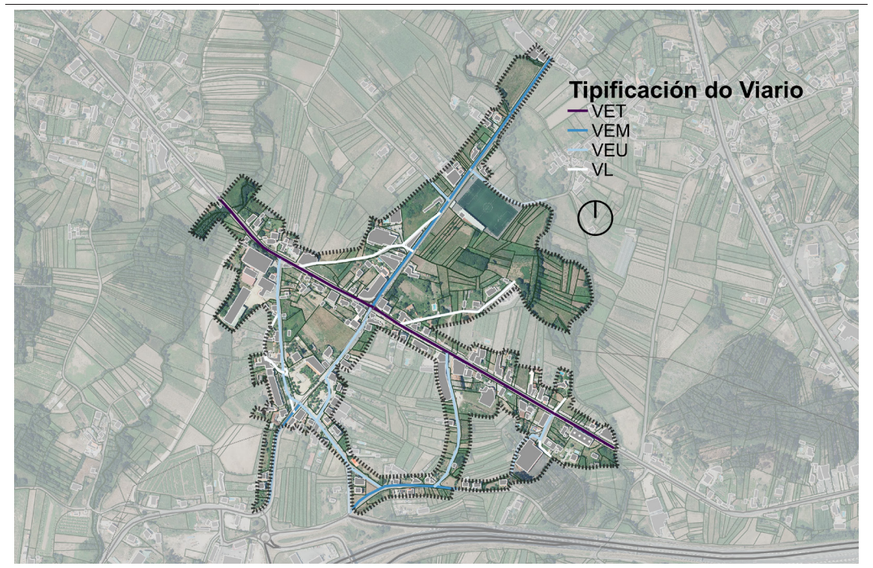


Esquema da zona da PO-532 a intervir.
Fonte: elaboración propia



Imaxe da PO-532 ao seu paso polo núcleo de Fontenla.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	OP.3.9.2 Xerarquización da rede viaria no núcleo urbano
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.9 Diminución do impacto do vehículo privado
OBXETIVOS	OF.03, DE.03, OF.05, OF.13, CV.06
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo
DESCRICIÓN	Actualmente existen discordancias entre morfoloxía viaria e o papel que están a desenvolver dentro da trama urbana municipal, creando certos conflictos entre o peón e o vehículo, pois, vías que deberían desempeñar unha función puramente urbana, contan actualmente con un elevado tránsito de vehículos, tal e como sucede, especialmente, co tráfico derivado da estrada PO300 e PO531. En base a isto, proponse unha correcta xerarquización da rede viaria, de tal modo que, aínda garantindo a funcionalidade da rede viaria, se dote da función urbana acorde a súa situación no núcleo. Proponse unha rexerarquización do viario a nivel urbano, coa visión de buscar viarios aptos para o establecemento dunha prioridade peonil e ciclable. No modelo proposto distinguiranse varias categorías de viarios: estruturais territoriais, estruturais municipais, estruturais urbanos e vías locais. A función desta división é a de permitir actuar axeitadamente sobre cada unha das vías de acordo coa súa categoría, buscando itinerarios accesibles en todas elas, pero localizando aquelas áreas nas que en particular a presenza do tráfico debería ser moi reducido (as locais). Esta xerarquización traducirase no cambio de sentido dalgunhas das vías e a modificación da sección transversal (humanización).
AXENTES	Concello de Meis, Colectivo dos taxistas
ORZAMENTO ESTIMADO	
INFORMACIÓN GRÁFICA	



MEDIDA	OP.3.9.3 Estudo de racionalización da sinalización vertical
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.9 Diminución do impacto do vehículo privado
OBXETIVOS	CV.01, CV.02, CV.03, OF.08, OF.09, OF.15
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo
DESCRICIÓN	Proponse realizar un estudo da sinalización vertical existente no municipio, eliminando a que poida ser redundante e clarificando a mensaxe que transmiten, e estudando localizacións que na medida no posible non afecten a cuestións de accesibilidade universal.
AXENTES	Concello de Meis
ORZAMENTO ESTIMADO	15000 eu 285,10 eu/ud (sinalización vertical)
INFORMACIÓN GRÁFICA	



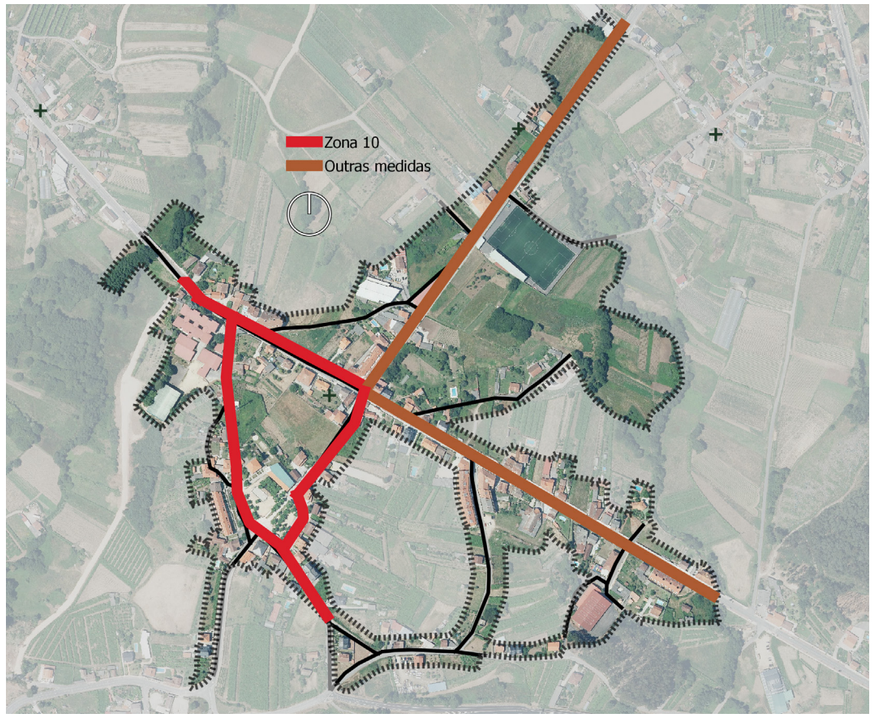
Plano da proposta de xerarquización da rede viaria no núcleo de O Mosteiro
Fonte: elaboración propia

Imaxe da EP-9402 á entrada do núcleo de O Mosteiro.
Fonte: elaboración propia



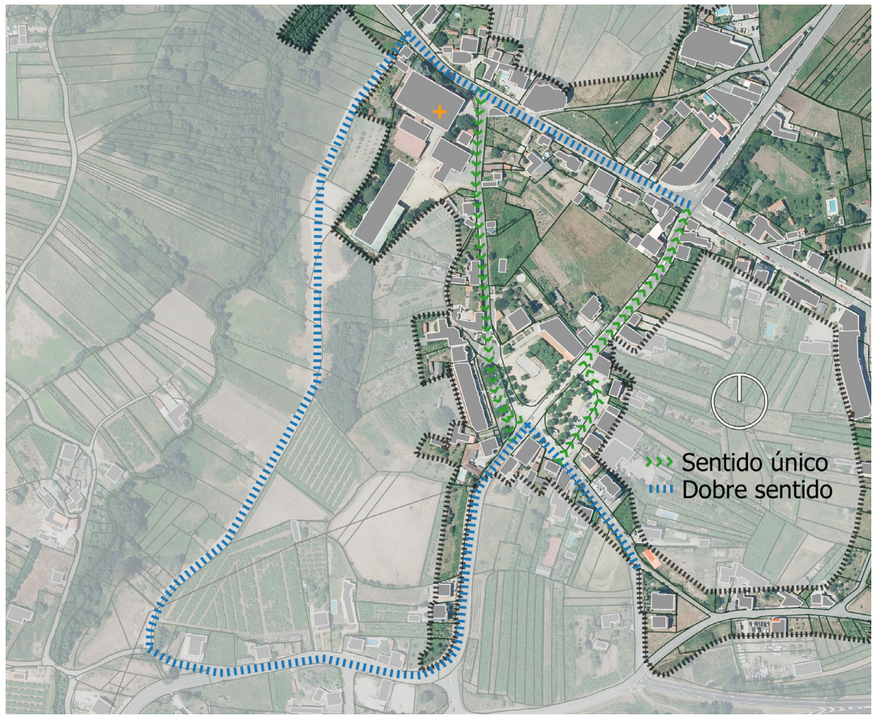
Imaxe dunha parada de autobús no concello de Meis.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.3.9.4 Medidas de calmado de tráfico e implantación de Zonas 10 no núcleo de O Mosteiro**
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.9 Diminución do impacto do vehículo privado
OBXETIVOS	CV.06, DE.01, DE.02, OF.03, OF.01, CV.07
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	A creación de zonas de calmado de tráfico é unha das medida que permite xestionar a convivencia dos diferentes modos de transporte. Proponse a redución a 10 km/h en certas áreas, nas cales o vehículo e o peón comparten espazo, dadas as reducidas dimensións dos viarios neste ámbito e ao elevado tránsiro peonil: Plataformas compartidas da Avenida de Cambados, da Rúa Alcalde Jorge Casal, da Rúa Igrexa, da Praza de España e da Rúa Rampa da Feira. O resto de medidas tales como lombos, bandas reductoras de velocidade ou semáforos de velocidade irían instaladas no resto da Avenida de Cambados e na Rúa Médico Paz García As velocidades que as veces acadan os vehículos entran en confrontación coas características que se dan naqueles treitos urbanos e de importantes fluxos peonís.
AXENTES	Concello de Meis
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Esquema das zonas a intervir no núcleo de O Mosteiro.Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.3.9.5 Restriccións ao tráfico pesado na Rúa Alcalde Jorge Casal e implantación de sentido único na rúa Rampa da Feira**
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.9 Diminución do impacto do vehículo privado
OBXETIVOS	OF.01, OF.02, OF.04, DE.01, DE.02, DE.03, CV.05, DE.05, MA.04, CU.01, CU.02.
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	Na Rúa Alcalde Jorge Casal restrinxirase o paso de vehículos pesados (incluido autobuses escolares) hacia a Praza de España. A Rúa Rampa da Feira pasará a ser de sentido único dende a Praza de España hacia a Avenida de Cambados
AXENTES	Concello de Meis
ORZAMENTO ESTIMADO	134 eu/mL (medidas encamiñadas ao peche dunha rúa de cara á circulación do tráfico privado)
INFORMACIÓN GRÁFICA	



MEDIDA	**OP.3.10.1 Proxectos de humanización en espazos referenciais e de centralidade en determinados núcleos de poboación**
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.10 Redución da presenza do vehículo nos principais núcleos de poboación
OBXETIVOS	OF.01, OF.02, OF.04, DE.01, DE.02, DE.03, CV.05, DE.05, MA.04, CU.01, CU.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Longo prazo
DESCRICIÓN	A través desta medida búscase devolverlle á veciñanza certos espazos públicos de centralidade e de referencia restrinxindo o estacionamento de vehículos a motor, humanizando a través da incorporación de mobiliario urbano, elementos naturais e plataformas únicas: Vilanoviña diante do CRA, Contorna da Casa de Cultura de Zacande, Rialdonio diante do CRA, Contorna do Centro Social de San Salvador, espazo exterior do CS de San Martiño
AXENTES	Concello de Meis, Deputación de Pontevedra
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	





Plano da proposta de reorganización de tráfico na Rúa Alcalde Jorge Casal e Rúa Rampa da Feira.
Fonte: elaboración propia

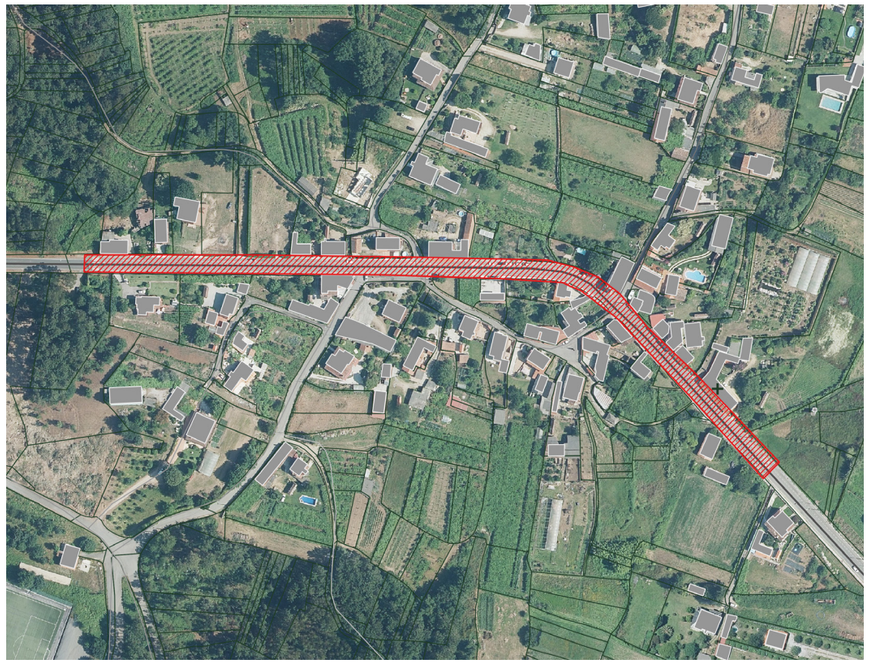
Imaxes no entorno do CRA de Meis no lugar de Rialdonio.
Fonte: elaboración propia

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



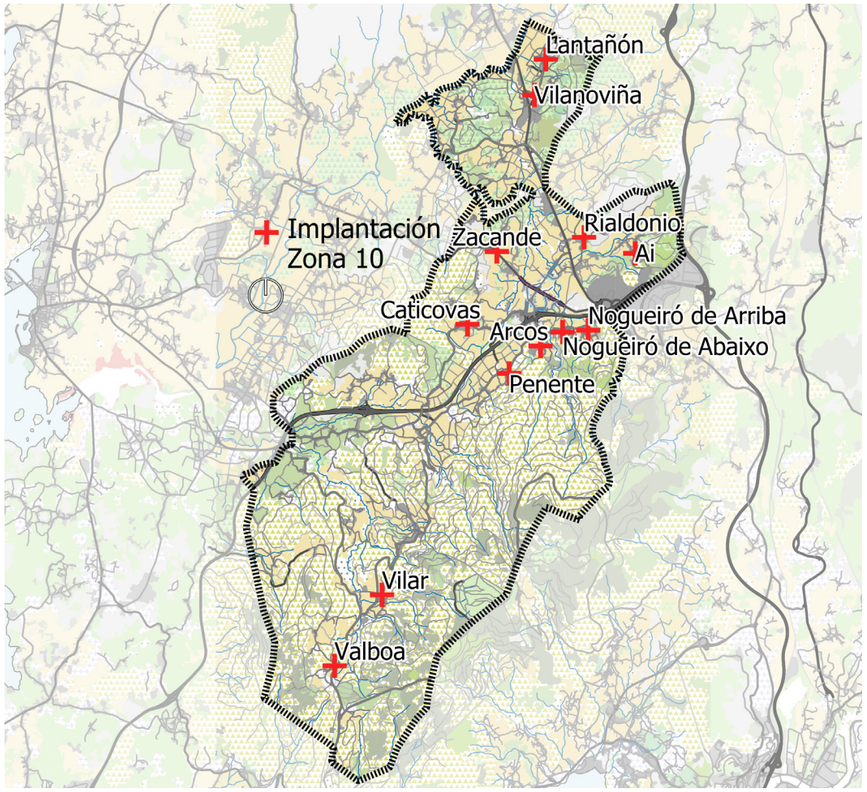
Imaxe da rúa da Igrexa no núcleo de O Mosteiro.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.3.10.3 Mellora da seguridade viaria en determinados núcleos ou puntos considerados “negros”**
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.10 Redución da presenza do vehículo nos principais núcleos de poboación
OBXETIVOS	OF.01, OF.02, OF.04, DE.01, DE.02, DE.03, CV.05, DE.05, MA.04, CU.01, CU.02.
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo
DESCRICIÓN	Propóñense un conxunto de actuacións relacionadas coa mellora da seguridade viaria no núcleos/lugares (entre outros) de: -Zacande no treito que vai dende o cruce do campo de fútbol ata o inicio da curva (indo dende O Mosteiro): Este treiro de menos de 200 metros inclue unha forte pendentem cinco cruces e unha curva pechada. As medidas incluirían a mellora da visibilidade e a prohibición de estacionar nos cruces. a prohibición de xirar a esquerda, a prohibición de adiantar así como a limitación de velocidades antes, durante e despois deste tramo e por último a incorporación de badenes, semáforos de klimtación de velocidade e máis sinalización de advertencia. -Capela de San Antón (EP9405): Implantación de medidas de temperado de tráfico antes e depois e durante o tramo de curvas, que inclue o desvio cara ao CEIP.
AXENTES	Concello de Meis, Deputación de Pontevedra, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	150 eu/m2
INFORMACIÓN GRÁFICA	

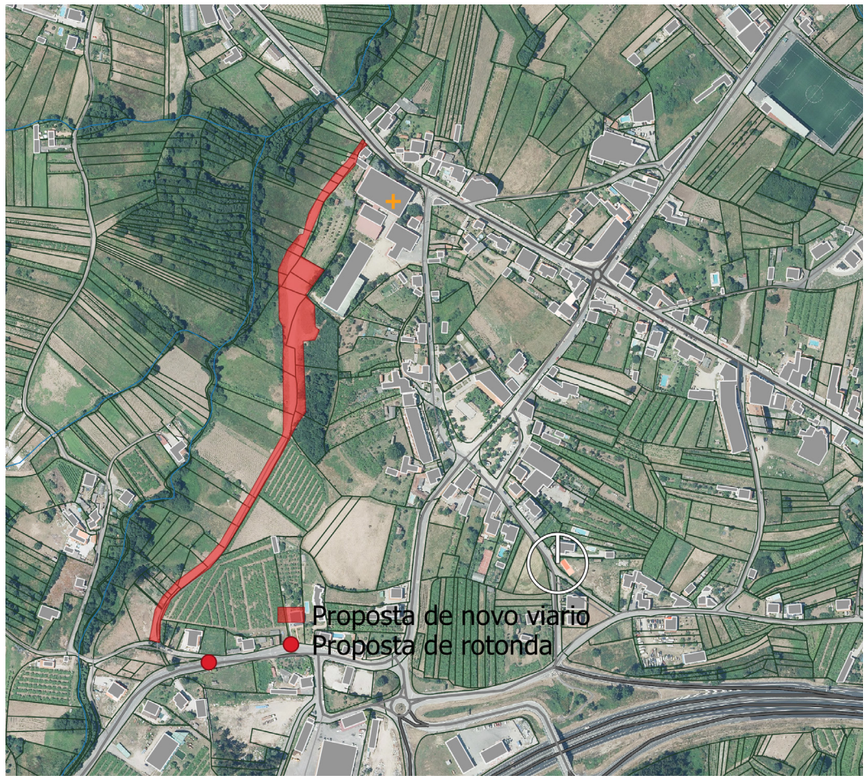


Esquema do treito a intervir en Zacande.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.3.10.4 Redución do impacto do vehículo en determinados núcleos de poboación coa implantación de Zonas 10**
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.10 Redución da presenza do vehículo nos principais núcleos de poboación
OBXETIVOS	OF.01, OF.02, OF.04, DE.01, DE.02, DE.03, CV.05, DE.05, MA.04, CU.01, CU.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo
DESCRICIÓN	Implantación de medidas de calmado de tráfico a través da Zonas 10 nos espazos de maior densidade dentro de determinados núcleos de poboación do Concello: Os Nogueirós, Vilar, Valboa, Arcos, Vilanoviña, Lantañón, Zacande, Caticovas, Rialdonio, Penente, Ai. Esta medida requirirá a elaboración dun estudio previo para identificar as zonas de maior densidade poboación e/ou edificatoria.
AXENTES	Concello de Meis, Deputación de Pontevedra.
ORZAMENTO ESTIMADO	150 eu/m2
INFORMACIÓN GRÁFICA	



MEDIDA	**OP.3.11.1 Estudiar a posibilidade de abrir a estrada que une a PO300 coa EP9402 pola parte traseira do CPI, liberando ao núcleo urbano de tráfico**
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.11 Racionalización e xerarquización da rede viaria
OBXETIVOS	OF.12, OF13, CV.05
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Curto prazo para a transferencia municipal. Medio prazo para adecuación do viario.
DESCRICIÓN	Transferencia municipal e posta a punto da nova estrada que une a PO300 coa EP9402 co obxectivo de descargar a este ámbito do tráfico de tránsito existente na PO300 así como liberar a Rúa Alcalde Jorge Casal de autobuses escolares facendo moito máis fluido o tránsito nos viarios de acceso ao CPI en horario de entrada e saida. Plantéxase además a incorporación dunha bolsa de estacionamento no novo viario para dar servizo tanto ao transporte escolar como ao profesorado e traballadores do centro e a implantación dunha rotonda na EP9402.
AXENTES	Concello de Meis, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	15.000 €/estudo
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Plano de proposta de lugares de implantación de zonas 10.
Fonte: elaboración propia

Plano do novo vial e rotonda propostos no núcleo de O Mosteiro.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.3.12.1 Deseño e construción dunha area de autocaravanas no núcleo de O Mosteiro**
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.12 Mellora da xestión de aparcadoiros no núcleo urbano
OBXETIVOS	OF.06, OF.07
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	Co obxetivo de reter aos visitantes que cruzan o concello de Meis para trasladarse ás zonas costeiras do Salnés através da AG4.1, proponse a construcción dunha zona de estacionamento e pernocta para autocaravanas aproveitando as saidas existentes da autovía. Esta zona de estacionamento contará con auga corrente e vaciado de depósitos de augas negras. Para tal fin proponse reservar unha zona na parcela que vai a ir destinada ao novo centro de saude e as novas zonas verdes e de lecer asociadas ao Regato de Santo Tomé, en O Mosteiro. Outro espazo podería plantexarse no inicio da Ruta da Pedra e da Auga, aproveitando a saida 9 da autovía e utilizando este sendeiro tan famoso como recurso.
AXENTES	Concello de Meis
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe da posible ubicación do futuro centro de saúde.
Fonte: elaboración propia

MEDIDA	**OP.3.12.2 Deseño e implementación de bolsas de estacionamento na contorna dos principais centros atratores: CPI, futuro Centro de Saúde e campo de fútbol municipal**
EIXO	EIXO 3. Redución do impacto do vehículo
LIÑA ESTRATÉXICA	LA.12 Mellora da xestión de aparcadoiros no núcleo urbano
OBXETIVOS	OF.06, OF.07, OF.08, OF.09, MA.04, CU,01, CU.02
PROGRAMACIÓN TEMPORAL	Medio prazo
DESCRICIÓN	Co obxectivo de mellorar a accesibilidade nas contornas dos principais centros atractores proponse a construcción de duas bolsas de estacionamento para dar servizo ao CPI (autobuses escolares e docentes), campo de fútbol municipal, futuro centro de saude.
AXENTES	Concello de Meis, Xunta de Galicia
ORZAMENTO ESTIMADO	Variable segundo proxecto
INFORMACIÓN GRÁFICA	



Imaxe dunha parcela proposta para a impolantación de bolsas de estacionamento.
Fonte: elaboración propia

6. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

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

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

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

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

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

Estas programacións temporais definiranse segundo diferentes características:

Curto prazo

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

Medio prazo

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

Longo prazo

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

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

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

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

	LIÑAS DE ACTUACIÓN			OPERACIÓNS	CURTO PRAZO		MEDIO PRAZO		LONGO PRAZO
					1 ano	2 anos	3 anos		4-10 anos
EIXO1. MODELO DE PRIORIDADE PEONIL E CICLISTA NO NÚCLEO URBANO	LA.1	Dereito á mobilidade	OP.1.1.1	Realización de proxectos de humanización no núcleo urbano: Rúa Alcalde Jorge Casal; Avenida de Cambados; Rúa Rfampa da Feira; Contorna do Pavillón Municipal; Rúa da Igrexa.	OP.1.1.1				
			OP.1.1.2	Elaboración dun plan de accesibilidade universal		OP.1.1.2			
	LA.2	Fomento e mellora dos desprazamentos peonís	OP.1.2.1	Consecución dunha rede de itinerarios peonís e ciclables accesible que conecten o núcleo internamente e que o artellen coa integración dunha rede de Camiños Escolares Seguros	OP.1.2.1				
			OP.1.2.2	Beirarruas: Proxecto de mellora (aumento de anchos e incorporación de vexetación e de elementos naturais. Avenida de Cambados a Avenida Médico Paz García); Programa de conservación e mantemento.	OP.1.2.2				
	LA.3	Mellora da accesibilidade aos centros atracores	OP.1.3.1	Infraestructura ciclable: Sistema de préstamos de bicis eléctricas e sistema de estacionamento para bicicletas.	OP.1.3.1				
			OP.1.3.2	Estudo da iluminación en vías con maior intensidade de tráfico e mellora da sinalización horizontal e vertical	OP.1.3.2				
			OP.1.3.3	Medidas de seguridade viaria ao longo da rede de sendeiros peonís e tramos viarios conflictivos	OP.1.3.3				
	LA.4	Mellora do medio ambiente urbano	OP.1.4.1	Incorporación de vexetación de calidade no espazo urbano ou renovación do existente	OP.1.4.1				
			OP.1.4.2	Inclusión de mobiliario urbano no espazo público.	OP.1.4.2				
			OP.1.4.3	Deseño e creación dun eixo verde urbano		OP.1.4.3			
			OP.1.4.4	Deseño e implementación espazos públicos de referencia e centralidade para a veciñanza: parques, prazas e zonas verdes		OP.1.4.4			
EIXO 2. MODELO DE CONECTIVIDADE SOSTIBLE E SAUDABLE A ESCALA TERRITORIAL	LA.5	Fomento de sendas ciclistas e peonís entre parroquias	OP.2.5.1	Ampliación e mellora da rede actual de sendas peonís/ciclistas		OP.2.5.1			
			OP.2.5.2	Revisión e mellora dos pasos elevados sobre a AG4.1	OP.2.5.2				
			OP.2.5.3	Creación de puntos de descanso cada certa distancia nas sendas peonís e ciclables, así como puntos de chamada de emerxencia		OP.2.5.3			
			OP.2.5.4	Garantir a conservación das sendas existentes.	OP.2.5.4				
	LA.6	Mellora do transporte colectivo	OP.2.6.1	Facilitar o intercambio de sistemas de mobilidade no concello.		OP.2.6.1			
			OP.2.6.2	Reforzo das liñas existentes de autobuses e impulso a medidas de transporte baixo demanda e fomento de transporte colectivo		OP.2.6.2			
			OP.2.6.3	Construción dunha bolsa de estacionamento - lanzadeira na AG4.1		OP.2.6.3			
	LA.7	Medidas medioambientais e de protección e acceso ao patrimonio	OP.2.7.1	Ampliación e mellora da rede de sendeiros de uso recreativo		OP.2.7.1			
	LA. 8	Difusión e concienciación na cidadanía	OP.2.8.1	Realización de campañas de concienciación, xornadas informativas sobre a mobilidade sustentable para a cidadanía e obradoiros en colexios e outros centros.	OP.2.8.1				
			OP.2.8.2	Comunicación e realización de mesas de seguimento coa veciñanza		OP.2.8.2			
			OP.2.8.3	Integración da perspectiva de xénero no espazo público	OP.2.8.3				
EIXO 3. REDUCIÓN DO IMPACTO DO VEHÍCULO	LA.9	Diminución do impacto do vehículo privado	OP.3.9.1	Diminución do ancho de calzada na PO532 (Fontenla)		OP.3.9.1			
			OP.3.9.2	Xerarquización da rede viaria no núcleo urbano	OP.3.9.2				
			OP.3.9.3	Estudo de racionalización da sinalización vertical	OP.3.9.3				
			OP.3.9.4	Medidas de calmado de tráfico e implantación de Zonas 10 no núcleo de O Mosteiro		OP.3.9.4			
			OP.3.9.5	Restriccións ao tráfico pesado na Rúa Alcalde Jorge Casal e implantación de sentido único na rúa Rampa da Feira		OP.3.9.5			
	LA.10	Redución da presenza do vehículo nos núdeos de poboación	OP.3.10.1	Proxectos de humanización en espazos referenciais e de centralidade en determinados núcleos de poboación					OP.3.10.1
			OP.3.10.2	Conservación das pistas locais e mellora dalgúns viarios.	OP.3.10.2				
			OP.3.10.3	Mellora da seguridade viaria en determinados núcleos ou puntos considerados “negros”	OP.3.10.3				
			OP.3.10.4	Reducción do impacto do vehículo en determinados núcleos de poboación coa implantación de Zonas 10		OP.3.10.4			
	LA. 11	Racionalización e xerarquización da rede viaria	OP.3.11.1	Apertura da estrada que une a PO300 coa EP9402 pola parte traseira do CPI, liberando ao núcleo urbano de tráfico	OP.3.11.1				
	LA. 12	Mellora da xestión de aparcadoiros nos núcleos de poboación	OP.3.12.1	Deseño e construción dunha area de autocaravanas no núcleo de O Mosteiro		OP.3.12.1			
			OP.3.12.2	Deseño e implementación de bolsas de estacionamento na contorna dos principais centros atratores: CPI, futuro Centro de Saúde e campo de fútbol municipal		OP.3.12.2			

Plan de Implementación.
Fonte: Elaboración propia

7. SEGUIMENTO DA MOBILIDADE SOSTIBLE

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

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

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

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

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

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

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

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

O indicador do primeiro ámbito é a media da densidade de vivendas no núcleo urbano, que se calcula coa relación entre o número de vivendas urbanas e a superficie urbana. Para a obtención desta información pode recorrerse á Sede Electrónica do Catastro e ao IGE. O PXOM de Meis será o que limite cal é a superficie urbana.

Os indicadores do segundo ámbito son a calidade do aire, medido como os gramos de CO_2 emitidos por pasaxeiro por Km, e a accesibilidade do viario, medido como a relación entre os metros lineais de rúas accesibles entre os metros lineais de rúas totais. Neste caso para a obtención da información precísase recorrer a distintas fontes, como a DGT, o Padrón de Vehículos, un traballo de campo de inventariado da rede viaria, o IGE, etc.

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

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

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

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

perficies no Catastro.

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

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

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

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

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

O indicador que se corresponde ao ámbito de dotación e distribución equilibrada de equipamentos é a proximidade a equipamentos básicos, actividades de uso cotiá e espazos públicos, para o cal temos dúas fórmulas de cálculo. Por un lado atópase a relación entre a poboación de Meis con cobertura total e a poboación total, e por outro a relación entre a poboación con cobertura superior ao 70% (máis de 6 servizos no caso de Meis) e a poboación total. Neste caso incorpóranse dúas formas de cálculo dado a complexidade que supón ter cubertas o 100% das vivendas co 100% dos servizos no núcleo urbano, xa que os contornos do solo urbano aproxímanse a características rurais pola súa dispersión e tipoloxía de vivenda, dificultando a cobertura. Poderanse facer estas dúas operación mediante un traballo de campo que permita identificar os puntos de servizo e o tratamento dos datos mediante ferramentas GIS que permita coñecer as vivendas fóra e dentro dos radios de cobertura. No cadro adxunto amósanse os radios que se toman para o cálculo zas zonas de influencia de cada tipo de servizo.

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

Acceso a Espazos Públicos	Distancia
Área de juegos infantiles	300m

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

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

MOBILIDADE
COMPACIDADE E

FÓRMULA DE CÁLCULO	RESULTADOS	TENDENCIA DESEXABLE	FONTES INFORMACIÓN	PERIODICIDADE
nº de viaxes a pé / nº viaxes xerados	23,81%	<20% viaxes en vehículo privado en zona urbana	Enquisas	Cuadrienal
nº de viaxes en bicicleta/ nº viaxes xerados	0,00%			
nº de viaxes en vehículo privado / nº viaxes xerados	78,80%	>50% viaxes en vehículo privado en zona interurbana		
nº de viaxes en transporte público / nº viaxes xerados	5,07%			
nº de viaxes en transporte compartido ou outros / nº viaxes xerados	5,99%			
mL de viario con prioridade peonil/mL totais	0,41%	> 75% de espazo viario en zona urbana con prioridade peonil	Rede viaria	Anual
mL de carril bici / mL totais	0,08%	> 80% da poboación dispoña dun carril bici a menos de 300m	Rede viaria, Padrón municipal	Anual
nº de viviendas urbanas/ superficie urbana (ha)	6,30		Sede Eletrónica del Catastro, IGE	
gr de CO2 emitidos/pasaxeiro/km	152,76		DGT, Padrón de Vehiculos, IGN o IGE	
L rúas Accesibles/L total X100	23,17		IGN	

IDADE FUNCIONALIDADE

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

COMPLEXIDADE
COHESIÓN

FÓRMULA DE CÁLCULO	RESULTADOS	TENDENCIA DESEXABLE	FONTES INFORMACIÓN	PERIODICIDADE
DE URBANA				
Nº usos non residenciais/superf urbana	0,334		Sede Eletrónica del Catastro, IGN	
m2 comercio, servicio/sup solo urbano	0,018		Sede Eletrónica del Catastro, IGE	
m2 solo permeable/sup total x100	39,98		IGN	
m2 espazo verde/hab	465,93		IGN, IGE	
mL rúas con arbolado/mL Total de rúas x100	0,71%		Medición de campo	
SOCIAL				
Poboación > 65 anos / Poboación entre 0 e 14 anos	2,92	-	Padrón municipal	Anual
Poboación de Meis con cobertura total / Poboación total x100	0,00		Enquisas e traballo de campo	-
Poboación de Meis con cobertura superior ao 70% (máis de 5 servizos)/ Poboación total x100	1,44			-

09. FICHAS COMPARATIVAS DAS SECCIÓNS

ESTADO INICIAL

Rúa Médico Paz García, 3



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

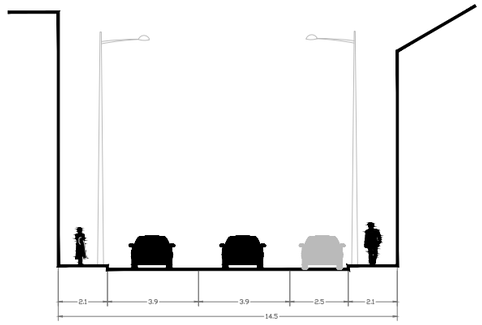
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	

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

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



Avenida de Cambados, 69



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

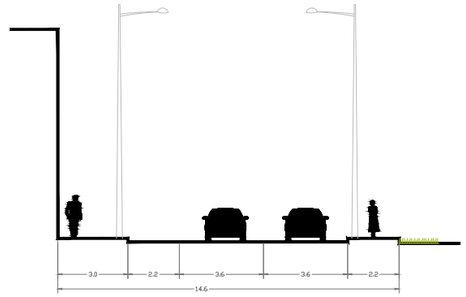
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	

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

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



Avenida de Cambados, 51



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

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

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

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



PROPOSTA

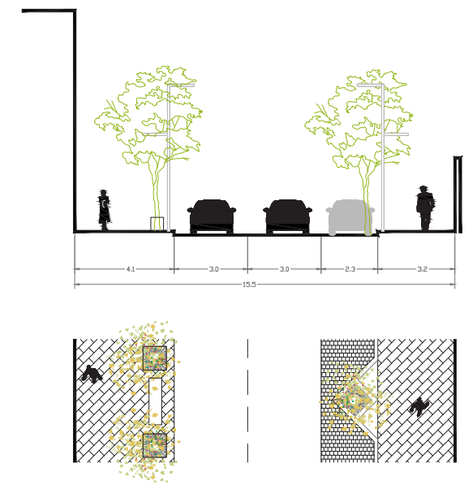
Rúa Médico Paz García, 3

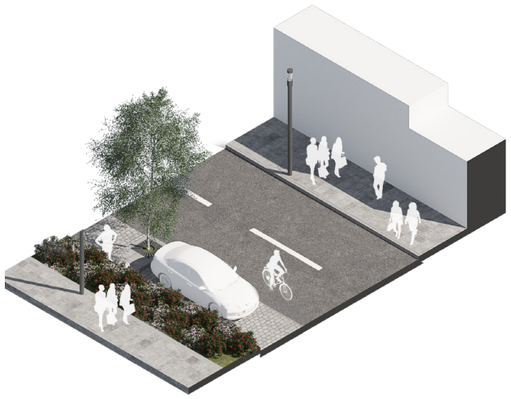
Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	

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

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

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





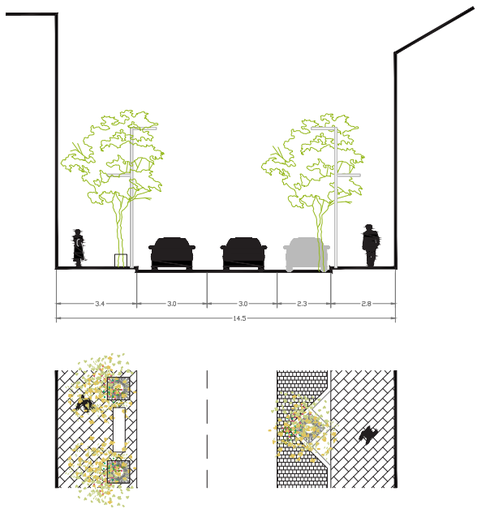
Avenida de Cambados, 69

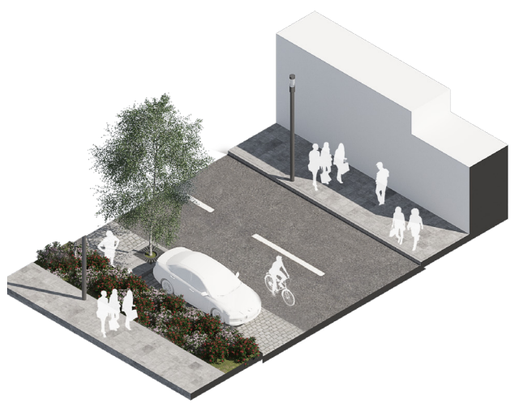
Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	

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

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

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





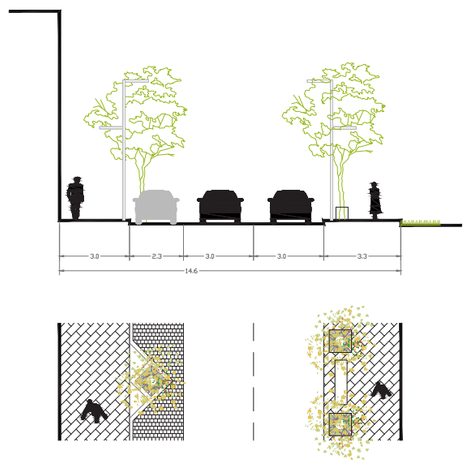
Avenida de Cambados, 51

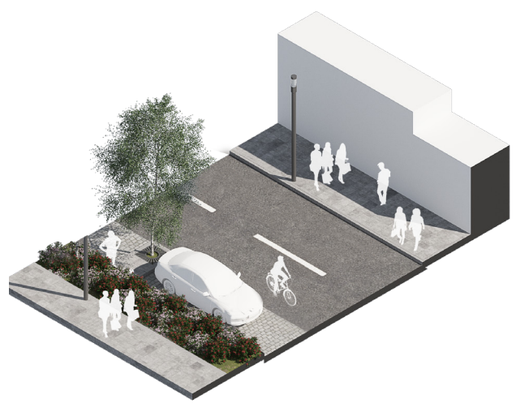
Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	

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

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

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



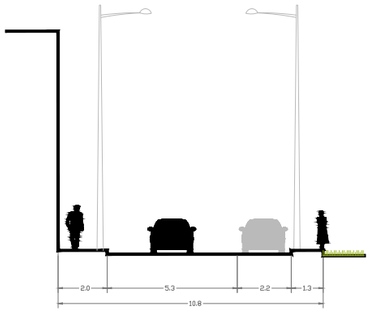


ESTADO INICIAL

Rúa Rampa da Feira

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

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



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

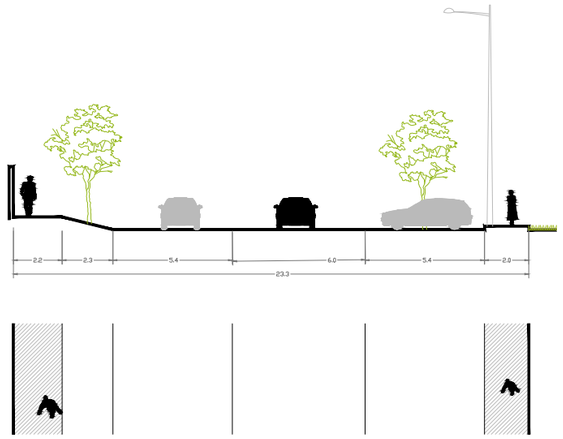
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



Praza de España, 11

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

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



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

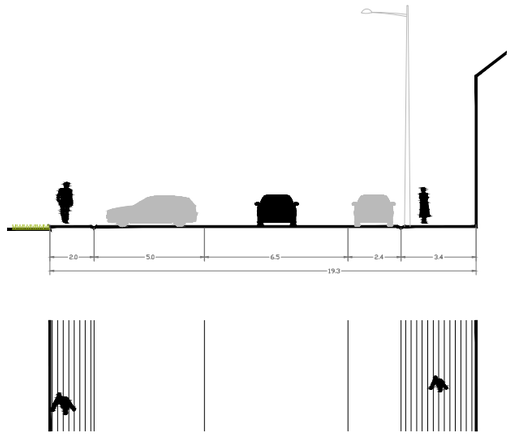
Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	



Praza de España, 5

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

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



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

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

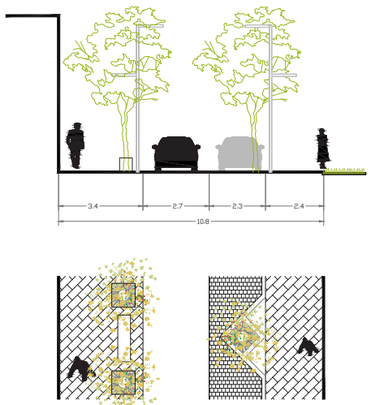


PROPOSTA

Rúa Rampa da Feira

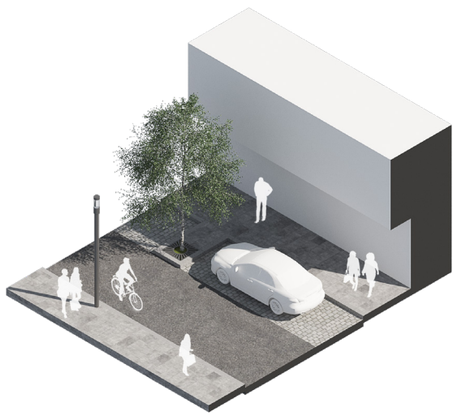
Estacionamento	
Regulado en liña 1	■
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	

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



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

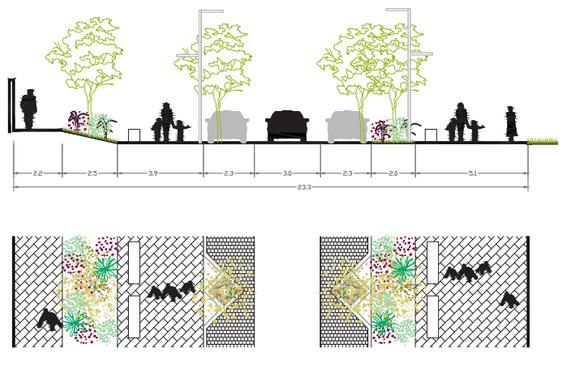
Estado	
Accesibilidade	■
Sinalización	■
Mobiliario urbano	■
R.S.U	■
Iluminación	■
Valoración xeral	■



Praza de España, 11

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

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



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

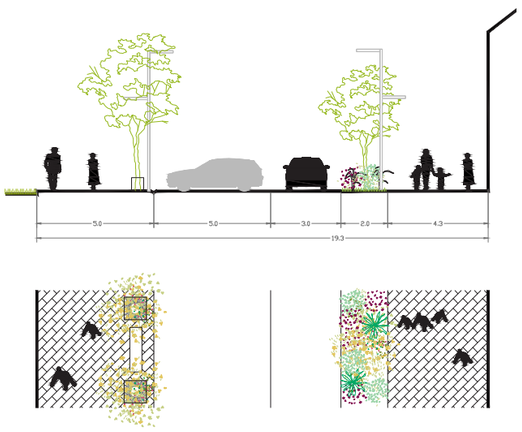
Estado	
Accesibilidade	■
Sinalización	■
Mobiliario urbano	■
R.S.U	■
Iluminación	■
Valoración xeral	■



Praza de España, 5

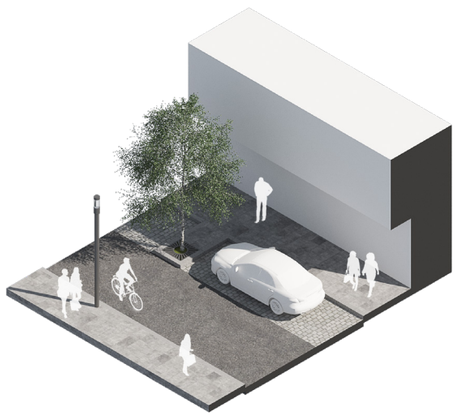
Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	■
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	

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



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

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



ESTADO INICIAL

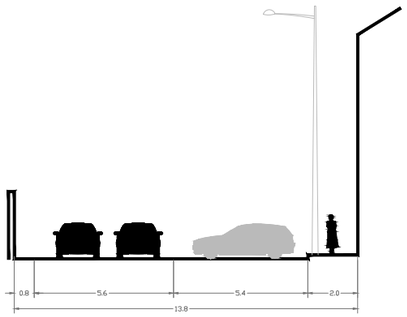
Rúa da Igrexa, 2

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

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

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

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





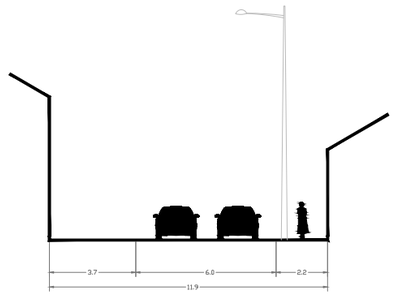
EP-9402

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

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

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

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





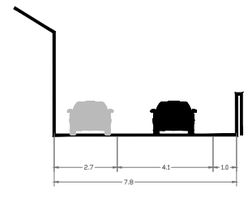
Rúa Alcalde Jorge Casal, 4

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

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

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

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



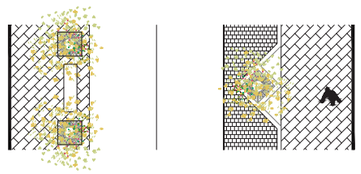


PROPOSTA

Rúa da Igrexa, 2

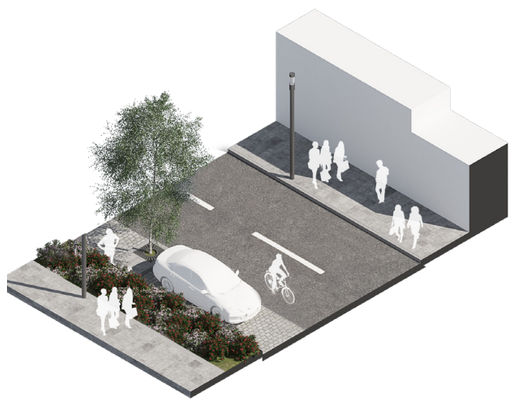


Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	



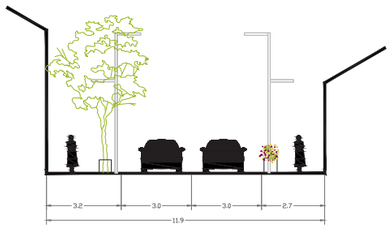
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	

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

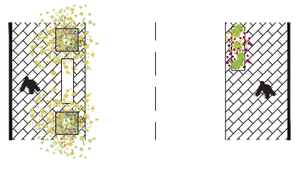


Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	

EP-9402



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



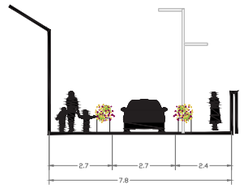
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	

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

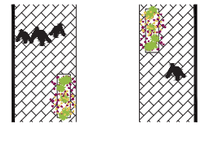


Estado	
Accesibilidade	
Sinalización	
Mobiliario urbano	
R.S.U	
Iluminación	
Valoración xeral	

Rúa Alcalde Jorge Casal, 4

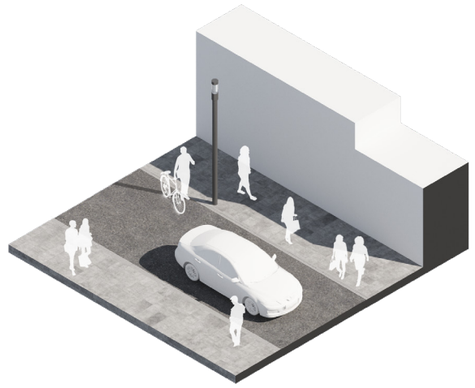


Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	



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

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



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

ESTADO INICIAL

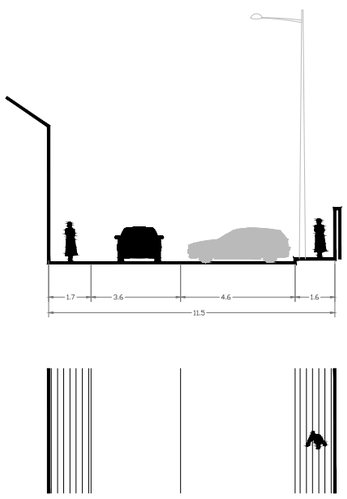
Rúa Alcalde Jorge Casal, 14

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

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

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

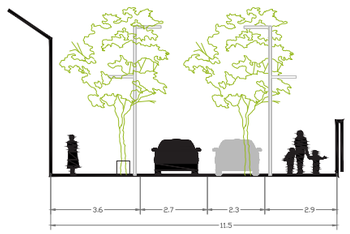
Estado
Accesibilidade
Sinalización
Mobiliario urbano
R.S.U
Iluminación
Valoración xeral



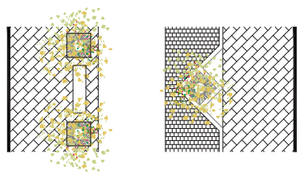


PROPOSTA

Rúa Alcalde Jorge Casal, 14

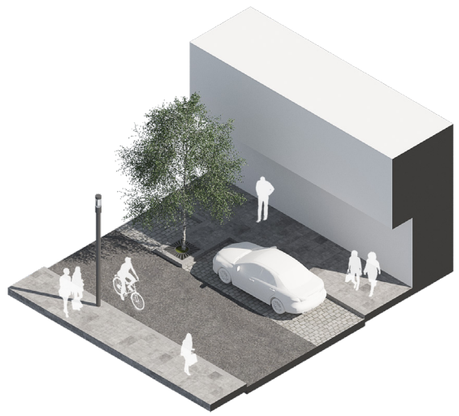


Estacionamento	
Regulado en liña 1	
Regulado en liña 2	
Regulado en batería 1	
Regulado en batería 2	
Non regulado	
Ausencia	

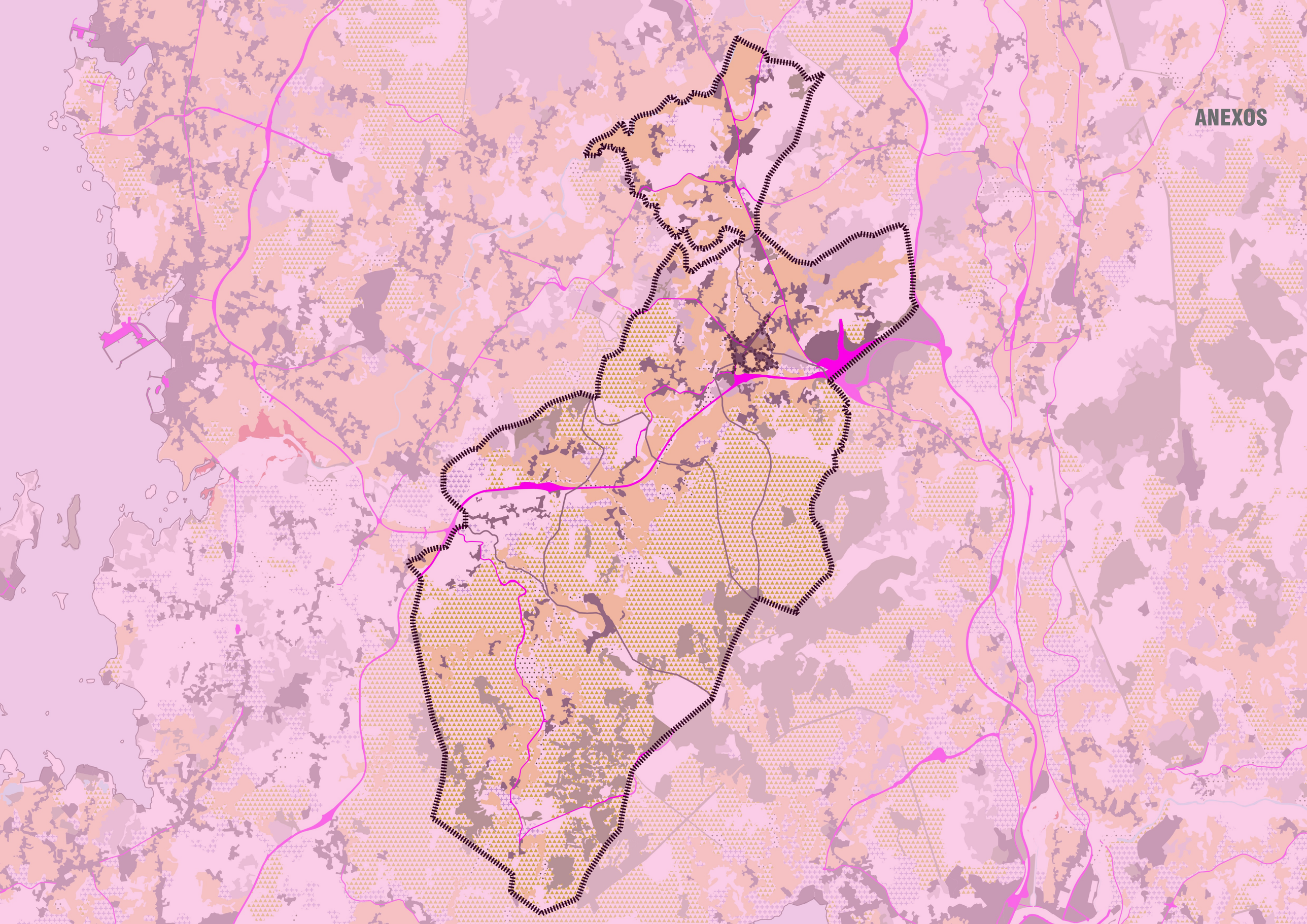


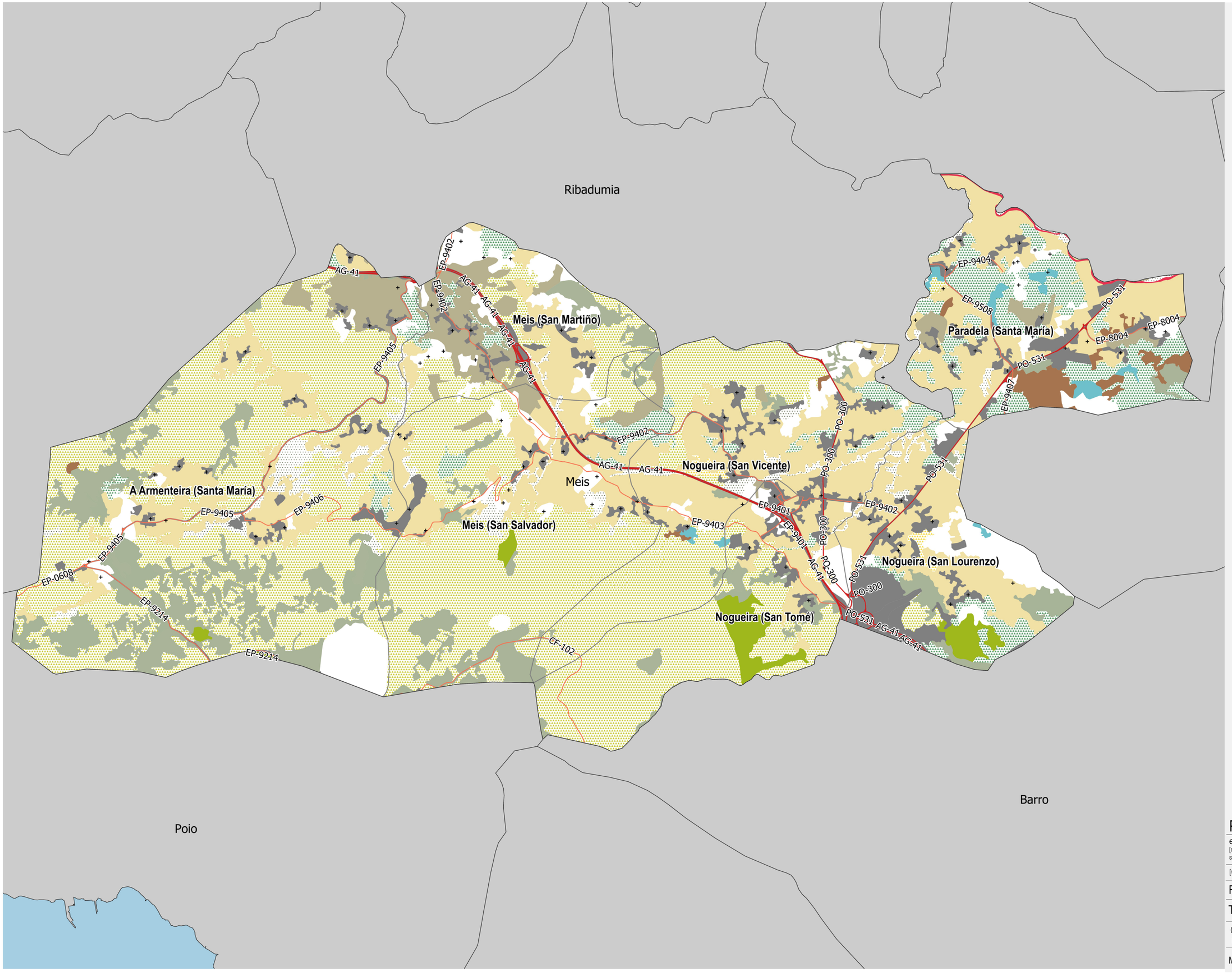
Vexetación	
Árbores nunha beirarrúa	
Árbores en dúas beirarrúas	
Espazo axardinado	
Xardineiras	
Sen vexetación	

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



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


ANEXOS



Lenda

TITULARIDADE DE VIARIO

- Administración Xeral do Estado
- Comunidade Autónoma
- Deputación Provincial
- Concello
- Outros

PMS MEIS

estudio**mmasa**
[muñiz mas alfya s.l.p.]
soc.col 20118

Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA

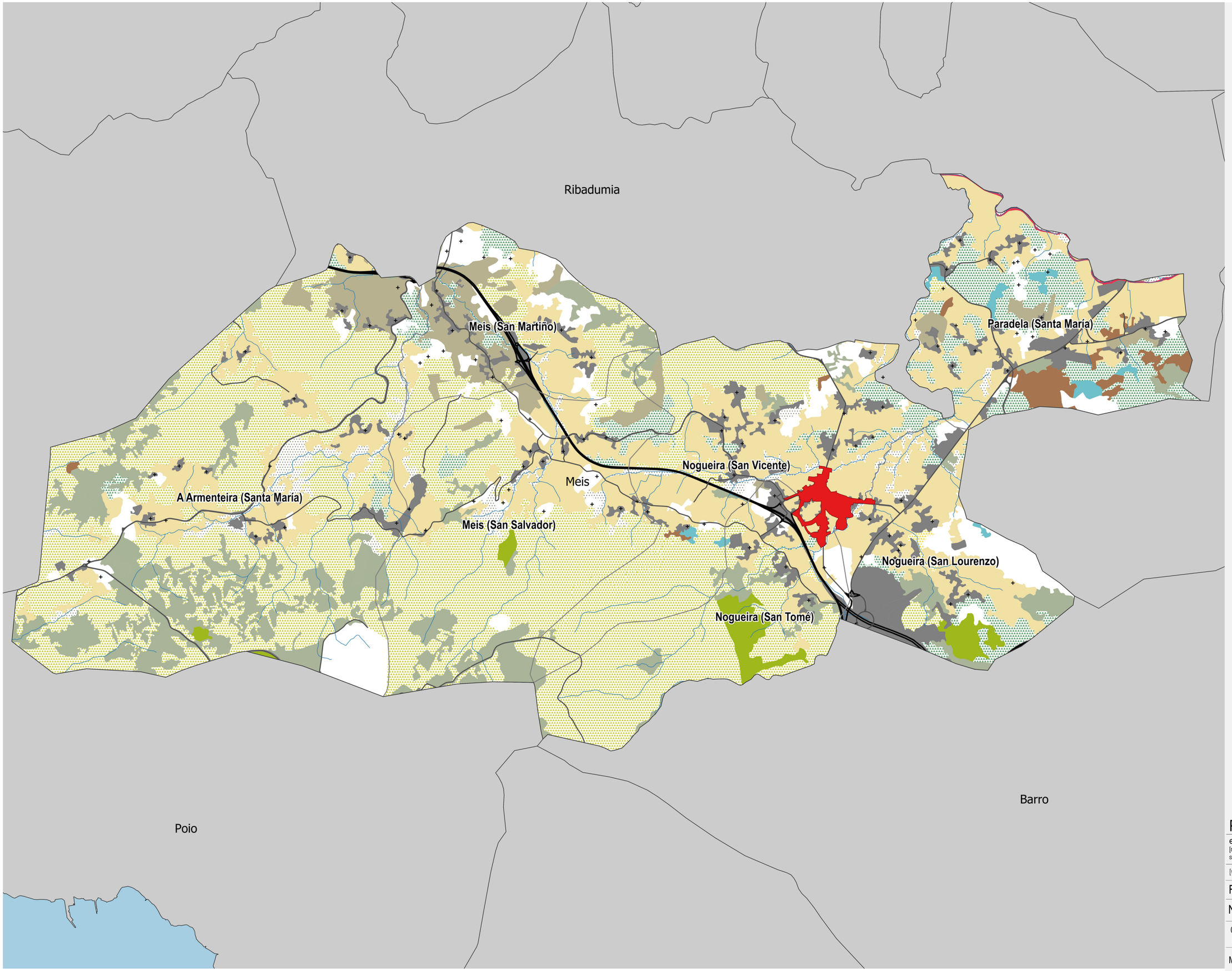
[w] www.mmasa.net [@] info@mmasa.net [T] 981.664.463

FASE I. Toma de datos e análise

TITULARIDADE DAS ESTRADAS

0 250 500

MARZO 2022



Lenda

- Núcleo Urbano de Mosteiro
- Parroquias
- Entidades de Poboacion

PMS MEIS

estudio**mmasa**
[muñiz mas alfya s.l.p.]
soc.col 20118

Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA

[w] www.mmasa.net [@] info@mmasa.net [T] 981.664.463

FASE I. Toma de datos e análise

NÚCLEO URBANO

0 250 500

MARZO 2022

Lenda

- Praza de Abastos
- Parque infantil
- Biblioteca Pública
- Casa do Concello
- Centro Cultural Social
- Centro de Ensino
- Centro de Saude
- Escola Infantil
- Instalación Deportiva
- Xulgado

PMS MEIS

estudio **mmasa**
[muñiz mas alfya s.l.p.]
soc.col 20118

Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA

[w] www.mmasa.net [@] info@mmasa.net [T] 981.664.463

FASE I. Toma de datos e análise

Centros Atractores e Zonas Verdes

0 50 100 m

MARZO 2022



Lenda

- Administración Xeral do Estado
- Comunidade Autónoma
- Deputación Provincial
- Concello
- Outros

PMS MEIS

estudio**mmasa**
[muñiz mas alfya s.l.p.]
soc.col 20118

Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA

[w] www.mmasa.net [@] info@mmasa.net [T] 981.664.463

FASE I. Toma de datos e análise

TIPIFICACIÓN VIARIA

0 50 100 m

MARZO 2022



PMS MEIS

estudio**mmasa**
[muñiz mas alfya s.l.p.]
soc.col 20118

Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA

[w] www.mmasa.net [@] info@mmasa.net [T] 981.664.463

FASE I. Toma de datos e análise

ANCHO PLATAFORMA

0 50 100 m

MARZO 2022

Lenda

- Sen beirarrúa
- Ámbas beirarrúas < 1.8m
- Polo menos 1 beirarrúa >1.8m
- Ámbas beirarrúas > de 1.8m
- Rúa peonil

PMS MEIS

estudio**mmasa**
[muñiz mas alfya s.l.p.]
soc.col 20118

Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA

[w] www.mmasa.net [@] info@mmasa.net [T] 981.664.463

FASE I. Toma de datos e análise

ANCHO BEIRARRUAS

0 50 100 m

MARZO 2022

Lenda

- 0
- <1
- 1 - 3
- 3 - 6
- 6 - 8
- 8 - 10
- 10 - 12
- 12 - 15
- 15 - 20
- 20 - 21

PMS MEIS

estudio**mmasa**
[muñiz mas alfya s.l.p.]
soc.col 20118

Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA

[w] www.mmasa.net [@] info@mmasa.net [T] 981.664.463

FASE I. Toma de datos e análise

PORCENTAXE DE PENDENTE

0 50 100 m

MARZO 2022

Lenda

- Praza de Abastos
- Parque infantil
- Biblioteca Pública
- Casa do Concello
- Centro Cultural Social
- Centro de Ensino
- Centro de Saude
- Instalación Deportiva

Operación 1.1.1: Proxectos de humanización

Operación 1.2.2: Mellora de beirarruas e incorporación de vexetación

Operación 1.4.4: Implantación de zonas verdes

PMS MEIS

estudio**mmasa**
[muñiz mas alfya s.l.p.]
soc.col 20118

Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA

[w] www.mmasa.net [@] info@mmasa.net [T] 981.664.463

FASE III. PROPOSTAS

MEDIDAS DO EIXO 1

0 50 100 m

MARZO 2022

Lenda

- Praza de Abastos
- Parque infantil
- Biblioteca Pública
- Casa do Concello
- Centro Cultural Social
- Centro de Ensino
- Centro de Saude
- Instalación Deportiva
- Medida 1.2.1: Implantación dunha rede de sendas peonís e ciclistas
- Medida 1.4.1: Implantación dun eixo verde

PMS MEIS

estudio**mmasa**
[muñiz mas alfya s.l.p.]
soc.col 20118

Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA

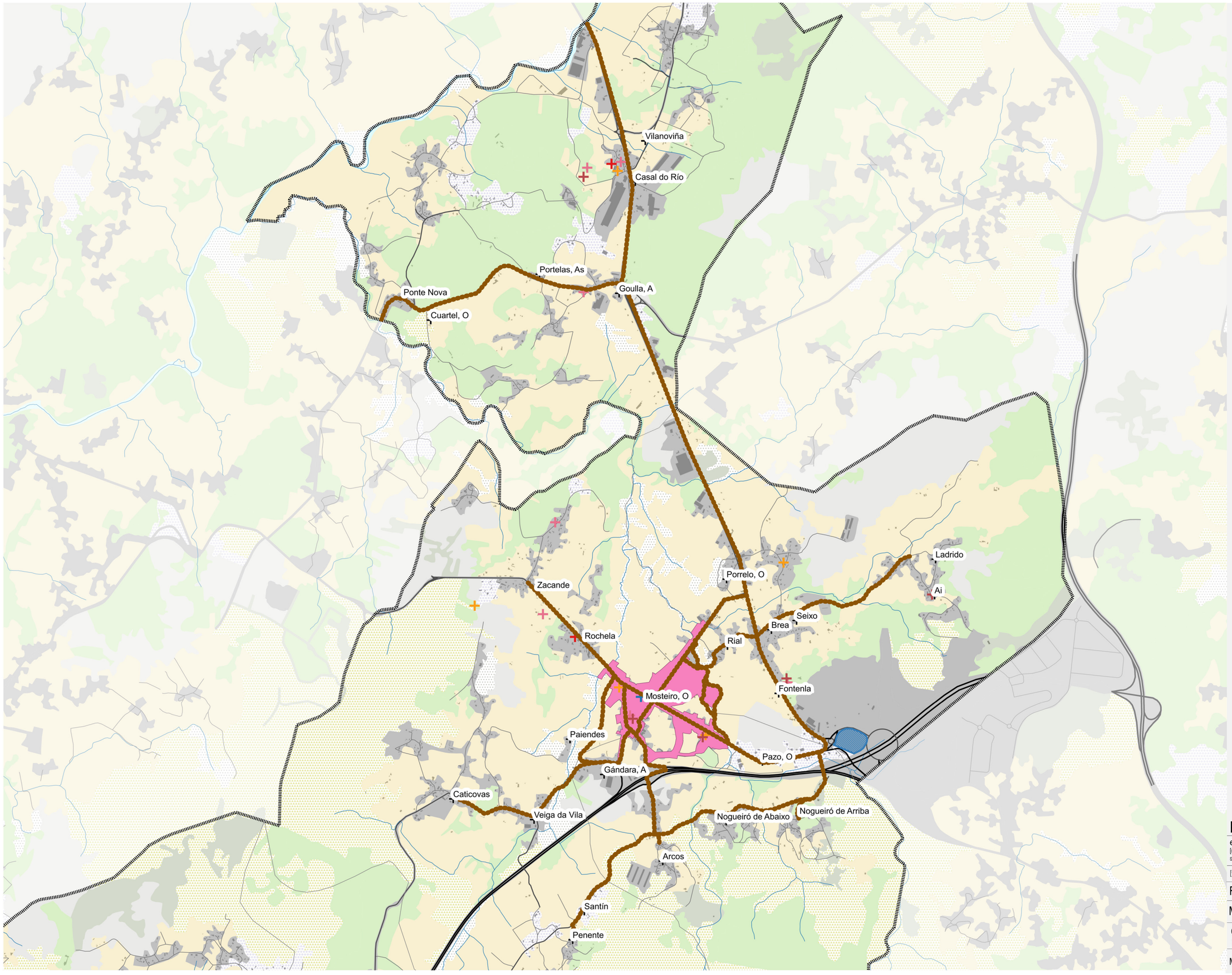
[w] www.mmasa.net [@] info@mmasa.net [T] 981.664.463

FASE III. PROPOSTAS

MEDIDAS DO EIXO 1

0 50 100 m

MARZO 2022



Lenda

- Parque infantil
- Casa do Concello
- Centro Cultural Social
- Centro de Ensino
- Centro de Saude
- Medida 2.5.1: Rede de sendeiros peonís e ciclistas
- Medida 2.6.4: Bolsa de estacionamento - lanzadeira

PMS MEIS

estudio**mmasa**
[muñiz mas alfya s.l.p.]
soc.col 20118

Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA

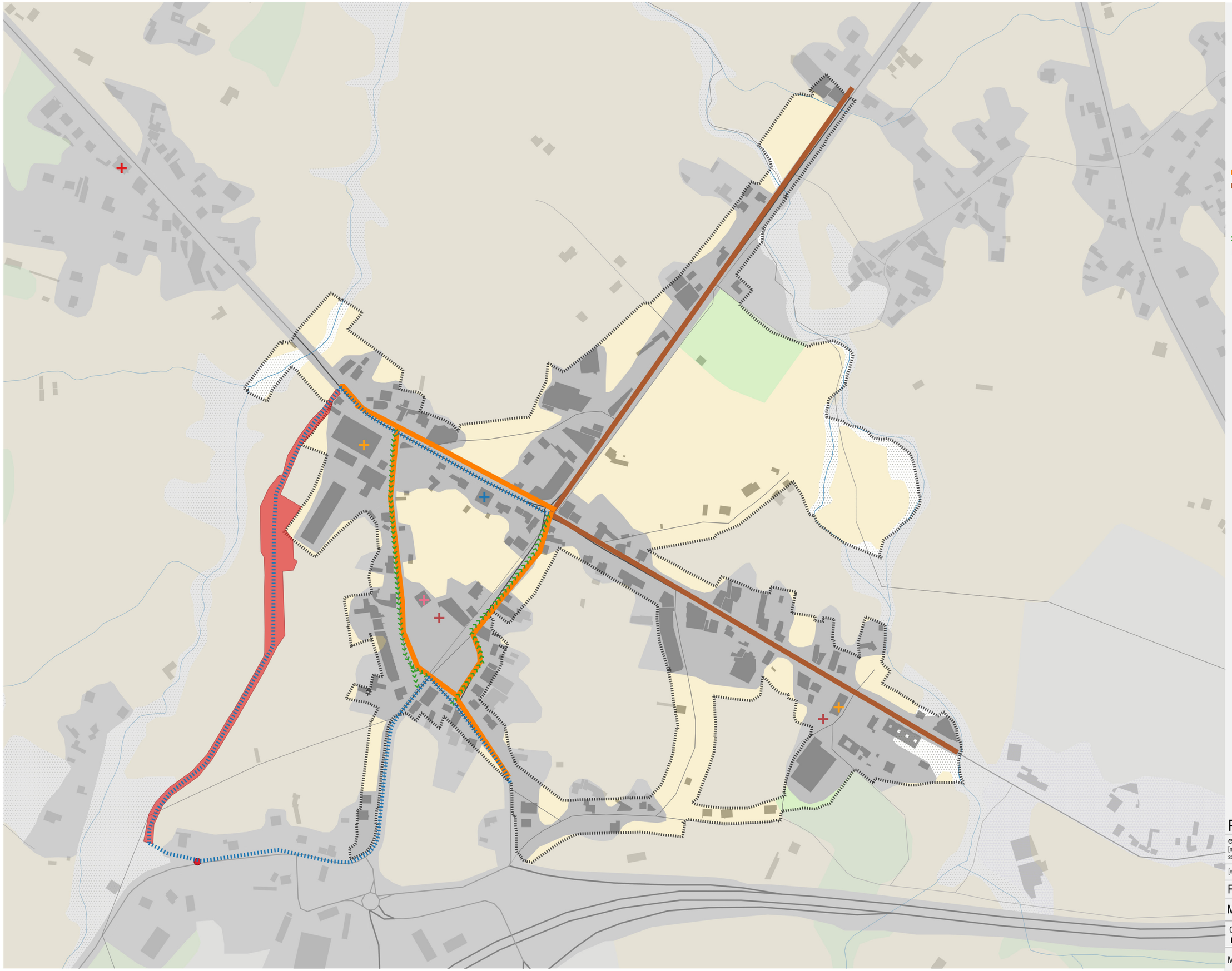
[w] www.mmasa.net [@] info@mmasa.net [T] 981.664.463

FASE III. PROPOSTAS

MEDIDAS DO EIXO 2

0 250 500 m

MARZO 2022



Lenda

- Praza de Abastos
- Parque infantil
- Biblioteca Pública
- Casa do Concello
- Centro Cultural Social
- Centro de Ensino
- Centro de Saude
- Instalación Deportiva

Medida 3.9.4
- Zona 10
- Outras medidas de calmado de tráfico

Medida 3.9.5
- Sentido único
- Dobre sentido

- Medida 3.11.1: Apertura de novo viario
- Medida 3.11.1b: Construción de rotonda

PMS MEIS

estudio**mmasa**
[muñiz mas alfya s.l.p.]
soc.col 20118

Director Técnico
LUCIANO GONZÁLEZ ALFAYA

[w] www.mmasa.net [@] info@mmasa.net [T] 981.664.463

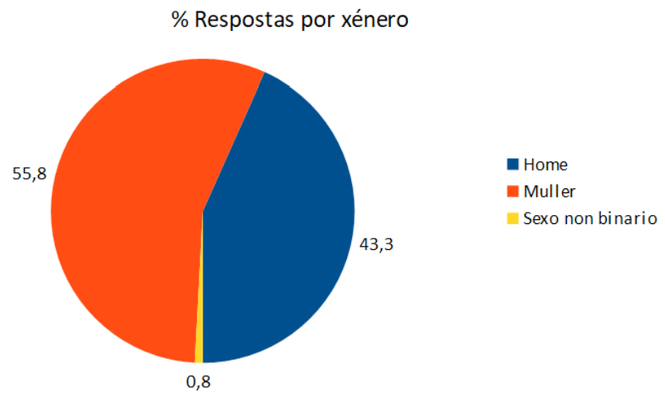
FASE III. PROPOSTAS

MEDIDAS DO EIXO 3

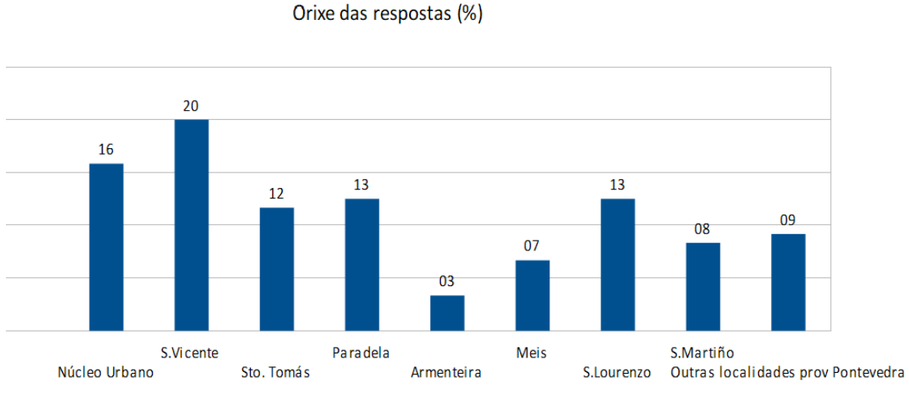
0 50 100 m

MARZO 2022

08. PARTICIPACIÓN CIDADÁ







O presente informe, recolle a suma dos datos obtidos dos 85 cuestionarios recollidos a través da enquisa online aberta na páxina web municipal, e recollidos entre o 15 de novembro do 2021 e o 16 de xaneiro do presente 2022, mais os 37 realizados presencialmente a pé de rúa o 20 de xaneiro. É dicir, analiza de xeito agregado a información relativa a 122 cuestionarios, os cales, distribúense do seguínte xeito no que ao perfil sociodemográfico e residencial das persoas que os cubriron se refíre:

Se ben a participación feminina foi superior á dos varóns en sete puntos porcentuais, no tocante ás idades das persoas que tomaron parte na consulta, sete de cada dez enquisados, tiñan entre 36 e 65 anos.

Por último, no que á oríxe das respostas se refíre, algo máis do 40% proveñen da propia parroquia de Meis e o seu núcleo urbano, mais de S. Vicente de Nogueira, seguidas das localidades de Paradela e S.Lourenzo.

Así pois, en base a esta información, decatámonos que o perfil da persoa que participou na consulta é o dunha muller entre 36 e 65 anos residente na parroquia de San Vicente.

"...no que á oríxe das respostas se refíre, algo máis do 40% proveñen da propia parroquia de Meis e o seu núcleo urbano"

8.1 ANÁLISE DAS RESPOSTAS

O guión do cuestionario, contaba cunha batería de preguntas especialmente orientadas ao propio casco urbano de Meis, aínda que con espazo para recoller e identificar as problemáticas e deficiencias das parroquias.

Principais problemas de mobilidade no núcleo de Meis

Dentro daqueles aspectos relacionados coa mobilidade no centro urbano, solicitábase aos entrevistados que puntuasen distintos aspectos relacionados coa mesma, segundo o seu grao de deterioro, ausencia, estado de conservación...

Nun primeiro lugar destaca a falta de seguridade vial (exceso de velocidade), seguida de moi perto, pola "mala conservación das rúas", entendida neste caso como a súa mala pavimentación, lousas soltas, buracos...

Nun segundo chanzo, e coa mesma nota, atopamos a "ausencia -ou demanda- de carril bici" e a queixa relativa á "accesibilidade"; posteriormente, en penúltimo lugar, aparecen os problemas ocasionados co insuficiente ancho das beirarrúas, tamén relacionados coa accesibilidade. Este primeiro bloque de preguntas, pechábase coa "falta de iluminación", que foi a variable que menor puntuación obtivo.

Resultados Enquisa online. Fonte: Elaboración propia.

Principais problemas de mobilidade no conxunto municipal de Meis

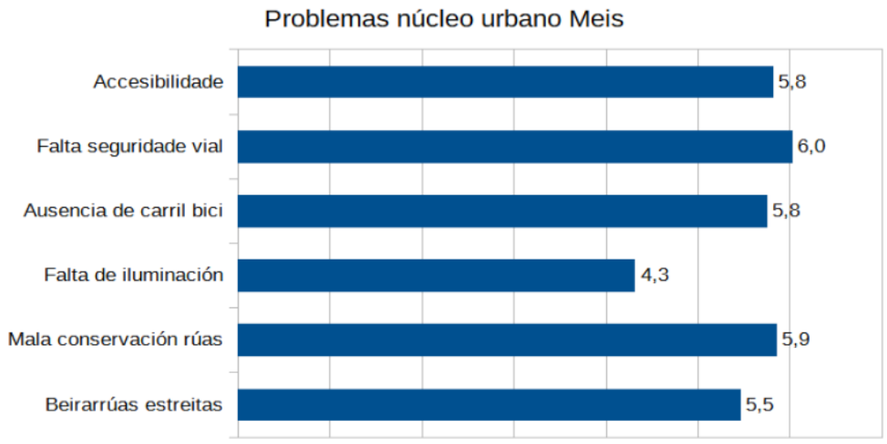
A continuación, abordamos os problemas da mobilidade no total do territorio municipal, tanto no núcleo urbano como nas parroquias, obtendo o seguínte ranking, e que desta volta representamos de xeito escalonado:

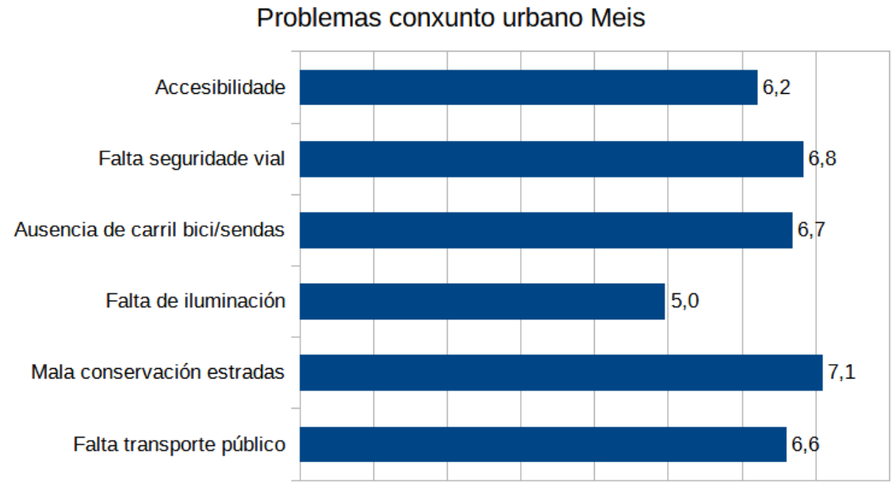
1º Mal estado de conservación das estradas
2º Falta de seguridade vial (que foi a primeira demanda no apartado anterior)
3º Ausencia de vías ciclables ou peonís
4º As carencias existentes de transporte público
5º Problemas de accesibilidade (neste caso entendida como cunetas inexistentes ou en estado de abandono -lixo,broza...-)
6º Falta iluminación

8.2 DEMANDAS PARA A MELLORA DA MOBILIDADE

Aparte de solicitar aos enquisados que puntuasen e valorasen os anteriores aspectos da mobilidade no seu municipio (insuficiente ancho das beirarrúas, falta de iluminación...), tamén se lles ofreceron espazos de resposta "abertos", para que realizasen as súas críticas e propostas dende dúas perspectivas: aquelas zonas -rúas, prazas...- que dende o seu punto de vista merecerían unha intervención a prol dunha "mobilidade amable", con máis urxencia, e aqueles aspectos nos que habería que incidir para reforzar a seguridade vial e do peón en particular. Amosamos a continuación unha representación "xerarquizada", das achegas enviadas, ilustrando algún dos casos con respostas literais remitidas por parte dos participantes :

QUE ÁREAS OU ZONAS CONCRETAS DO CASCO URBANO, PENSA QUE DEBERÍA SER MELLORADAS CON MÁIS INMEDIATEZ?





Resultados Enquisa online. Fonte: Elaboración propia.

Acceso aos centros de ensino e de saúde[1]

- *"Entorno do Cpi O Mosteiro Meis"*
- *"Centro médico novo"*
- *"Zona de la guarderia, sus accesos desde la parte de arriba"*
- *"Acera de bajada/subida al colegio"*
- *"Paso de cebra del colegio, necesidad de rebaje de la acera para facilitar la accesibilidad"*
- *"Acceso colexio inadecuado non hai caminos escolares"*
- *"Mellora da seguridade viaria na contorna do colexio"*
- *"Accesos alternativos para ir ao colexio en coche sen ter q usar todos a mesma rúa"*
- *"Acceso e seguridade no acceso ao colexio"*

[1] Neste caso concreto, prodúcese unha certa confusión á hora de interpretar a información provínte dos cuestionarios online, xa que se ben é indiscutible a importancia que os participantes lle outorgan á necesidade de mellorar os entornos e accesos a estes equipamentos, xurde a dúbida de cales son-en particular- os que precisarían unha intervención máis inmediata e profunda, xa que na meirande parte das respostas enviadas -agás excepcións- só se fan referencia a estes espazos de forma xenérica "o centro de saúde... o colexio..." sen aclarar especificamente a cales dos centros de ensino ou saúde existentes en Meis, se refíre o enquisado.

Pavillón deportivo

- *"Pabellón deportivo e o seu contorno"*
- *"Pabellón Municipal"*

Intersección / Rotonda das vías PO-300 e EP-9402 e aledaños

- *"Rotonda dos bancos"*
- *"Cruce dos bancos"*
- *"Esquina rua Avda Cambados con Médico Paz sentido Praza de España para obrigar a facer o stop"*
- *"Rampa de subida á feria dende a Avenida de Cambados"*

Praza de España

- *"Dirección única na Praza de España"*
- *"Aquí na Praza de España poñendo direccion única"*
- *"Poñer dirección única na praza de España"*
- *"Control de velocidade na Praza de España e contorna"*
- *"Respeto da velocidade na Praza de España"*
- *"Reducción de velocidades en Praza de España"*

Barrio de Zacande (S. Vicente de Nogueira)

- *"Como veciño de San Vicente, e usuario do cruce que sobe para o campo de fútbol de Zacande, nos atopamos cos seguintes graves problemas: cando nos incorporamos a carretera xeral(PO300), no cruce donde a Panadería Pancho, hay un contedor que algén moveu do sitio onde se atopaba antes e (...) dificulta moito a visibilidade a hora de incorporarse a estrada, este grave problema foi denunciado o anterior grupo de goberno e non fixeron absolutamente nada para solucionalo, por si fose pouco co contedor, nos atopamos a veces, con coches enrriba da beirarrúa, usando esta a modo de zona de carga e descarga, co que a visibilidade pasa a ser case nula. Por outra parte, a hora de facer a maniobra inversa, ou sexa, abandoar a PO300 para ir cara San Vicente, o campo de fútbol, a igrexa ou o parvulario por exemplo, nos atopamos co problema de que o sair da curva en dirección Cambados é liña discontinua co que se pode adiantar, si a esto lle sumamos que non se respeta o límite de velocidade, vivimos auténticas situacións de perigro o querer facer a manobra de xiro a esquerda (...), nesta zona -nun espazo de menos de 100 mts- hai tres cruces, o que vai para a Serreira, o que sobe para San Vicente e o que vai para Carreira, o que supón incorporacións e abandonos da PO300 a tódolos momentos, co conseguinte perigro que supón, coido que unha solución sería que se faga línea continua para prohibir adiantar e facer respetar a velocidade de 50, o da línea continua coido que debería ser todo o tramo dende onde empeza Zacande ata o Pazo".*
- *"Sei que son as primeiras beirarrúas que se fixeron en Zacande pero estas parecen uns tobogáns, continuas subidas e baixadas, impracticables para unha cadeira de rodas, o que fai que unha persoa nesa situación teña que circular polo arcén"*

No bloque de preguntas relativas aos aspectos susceptibles de mellora para facilitar e garantir as condicións da mobilidade segura dos peóns, detallamos unha serie de medidas, tamén "xerarquizadas" , en base á frecuencia e insistencia coa que se reclamaban.

OUTROS ASPECTOS DEBERÍAN SER POTENCIADOS PARA A MELLORA E SEGURIDADE DA MOBILIDADE PEONIL?

Limpeza e desbroce de cunetas e arcéns

- *“Maior frecuencia desbroce”*
- *“Limpieza da broza”*
- *“A limpeza de cunetas deberia facerse mais a menudo”*
- *“Limpieza de cunetas porque beirarrúas prácticamente non hai”*
- *“Limpiar cunetas zona Capela”*
- *“Mais frecuencia na limpeza de cunetas ,mantenemento das ruas”*

Medidas a prol da seguridade vial (exceso velocidade) e reforzo de elementos de sinalización (semaforos, pasos de peóns...)

- *“Falta total de seguridad vial debido a la velocidad de los coches bque transitan por la carretera del campo de la feriA. No respetan la velocidad limite urge”*
- *“Exigir vigilancia na zona do campo da feira, parte é zona residencial, e circulan os coches cómo na AP9. Cun solo sentido, reducese o perigo á metade”*
- *“Control de velocidade Avda de Cambados”*
- *“Iluminación sinais e control de velocidade, pasos de peons”*
- *“Máis visibilidade nas inmediacións do centro médico da Rochela”*
- *“Espejos en los cruces peligrosos sin visibilidad”*
- *“Rúas señalizadas con marcas viais e señais verticais”*
- *“Controlar a velocidade dos vehículos que transitan pola rampa da feira”*
- *“Colocar reductores de velocidade”*
- *“Demanda de badenes en la zona de As Pereiras y Gondes”*

Creación de novas beirarrúas

- *“A estrada principal debería ter beiraruas”*
- *“Aceras en Zacande”*
- *“Facer beirarúas en san martiño”*
- *“Os accesos as beirarruas a ausencia en moitas zonas de elas”*
- *“Beirarruas deficientes”*
- *“Construir aceras porque no existen”*

Mellora da accesibilidade/ancheamento de beirarrúas

- *“As beirarrúas de en fronte o centro médico, teñen 1 ou 2 baldosas de ancho e farolas, unha vergoña total, son imprácticables”.*
- *“Beirarruas estreitas”*
- *“Mellorar accesibilidade”*
- *“Sacando as farolas das aceras” [Dificultan o paso]*
- *“Eliminando postes situados en medio de las aceras”*
- *“Anchear e delimitar as beirarrúas, en xeral, e as próximas ó centro urbano, especialmente”*
- *“Ancheando as veiras ruas Xa que levamos ando reclamando que ancheen e pasan de todo”*
- *“Accesibilidade para persoas con diversidade funcional”*
- *“Ancheamento de beiraruas pero sen seguridade vial e inutil”*

Mellora e impulso de espazos de prioridade peonil e ciclable



Vista no entorno da Praza de España. Fonte: Elaboración propia.



Vista do Mercado de Abastos. Fonte: Elaboración propia.

- *"Rede de itinerarios seguros para bici e patinete para acercarse a O Mosteiro dende calquer aldea. Aparcadoiros para bicis con algún tipo de vixilancia nos que poder enlazar cos autobuses de liña e acercarse a Cambados, Pontevedra e Vilagarcía."*
- *"Importancia de converter en peonils máis estradas e espazos"*
- *"Andaría en bici se hubiera trayectos aceitados que conectasen con otras vilas"*
- *"Aparcamento pa bicis"*
- *"Ausencia de carril bici."*
- *"Usar bicicleta para ocio"*
- *"Gústanos ir en bici para pasear"*
- *"Crear espacios compartidos bici/peatón"*
- *"Gustaríame poder pasear en bici coa filla"*
- *"Crear espacios compartidos bici/peatonal"*
- *"Priorizar o peón nas rúas e pistas"*
- *"Zona do O Mosteiro pouco segura para peones e bicis sobre todo no Camiño do campo de fútbol á capela"*
- *"Si houbera carril bici andaríamos mais bici"*

Mellora da iluminación

- *"Iluminación das zonas máis transitadas e cruces de camiños"*
- *"Máis zonas iluminadas".*
- *"Las farolas no dan apenas claridad ,hacen falta nuevas"*
- *"Falta iluminación no campo da festa de santo tomé"*
- *"Mais iluminación, q hay puntos nos que non hay nada de luz"*

8.3 OUTRAS ACHEGAS E PROPOSTAS RELATIVAS Á MOBILIDADE

A derradeira pregunta da consulta online, ofrecía un espazo "en branco" para dar a posibilidade de que as persoas que respostaron as anteriores cuestions, poideran expresar calquera comentario que considerasen oportuno -alén doutras suxerencias ou demandas xa comentadas-, as citas son tamén presentadas de xeito literal:

- *"Modificar os badenes segundo aspecto características que manda a normativa en todas as pistas e carreteras xerais"*
- *"Quitar badéns, moitos son innecesarios e a maioría ilegais, xa que non cumplen as normas establecidas de medidas, ancho, alto, etc"*
- *"Como demanda: a incorporación/saída da PO300 por donde o campo de Zacande, o cruce que está case en fronte do que vai para Lois. coido que se debería de anchear e reparar, é moi estreito e cando chove e de noite sobre todo, vindo de Cambados, hai que fixarse ben por onde te metes, xa que as veces a auga empoza e non se ve onde rematan os tubos, podes meterte na regadeira sen problema."*
-

- *"Sobre todo para os nenos e xoves, vexo moi perigoso cruzar a estrada po-531 en san lourenzo. nós cruzamos ás veces se imos andando/en bicicleta, pero para os nenos é moi perigoso, poderían ir solos a partir de 10-11 anos desde casa ata O Mosteiro se houbese paso de peóns ou semáforo"*
- *"A falla de iluminación e de beirarrúas fan que empreguemos o coche para desplazamentos pequenos, no meu caso, de fillos menores, que aínda que viven próximos ó núcleo urbano e poderían ir sós a O Mosteiro (ás actividades extraescolares, ó fútbol, á biblioteca, a quedar con outros amigos,…) non o fan sobre todo pola inseguridade viaria (falla de beirarrúas, de carril bici e pouca iluminación)."*
- *"Eliminación da rotonda de O Mosteiro e sustituila por semáforos"*
- *"Nudo de Curro que corta a conexión co otro lado"*
- *"Nudo de Curro que non deixou acceso para peones nin bicicleta, debería haber senda peonil"*
- *"Controles de velocidade nos camiños do rural"*
- *"Sinalización da prioridade de paso nos cruces da feira"*
- *"A recta da goulla sin aceras??? Increíble a via mais importante de meis e así abandonada"*
- *"Arranxar as pistas que non se pode andar por Elas. Unha vergonza"*
- *"Asfaltado do aceso a autovia en Meis esta desfeita"*
- *"En gondarei de arriba 6 necesitamos una flecha que indique camino cortado porque la gente sigue entrando hasta nuestra casa buscando los molinos y no pueden dar la vuelta. Ya solicité demasiadas veces esa señal. Me queda poco para comprarla por Amazon. Una vergüenza."*
- *"Camiño principal antiguo dende o campo de fútbol a Capela feito un desastre, sen luz, tropiezas ao caminar..."*
- *"As pistas que levan os nucleos de casas son de hai 30 anos, polo que o ancho deixa moito que desexar. Non estaria mal empezar a anchealas un pouco para que pasen dous coches tranquilamente, sen ter que meterse un na cuneta ou dar marcha atras hasta unha zona mais ancha"*
- *"Penso que ademais da idea de facer un carril bici, que parece van por ahí os tiros, deberían pensar na xente maior que se ten que desplazar o centro de saúde, a farmacia, o banco e o supermercado, servicios esenciais os que teñen que ir sempre dependendo da persoa que os poida levar"*
- *"Mayor control parada autobuses del colegio"*

8.4 OUTRO TIPO DE PROPOSTAS E RECLAMACIÓNS...

Así mesmo, os procesos participativos ou abertos á recollida de opinións, son aproveitados a miúdo polos cidadáns para o envío de propostas que non sempre gardan relación coa natureza do proceso ou estudo (lixo, necesidade de novos equipamentos, ou arranxo dos existentes...), e que debido ao posible valor e utilidade que podan ter para as distintas administracións, optouse tamén por rexistrar ditas demandas:

Demandas dende as parroquias

En relación ás demandas províntes do rural, a meirande parte das achegas centranse na esixencia de cunetas/beirarrúas e a mellora do asfaltado, a demanda de maior seguridade vial, creación de camiños e sendeiros peonís:

- *"Llevar el alcantarillado y agua corriente a las zonas mas rurales"*
- *"Nudo de Curro que non deixou acceso para peones nin bicicleta, debería haber senda peonil"*
- *"Controles de velocidade nos camiños do rural"*
- *"Que se faga algo mais en Caticovas que está totalmente olvidada"*
- *"Mais transporte público conectado cos principais núcleos e información sobre as rutas e paradas"*
- *"Mais investimento nas aldeas"*
- *"Terminar alcantarillado en aldeas"*
- *"Internet deficiente en las parroquias"*
- *"Necesitamos beirarúas en toda a parroquia"*

Mais tamén se percibe unha certa "sensación de abandono" ou agravio comparativo con relación ao centro urbano da vila ou outras partes da mesma, algo que se manifesta a través de comentarios como os seguíntes:

- *"Que non so se arranxe O Mosteiro, as parroquias tamen precisan inversions e non queimar todos os orzamentos no campo da feira, e O Mosteiro de A Armenteira"*
- *"Qué tamen somos do concello non todo e O Mosteiro e A Armenteira"*
- *"Mirar mais polas demais parroquias e non so polo Mosteiro. Porque meis e todo non o Mosteiro solo"*
- *"As cunetas das aldeas estan sen limpiar dende fai dous anos"*

Lixo e residuos

- *"Penso que estaría ben ter puntos para dispensar bolsas para recollida de excrementos de animais. Ambliar a zona de colocación de papeleiras."*

Desbroces e medioambiente

- *"Obligar a cortar árboles que invaden as carreteras e taponan as cunetas, exixir limpiar fincas colindantes cos caminos publicos, pavimentar arcens para*

633
habitantes

433
vehículos

2 vehículos
cada
3 habitantes

22,65
habitantes por hectárea

261
vivendas construidas

11,74%
de beirarrúas con vexetación

621
prazas de estacionamento
na rúa

280
prazas de estacionamento
en edificacións

0 m
de carga e descarga

4,51 km
de beirarrúas

94%
de beirarrúas con pendente
ata ao 6%

27%
de beirarrúas con ancho
menor a 1,80m

52,77%
das rúas con plataforma
maior de 10m

68,6%
do espazo público
reservado ao vehículo

12,9%
de espazo público de
prioridade peonil

0%
da superficie das rúas son peonís

18,06%
de espazo público para beirarrúas

5,27ha
de espazo público

Información referida ao solo urbano do núcleo de O Mosteiro. Datos extraídos extraído de fontes estatísticas. Elaboración propia | febreiro 2022.

Datos obtidos na análise realizada para o plan de mobilidade. Fonte: Elaboración propia.

poder circular os vehículos agricolas e bicicletas “
- *“Limpieza de Ríos e cauces de auga. “*
- *“Limpeza na beira do río”*
- *“Melloras no Sistema Depuradoras Saneamiento.”*
- *“O río umia en Lantañon moi descoidado”*

Espazo públicos e de lecer

- *“Penso que facer unha ruta de senderismo ao carón do río Umia ao seu paso polo concello de Meis sería un acerto. Cada vez son máis as persoas que camiñan para sentirse ben e crear novas rutas de senderismo farían esta actividade más loada e seguro que incitaría a máis xente a seguir o exemplo de practicar actividades saudables. Encantaríame, de verdade, porque temos un entorno maravilloso e pouco aproveitado. Sobre todo o entorno das Aceñas que e un privilexio ao que non se lle está sacando partido…, unha pena. Gracias por darme a oportuninade de expresar esta petición.”*
- *“En San Martiño non temos parque infantil. Queda moi ben un o lado do centro social.”*
- *“Arranxar zonas recreativas (o souto, portapison...)”*

Outras achegas

- *“Me parece xenial por parte do concello esta iniciativa para facer chegar as nosa reinvicacións, propostas ou queixas, coido que estaría ben crear un buzón virtual onde poder facer chegar estas cousas.”*
- *“Mellorar o aspecto da escola de música,limpieza,pintura...”*
- *“Estades facendo un Bo traballo. Da gusto ver estés cambios”*
- *“Mellora das telecomunicacións e internet”*
- *“Internet deficiente”*
- *“Cuando se efectúen obras en la vía publica que al finalizar quede lo mejor posible porque hay rozas en el asfalto que se hunden y forman un baches.”*
- *“Se que esta sugerencia que es muy complicada por la extensión del Municipio: ¿ podría alguna persona que fuese por las diferentes zonas para ver la deficiencias o los desperfectos? Entiendo que también somos los ciudadanos quien debemos de informar pero no todos lo hacemos. Gracias por su atención”*
- *“Sempre me resultou curioso que case sempre se arranxa unha pista e meses despois rompese para poner tubos ou alcantarillado, para eso mellor facelo de unha vez, menos gastos e mellor resultado”*
- *“Atender as necesidades dos veciños cando avisen d algunha avería, sobre todo cando se trate d roturas de tuberías d auga, nn vir a reparala despois dun mes e de varios avisos”*
- *“A mellora do colecio de parbulos de San Vicente,poñerlles un toldo porque no veran os nen@s asanse,dalles o sol todo o dia,e adecentar un pouco o exterior da aula.”*
- *“Plan de SAÚDE no concello (deporte, saídas para as persoas maiores, actividades para parellas, para desempregados, etc.”*
- *“Problemas co PXOM que non deixa construir nin no centro nin no rural e así o pueblo non medra”*
- *“Problemas para edificar e instalarse aquí”*
- *“Problemas de comunicación e departamentos do Concello q esixen máis e dan menos facilidades q noutros concellos”*
- *“Falta de comercios en xeral”*
- *“Fomentar comercio local”*
- *“Mercar no comercio local, fomentar a compra no comercio local”*
- *“Servicio de alcantarillado e traída de aguas en rutas tan importantes como a recta da Goulla”*
- *“Unha alternativa para o parque acuático, podendo os veciños participar na financiación e a comunidade de montes que falta que poña os cuartos na mesa”*
- *“Mais actividades para os nenos”*
- *“Carecemos de actividades de lecer para nenos”*
- *“Máis grande centro de saúde”*
- *“Falta de mocidade e de traballo”*
- *“Sanidade en declive”*

8.5 ENTREVISTA CO ARQUITECTO MUNICIPAL

O proceso participativo, completouse con entrevistas a representantes do goberno municipal e a persoal técnico do concello, neste caso o seu arquitecto; uns encontros, nos que aparte de aproveitar para presentar e informar da evolución e distintas fases do PMS, tamén se procedeu a tomar nota das súas achegas e propostas, pasando a destacar as seguíntes:

Problemáticas identificadas

- Circulación e tránsito frecuente de vehículos pesados nas inmediacións do centro escolar
- Atrancos burocráticos e administrativos que entorpecen e ralentizan a execución de actuacións necesarias (como por exemplo facer viais que liberen de tráfico zonas conxestionadas, ou anchear beirarrúas que doten de seguridade aos peóns)
- Intersección da rúa Alcalde Jorge Casal coa Avenida de Cambados sitúase o CPI de O Mosteiro, un espazo

inseguro e actualmente ocupado na súa totalidade polos vehículos, xerando unha zona de gran perigo para os peóns

Propostas de mellora

- Creación dunha bolsa de estacionamento para o profesorado e autobuses escolares, na parte posterior do centro de ensino.
- Supresión dun sentido de estacionamento na avda Médico Paz García, para dotar dun carril de uso peonil e ciclable dita vía.
- Así mesmo, tamén destacou as potencialidades e posibilidades de implantación de medidas e actuacións que veñen da man do Plan Ágora da Deputación de Pontevedra.
- A humanización da contorna do Colexio Público CPI de O Mosteiro, a Capela de Santa María de O Mosteiro e a súa conexión peonil co espazo xa humanizado da Praza de España, así como a continuación da actuación desde a Praza de España coa Rúa Igrexa conectándoa coa EP-9402, mediante a ampliación da plataforma única actual e a conexión con carril bici.

Así pois, coa humanización referida prevese a realización das seguintes actuacións:

- Ampliar o espazo para os cidadáns nova praza pública na contorna do colexio e na contorna da praza de España (Rúa Alcalde Jorge Casal)
- Xerar unha plataforma única na contorna da capela de O Mosteiro e poñer en valor o espazo urbano da contorna do elemento protexido (Rúa Alcalde Jorge Casal – Avenida de Cambados).
- Conectar o CPI de O Mosteiro coa Praza de España (Rúa Alcalde Jorge Casal – Praza de España).
- Ampliar a plataforma única da Praza de España (Rúa Igrexa – Praza de España) Conectar a EP-9402 coa rúa Igrexa cun carril bici e conexión peonil. (Rúa Igrexa)

8.6 ENTREVISTAS COS REPRESENTANTES DO GOBERNO MUNICIPAL

Problemáticas identificadas

Dende a corporación municipal identifican como un dos principais obstáculos do termo municipal, e en especial do seu casco urbano, o estrangulamento que se produce nos horarios de entrada e saída do CPI de O Mosteiro (pese a que máis da metade do alumnado asiste ao centro en transporte escolar)

Un factor que complexiza e impide levar adiante melloras neste punto do ter-



Imaxe da reunión con representantes do Goberno Municipal. Fonte: Elaboración propia.

mo municipal e noutros, é non poder contar coa transferencia do viario que transita pola parte posterior do CPI, ainda que as negociación cos propietarios están avanzadas.

Ausencia de transporte público interrparroquial

Así mesmo, outra problemática sinalada son as dificultades para transitar e acceder os peóns ao Centro de Saúde, debido aos vehículos mal estacionados e a incorrecta ubicación de mobiliario urbano (farolas) nas beirarrúas

Por último tamén se identificaron diversos puntos críticos para a circulación de vehículos a motor e a seguridade vial:

- Entorno da Ferretería Ropaz (Paradela)
- Intersecciónss e cruces próximos ao Bar A Frágua (Barcia)
- A “Curva de S. Antón” (perto da Capela de S. Antonio - A Armenteira)
- Na parroquia de San Salvador, dende Silvoso ata O Pazo (estreitamento)

Propostas de mellora

En coherencia coa grao de importancia que lle outorgan aos problemas que se producen no entorno do CPI de O Mosteiro, unha das principais demandas de mellora, pasaría por poder habilitar un segundo acceso á escola.

Outra proposta formulada polo equipo de goberno, foi a de promocionar ao máximo os desprazamentos peonís nos accesos da Praza de España e da Praza de Abastos , disuadíndo ao tráfico rodado pero sen prohibilo; fomentando entre outras medidas o aparcadoiro disuasorio existente nesa zona.

Avaliar a posibilidade de establecer un servizo de transporte a demanda en coordinación co sector do taxi.

Dentro doutras medidas expostas que poderían considerarse mobilidade branda, e aplicables a outros puntos do termo municipal caben destacar as seguíntes:

- Potenciar e recuperar as conexións tradicionais peonís intraparroquiais en desuso, antes que abrir ou impulsar novos trazados que causen máis danos ao territorio municipal, xa que apostan por un “Concello Rural Verde”
- Mellorar esa rede tradicional para o fomento dos desprazamentos peonís e ciclables, ao mesmo tempo que se pon en valor elementos patrimoniais como: fontes, lavadoiros… polo que implicaría facelo en base a un deseño planificado previo, que dotase dunha “lóxica de interconexión” a dito itinerario, evitando actuacións illadas os deslavazadas.
- Creación de novos itininerarios ciclistas/peonís segregados do tráfico rodado.





Imaxes: Mención ao encontro mantido entre o equipo redactor e o BNG de Meis, nas RRSS de dita formación.
Xuntanza co representante do BNG.